

REPUBLIKA CRNE GORE
UNIVERZITET CRNE GORE
FAKULTET ZA INŽINJERING

Broj: 12-1687
KOFBR, 24.9. 1998 god.

UNIVERZITET CRNE GORE - PODGORICA
Fakultet za pomorstvo Kotor

Mr Redžep Čejović, dipl.pom.ing.

KONTROLA I NADZOR
U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU

- doktorska disertacija -

Mentor: Prof. dr Miodrag Stanković

Članovi komisije za ocjenu disertacije:

Prof. dr Miodrag Stanković

Prof. dr Borislav Ivošević

Prof. dr Milan Perović

Prof. dr Sonja Bjeletić

Prof. dr Andrija Lompar

Kotor, septembar 1998.

10-1221123

332 41.006 (100) 100



М 12 IV 537

Инд. бр. 12526

THE CONTROL AND SUPERVISION IN THE INTERNATIONAL TRANSPORT

Summary

This thesis deal with the problem of the supervision and the control in the international transport and the author treats them as the integral whole in contrast to the past usually partial approaches in the technical literature. The different aspects of the control-supervisory action in various forms of the international transport are covered by studies and the author thoroughly deals with the survey of th standards or the direct and indirect control of all the participants in the international transport and especially government offices, inspection services and the other authorities. It is especially pointed to the complex importance of the control-supervisory action for the participants in the international transport, as for the ordering party in some modes of transport, so for the carrier and government offices.

Proceeding from a viewpoint that for the complex realization of these problems the interdisciplinary approach is necessary (from the aspect of law, commerce economy, technical etc.) this thesis is divided into seven chapters of which the first Chapter gives the comparative survey of the control and supervisory standards in the high developed countries while the Seven Chapter gives their concretisation on example on the example of our largest port - Luka Bar.

The First Chapter is concerned with the examination of the control as the collection of standards of the direct supervision in the international transport of goods, means of transport, passengers and their luggage. It deals with their detailed account of the standards of customs control in relation to the goods which is the subject of the international transport such as keeping and custom inspection, the carriage of dutiable goods through our custom territory, putting the custom marks. Their common characteristic is prevention of the unauthorized treatment of goods, which is liable to control and the insurance its identity in order to avoid the possible manipulation and misuses. The goods is not only the subject to control of the authorized organs, because the means of transport, passengers, and luggage are liable to control as well. That is why this chapter describes in details the measures of inspection and search of the means of transport, drives and crew as well as measures of inspection and search of the passenger and their luggage including the personal search of the passengers as the exceptional measures only as case of doubt.

In the Second Chapter the author has described the contemporary supervisory action in the international transport in its different forms through the synthesis of the theory of law, legal regulations and the ruling practice. In addition to the custom supervision which is one of the most important and covering collection of the supervisory standards, the other forms are discussed phytosanitary and veterinary supervision, sanitary supervision of the imported victuals and things for the general use as well as the supervisory for the internal security forces, border bodies and inspection services of the

government office. All these forms of the supervisory action are treated as the subsystem of the unique system of the supervision in the international transport and each of them in its sphere of authority of the involved organs contributes to the undisturbed development of the international transport and commerce as well as the state security, where this transport and commerce develop.

The Third Chapter deals with the standards and procedures of the supervisory action in the relevant branches of the contemporary international transport: railway, road-haulage, water, air and combined then the transport which develops troughs pipes and pipelines, postal service and telecommunications.

In the fourth part it is discussed the action of control and supervision function according store of merchandise its loading and underloading in international transport, the ways of storing merchandise the same as control and supervision at the moment of loading and unloading merchandise with special review on maritime transport.

In the fifth part it is discussed the function and organization of informative system in the change of control and supervision in all ways of transport. Application of contemporary informative technologies found its use at first in existence of contemporary informative system which include automatization in action of transport. However it found its use in automatisisation of making and course of document which follows the transport. It is all possible thanks to use of contemporary computer and communication system as well as to application of methods and techniques of modernize of previous mentioned system.

In the Sixth Chapter the author completes the previous examination with the comparative analyses of the legislative legal regulations of control-supervisory action in the high developed countries and countries in the development. In this analysis's special attention is paid both to the comparative legal examination of the customs tariff in the national customs laws of the leading countries of Europe and world and to the comparative examination of prohibition of the postal parcels in the international transport between these countries. This comparative examination enables the reader to acquire to complete insight into these problem and to assume a critical attitude based on the similarities and differences of the legislation of some countries. Finality, it is given a special reference to the influence which have new international standards for the system of the quality ISO 9000 on the procedure of the clearance and custom control in the contemporary international transport.

In the Seven Chapter is considered with standards of the control and supervision in our largest seaport - Luka Bar. Luka Bar is chosen not only because it has role for our country from the transport economic aspect but owing to the fact it represent an appropriate example to illustrate different aspects of the control and supervisory action in the international transport, as Luka Bar unites technological facilities of the port terminal for combined transport with the economic capacities of the free zone. The wider analysis shows all potential which Luka Bar possesses from aspect of the perspective for its long term development, especially if we take into account the new law of Montenegro of companies and development of the international business transactions.

This thematic and methodological approach to the problem of the control and supervision treated integrally and interdisciplinary, is the main contribution of this thesis because it enables the reader to have the complete insight into this matter, sublimating the knowledge and experience which have been acquired only consulting a great of scientific and technical publication which have approached this matter partially or within the scope of some wider problems.

SADRŽAJ

UVOD.....	1
1. KONTROLA U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU	6
1.1. POJAM I VRSTE KONTROLE U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU	6
1.2. ČUVANJE I PREGLED CARINSKE ROBE.....	6
1.2.1. ČUVANJE CARINSKE ROBE	7
1.2.2. PREGLED CARINSKE ROBE.....	8
1.3. SPROVOĐENJE CARINSKE ROBE.....	9
1.4. STAVLJANJE CARINSKIH OBILJEŽJA	9
1.5. PREGLED I PRETRES PREVOZNIH SREDSTAVA, VOZAČKOG OSOBLJA I POSADE.....	11
1.6. PREGLED I PRETRES PUTNIKA	11
1.6.1. PREGLED ROBE I PRTLJAGA PUTNIKA.....	11
1.6.2. LIČNI PRETRES	12
2. NADZOR U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU	14
2.1. POJAM I VRSTE NADZORA U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU	14
2.2. CARINSKI NADZOR	16
2.2.1. POTPADANJE POD CARINSKI NADZOR.....	17
2.2.2. MJERE CARINSKOG NADZORA.....	18
2.2.3. VRSTE (OBLICI) CARINSKOG NADZORA	19
2.3. VETERINARSKI NADZOR.....	23
2.4. FITOSANITETSKI NADZOR	24
2.5. SANITARNI NADZOR	25
2.6. NADZOR NAD KONTROLOM KVALITETA.....	27
3. NADZOR U POJEDINIM VIDOVIMA MEĐUNARODNOG SAOBRAĆAJA.....	31
3.1. ŠTA OBUHVATA NADZOR U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU	31
3.2. NADZOR U ŽELJEZNIČKOM SAOBRAĆAJU.....	31

3.2. 1. CARINSKI NADZOR U ŽELJEZNIČKOM SAOBRAĆAJU	31
3.2.2. OBAVEZE ZAJEDNICE JUGOSLOVENSKIH ŽELJEZNICA I GRANIČNE ŽELJEZNIČKE STANICE	32
3.2.3. CARINSKI POSTUPAK PRI UVOZU ROBE U ŽELJEZNIČKOM SAOBRAĆAJU.....	33
3.2.4. CARINSKI POSTUPAK PRI IZVOZU ROBE	42
3.2. 5. CARINSKI POSTUPAK PRI PROVOZU ROBE	46
3.3. NADZOR U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU.....	47
3.3.1. CARINSKI POSTUPAK U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU.....	47
3.3.2. CARINSKI POSTUPAK SA DRUMSKIM VOZILIMA PO KARNETU TIR.....	48
3.3.3. TEHNIČKI USLOVI VOZILA ZA PREVOZ ROBE U MEĐUNARODNOM DRUMSKOM SAOBRAĆAJU PO REŽIMU TIR	49
3.3.4. PREVOZ TEŠKE ILI KABASTE ROBE PO REŽIMU TIR	51
3.3.5. GARANTNA ORGANIZACIJA PO REŽIMU PREVOZA ROBE TIR	52
3.3.6. CARINSKI POSTUPAK SA KONTEJNERIMA	57
3.3.7. CARINSKI POSTUPAK U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU SA PREVOZNIM SREDSTVIMA KOJA NE DOLAZE PO KARNETU TIR	64
3.3.8. CARINSKI DOKUMENTI ZA VOZILA (KARNET I TRIPTIH).....	65
3.4. NADZOR U VODNOM SAOBRAĆAJU.....	67
3.4.1. CARINSKI POSTUPAK SA ROBOM I PREVOZNIM SREDSTVIMA U VODNOM SAOBRAĆAJU	67
3.4.1.1. CARINSKI NADZOR NAD BRODOVIMA	68
3.4.1.2. PREGLED BRODA	70
3.4.1.3. PRETRES BRODA	71
3.4.1.4. ISTOVAR ROBE IZ BRODA	72
3.4.2. CARINSKI POSTUPAK U VODNOM SAOBRAĆAJU NA DUNAVU	73
3.4.2.1. OBAVEZE VOZARA.....	78
3.4.3. POVLAŠĆENA PLOVIDBA	79
3.4.4. ULOGA I ZNAČAJ LUČKIH KAPETANIJA	81
3.4.5. POSLOVI NADZORA U VODNOM TRANSPORTU I ZNAČAJ LUČKIH KAPETANIJA	83
3.5. NADZOR U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU	85
3.5.1. CARINSKI POSTUPAK U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU.....	85

3.5.2. OBAVEZE KAPETANA VAZDUHOPLOVA	86
3.5.3. VAZDUHOPLOVNI MANIFEST.....	87
3.5.4. PREGLED VAZDUHOPLOVA	88
3.5.5. POSTUPAK PRI PREGLEDU VAZDUHOPLOVA, POSADE I PUTNIKA KOJI DOLAZE IZ INOSTRANSTVA.....	91
3.5.6. CARINSKI POSTUPAK SA PRTLJAGOM KOJI NIJE PRISPIO SA PUTNICIMA.....	96
3.6. NADZOR U KOMBINOVANOM TRANSPORTU.....	98
3.6.1. POJAM I VRSTE KOMBINOVANOG TRANSPORTA.....	98
3.6.2. KONVENCIJA O KOMBINOVANOM (MULTIMODALNOM) TRANSPORTU	99
4. TEHNOLOŠKI POSTUPCI KONTROLNIH I NADZORNIH FUNKCIJA KOD SMJEŠTAJA, UKRCAJA I ISKRCAJA ROBE U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU S POSEBNIM OSVRTOM NA POMORSKI TRANSPORT	103
4.1. SMJEŠTAJ CARINSKE ROBE PRI UVOZU, IZVOZU I PROVOZU	103
4.2. OBLICI SMJEŠTAJA ROBE.....	103
4.2.1. CARINSKI MAGACINI I CARINSKA STOVARIŠTA	104
4.2.2. ŽELJEZNIČKO-CARINSKI MAGACINI.....	106
4.2.3. CARINSKA SKLADIŠTA	107
4.2.4. CARINSKA SMJESTIŠTA	110
4.2.5. SMJEŠTAJ ROBE NA KONSIGNACIONA SKLADIŠTA	112
4.2.6. CENTRALNA SKLADIŠTA	115
4.2.7. SLOBODNE ZONE.....	116
4.2.8. SLOBODNE CARINSKE PRODAVNICE	120
4.2.9. SPECIJALIZOVANA SKLADIŠTA STRANE ROBE I ROBE DOMAĆE PROIZVODNJE.....	121
4.2.10. SMJEŠTAJ CARINSKE ROBE U DRUGE PROSTORIJE I PROSTORE	121
4.3. KONTROLA ROBE PRILIKOM UKRCAJA I ISKRCAJA TERETA U PREVOZNA SREDSTVA, A POSEBNO U POMORSKOM TRANSPORTU	122
5. FUNKCIONISANJE I ORGANIZACIJA INFORMACIONIH SISTEMA KOD VRŠENJA KONTROLE I NADZORA U SVIM VIDOVIMA TRANSPORTA	129
5.1. INFORMACIONI SISTEMI TRANSPORTA	129
5.2. TRANSPORTNI SISTEMI	133

5.3. INFORMACIONI SISTEMI TRANSPORTA	139
5.4. INFORMACIONI SISTEMI POJEDINIH VRSTA TRANSPORTA	142
5.4.1. INFORMACIONI SISTEM ŽELJEZNIČKOG TRANSPORTA	147
5.4.2. INFORMACIONI SISTEM LUKE	150
5.4.3. INFORMACIONI SISTEM POMORSKOG TRANSPORTA	155
5.4.4. INFORMACIONI SISTEM INTEGRALNOG TRANSPORTA.....	175
5.5. INTERNET U CARINSKOJ SLUŽBI SRJ	182
6. UPOREDNI PRIKAZ REŽIMA VISOKO RAZVIJENIH ZEMALJA I ZEMALJA U RAZVOJU SA STANOVIŠTA KONTROLE I NADZORA U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU I VRŠENJE KONTROLE I NADZORA U SVIM VIDOVIMA TRANSPORTA	188
6.1. NOMENKLATURA SAVJETA ZA CARINSKU SARADNJU	189
6.2. NEKA UPOREDNOPRAVNA POSMATRANJA CARINSKIH TARIFA	196
6.3. CARINSKE TARIFE EVROPSKE UNIJE.....	199
6.4. CARINSKE TARIFE ZEMALJA U RAZVOJU I MOGUĆNOST POVEĆANJA PROMETA TIH ZEMALJA SA CARINSKOG ASPEKTA	200
6.5. UTICAJ SISTEMA KVALITETA ISO 9000 NA MJERE KONROLE I NADZORA U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU	203
6.6. NEKA ZAKLJUČNA RAZMATRANJA U VEZI SA MJERAMA KONTROLE I NADZORA U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU	205
7. MJERE KONTROLE I NADZORA U LUCI BAR I NJENIM SKLADIŠNIM PROSTORIMA I PREVOZNIM SREDSTVIMA	208
7.1. ULOGA I ZNAČAJ LUKE BAR I SLOBODNE ZONE BAR, POSEBNO SA ASPEKTA KOMBINOVANOG (MULTIMODALNOG) PREVOZA	208
7.2. SLOBODNA ZONA BAR	211
7.3. NOVI ZAKON CRNE GORE O KOMPAIJAMA I RAZVOJ MEĐUNARODNIH POSLOVNIH TRANSAKCIJA, POSEBNO U LUCI BAR.....	213
ZAKLJUČAK.....	216
LITERATURA	219

U V O D

U stručnoj literaturi vrlo često je prisutno poistovjećivanje značenja pojmova nadzora i kontrole, pogotovo u domenu carinskog poslovanja¹. U ovom radu, koji ima za cilj da kroz pregled i analizu bitnih karakteristika jedne i druge kategorije u međunarodnom transportu ukaže na njihov izuzetan značaj za normalno odvijanje internacionalnog prometa robe i putnika, usvojili smo kao polazno stanovište shvatanje da je nadzor obuhvatnija kategorija od kontrole². Tako se, na primjer, u carinskom poslovanju pod kontrolom najčešće podrazumijevaju mjere koje carinski organi preduzimaju u vezi sa carinskim nadzorom nad robom (npr. pregled robe, dokumenata koji prate robu, putnikovog prtljaga, kontrola korišćenja privremeno uvezene robe itd.), tako da ona postoji samo kao mjera direktnog carinskog nadzora. S druge strane, carinski nadzor egzistira i onda kada carinska kontrola ne postoji kao direktan uvid od strane carinskog organa. Moglo bi se reći da postoji neki latentni vid carinskog nadzora nad carinskom robom, koji se razlikuje od carinske kontrole, pri čemu u prvom redu mislimo na određene mjere koje se preduzimaju nad carinskom robom (npr. carinska obilježja, carinski žigovi, carinske isprave i sl.), dok carinska kontrola sve više dobija smisao aktivnog odnosa carinskog organa prema carinskoj robi, što se jasno ispoljava kod mjera kao što su pregled carinske robe, provjera carinskih obilježja i dr.

Iako kategorije carinskog nadzora i carinske kontrole ne obuhvataju sve vidove kontrolno-nadzorne djelatnosti u međunarodnom transportu, shvatanje da je nadzor obuhvatnija kategorija od kontrole ima, po našem mišljenju, karakter opšte odrednice ovih pojmova i moguće ga je generalno postaviti kao njihov međusobni odnos. U tom smislu, kategoriju nadzora u ovom radu tumačili smo kao integralni sistem mjera direktnog ili indirektnog karaktera u vezi sa pregledom robe, putnika i prtljaga u međunarodnom transportu, dok smo pojam kontrole ograničili samo na mjere direktnog nadzora ovlašćenih organa.

Kontrola i nadzor u međunarodnom transportu, dakle, obuhvataju i direktnu – neposrednu kontrolu svih učesnika u međunarodnom transportu, a posebno nadležnih upravnih, inspeksijskih i drugih organa. Tako shvaćena, kontrolno-nadzorna djelatnost u međunarodnom transportu višestruko je značajna, kako za naručioca prevoza u pojedinim vidovima saobraćaja, tako i za vozara i nadležne organe. Ona je posebno aktuelna za vlasnika robe, naručioca prevoza (po zaključenim ugovorima o prevozu), čiji je interes da se prevoz robe, odnosno usluga prevoza u međunarodnom saobraćaju adekvatno izvrši i da roba bez ikakvih oštećenja i gubitaka bude prevezena do mjesta destinacije u drugoj državi. Uostalom, i cilj tog međunarodnog transporta je da se roba, od mjesta otpreme u

¹ Npr. dr M. Popović, *Carinsko poslovanje*, Beograd, 1973, str. 34.

² Vidi dr M. Stanković, *Carinski sistemi i carinske politike*, Naučna knjiga, Beograd, 1987, str. 108 (fusnota br. 60).

jednoj državi, otpremi saglasno ugovoru u neku drugu državu, eventualno i u istu državu (a preko teritorije neke države³), bez ikakvih oštećenja i gubitaka. Naručilac međunarodnog prevoza, najčešće vlasnik ili međunarodni trgovac, ima prije svega interes da se ovakav međunarodni transport izvrši bez bilo kakvih oštećenja i nedostataka robe. Za ovakve rizike se učesnici međunarodnog transporta mogu osigurati kod osiguravajućih organizacija i društava kako bi im se nadoknadila šteta nastala kao posljedica oštećenja ili gubitka robe.

Međunarodni vozar, bez obzira o kojoj se vrsti međunarodnog prevoza radi, takođe ima poseban interes da taj prevoz bude adekvatno i saglasno ugovoru o prevozu izvršen.

Zbog interesa obje ugovorne strane – naručioca prevoza i međunarodnog vozara – da se međunarodni prevoz obavi adekvatno ugovoru i bez oštećenja i gubitka robe, nužne su određene mjere kontrole i nadzora u međunarodnom prevozu, prije svega i od strane ovih ugovornih strana. Te mjere imaju u prvom redu ulogu preventivne kontrole u cilju utvrđivanja osobina, količine i kvaliteta vrste robe od momenta njene predaje vozaaru na međunarodni prevoz, do dopreme robe od strane vozara u mjestu destinacije. Tom internom kontrolom (od strane jedne ili obje ugovorne strane) ugovorni partneri se obezbjeđuju da ne dođe do nekog odstupanja ili izmjene osobina robe koja se prevozi u međunarodnom transportu. Vrlo često, jedna od ovih ugovornih strana, može u mjestu destinacije ovlastiti nadležnu kontrolnu organizaciju, koja će u ime i za račun stranke utvrditi osobine, kvalitet i količinu istovarene robe u mjestu destinacije izvršenog prevoza i o tome izdati odgovarajući certifikat, kao dokaz o robi.

Ovaj aspekt kontrole i nadzora, kao uže i šire mjere pri međunarodnom prevozu i kao, nazovimo ga, interne kontrole, koje preduzimaju same ugovorne strane kod međunarodnog prevoza, ili samo jedna ugovorna strana – naručilac međunarodnog prevoza je, dakle, prvenstveno zbog njih samih u cilju njihovog obezbjeđenja da je ugovor o međunarodnom prevozu adekvatno i saglasno samom ugovoru i izvršen bez ikakvih oštećenja i gubitaka robe.

Postoji, međutim, i drugi oblik kontrole i nadzora koji bi se sa aspekta razmatranja ove disertacije morao smatrati eksternim, a koji se preduzima nezavisno od volje ugovornih strana pri međunarodnom prevozu. Radi se o kontrolno-nadzornoj djelatnosti koju sa svog aspekta (zaštite domaće privrede, bezbjedonosnih razloga, zaštite od zaraznih bolesti bilja i životinja i dr.) preduzimaju nadležni organi i inspeksijske službe (npr. carinski, veterinarski, fitosanitetski i drugi organi) u skladu sa odgovarajućim zakonskim ovlaštenjima. Naručioци prevoza i vozaari u međunarodnom transportu moraju biti lojalni takvim kontrolama i mjerama nadzora i omogućavati da se iste efikasno u međunarodnom transportu i izvrše. Jer, za njihovo nelojalno ponašanje i eventualno zaobilaženje adekvatnog činjeničnog stanja o robi koja se prevozi, odgovaraće i oni kao učesnici međunarodnog prevoza i vlasnici robe. Na primjer, vozar i vlasnik robe ne smiju svojim radnjama dovesti carinske organe u zabludu da se radi o manjoj količini robe koja se prevozi u međunarodnom transportu ili o manjoj vrijednosti takve robe u cilju da se plati manja carina (bilo putem lažnih faktura, isprava o prevozu izdatih od vozara, prikrivanja

³ Takvih je slučajeva bilo u našem pravu gdje se prevoz robe u teretnom saobraćaju na relaciji Jaša Tomić – Međa, obavlja preko carinske teritorije (vidi Stanković dr M.: Carinski sistemi i carinske politike, Beograd, 1987).

robe ili kombinacijom niza mjera i dr.). Isto tako, nedozvoljivo je da se lažnim uvjerenjem o zdravstveno-veterinarskom ili fitosanitetskom pregledu od strane neke međunarodne organizacije ili na drugi način pri uvozu ili izvozu robe dovedu u zabludu nadležni veterinarski i fitopatološki organi u zemlji i zaražena roba uveze ili izveze iz zemlje. Takođe, lažnim prikrivanjem robe, njenom kamuflažom, sakrivanjem, vozar pri prevozu robe neposredno ugrožava bezbjednost zemlje (tako što se, npr., umjesto deklarisanе robe uvozi eksploziv, oružje, droga i sl.).

Na osnovu naprijed iznesenog, može se zaključiti da je i ovaj oblik eksterne kontrole i nadzora od posebnog interesa za državu i da se zato sprovodi nezavisno do volje ugovornih stranaka kod međunarodnog prevoza. Državni interes se ovdje ogleda u zaštiti domaće proizvodnje (carinska kontrola i nadzor) i zaštiti od zaraze bilja, stoke, mesnih i klaničnih proizvoda (fitosanitetska i veterinarska kontrola) i dr. Ove kontrole i nadzori su mahom organizovani na ulazno-izlaznim prelazima i punktovima u međunarodnom transportu, ali to ne znači da se one ne mogu sprovoditi i mimo njih; naprotiv, one se mogu sprovesti i kasnije, tokom prevoza u unutrašnjem dijelu zemlje, s tim da se ne smiju pomiješati ingerencije i nadležnosti pojedinih organa (npr. da carinski nadzor obavlja policija, a policijski – carina i sl.). One se, takođe, mogu sprovoditi i poslije izvršenog međunarodnog prevoza robe kod korisnika i imaoца robe, posebno kada neki od ovlašćenih organa posumnjaju u mogućnost zloupotrebe u vezi sa ovim prevozom – pri prelasku robe i prevoznih sredstava preko granice, tokom transporta ovakve robe u unutrašnjosti zemlje do mjesta destinacije i njenog skladištenja, kao i pri njenom korišćenju u procesu proizvodnje. U tom cilju, su značajne mjere tzv. posteriorne, naknadne kontrole i sveobuhvatnog nadzora (robe, isprava o robi, prevoznih sredstava, skladišta, druge dokumentacije o robi i sl.) kako bi se došlo do utvrđivanja istinitog činjeničnog stanja o robi koja je bila u međunarodnom prevozu.

Treba reći da su svi ovi oblici kontrole i nadzora u međunarodnom transportu značajni i vrlo korisni i prisutni. Interna kontrola od strane ugovornih strana pri međunarodnom prevozu značajana je u prvom redu za same ugovorne strane – naručioca međunarodnog prevoza robe i vozara u tom prevozu. Interesi su i jedne i druge ugovorne strane da se ovaj prevoz obavi bez ikakvih oštećenja, manjkavosti i izmjene osobina robe, kao i bez gubitaka robe, što će obje ugovorne strane ili jedna od njih utvrditi pri izvršenom međunarodnom prevozu u mjestu destinacije – same ili preko ovlašćene kontrolne organizacije.

S druge strane, eksterna kontrola i nadzor u međunarodnom transportu ima veliki značaj radi sprečavanja mogućih zloupotreba i izigravanja uvozno-izvoznih režima (u najširem smislu riječi shvaćeno), kako bi roba bila uvezena ili izvezena, odnosno kako bi se obavio međunarodni prevoz. U tom cilju nadležni upravni i inspekcijski organi (carinski, pogranični, policijski, veterinarski, fitopatološki i dr.) imaju za cilj da spriječe sve te moguće zloupotrebe u vezi sa robom koja se uvozi, izvozi i provози u međunarodnom transportu. Njihove mjere kontrole i nadzora u ovim vidovima međunarodnih transporta imaju upravo za cilj sprečavanje niza zloupotreba i utvrđivanja materijalne istine, pravog stanja o robi koja se prevozi u međunarodnom prevozu i koja kao takva odlazi iz područja jedne države, u područje druge države ili obrnuto, kada takva roba dolazi iz područja neke države u područje određene države.

Smatramo da ne bi trebalo posebno izdvajati samo određene mjere kontrole i nadzora u međunarodnom transportu, nego da su sve one (interne i eksterne, faktičke i produžene, dokumentarne i nedokumentarne i dr.) vrlo značajne i da svaka od tih mjera kontrole i nadzora ima svoju svrhu i cilj, tako da se generalno može zaključiti sve su te mjere u funkciji adekvatnog izvršenja međunarodnog transporta.

S druge strane, kontrola i nadzor u međunarodnom transportu obuhvata ne samo robu koja se prevozi u međunarodnom transportu, već i prevozna sredstva kojima se taj transport obavlja. Smatramo da se pri tome mora spojeno razmatrati kontrola i nadzor i robe i prevoznih sredstava za svaki oblik međunarodnog transporta, pa smo se tog pristupa držali i u ovom radu.

Imajući u vidu da je međunarodna razmjena roba i s tim u vezi međunarodni transport, uslov ekonomskog opstanka država u savremenoj međunarodnoj zajednici, razmatranje ove teme od posebnog je značaja za međunarodnu robnu razmjenu i međunarodni transport, kao naročito značajan vid međunarodnih usluga. Taj aspekt kontrole i nadzora u međunarodnom transportu ima višestruki značaj i zahtijeva interdisciplinarni pristup (sa aspekta prava, trgovine, ekonomije, tehnike i sl.), pa kao takav zavrjeđuje odgovarajuću naučno-stručnu obradu i analizu. On se ne može posmatrati parcijalno i izolovano, već cjelovito, integralno sa aspekta velike uloge i značaja koji ima u međunarodnoj robnoj razmjeni.

Pristupajući ovoj problematici sa takvog stanovišta, ovaj rad podijelili smo na šest dijelova.

U prvom dijelu izlažu se osnovne karakteristike kontrole kao mjere direktnog nadzora u međunarodnom transportu, zatim oblici čuvanja i pregleda carinske robe, postupak sprovođenja carinske robe i stavljanje carinskih obilježja, postupak pretresa prevoznih sredstava, vozačkog osoblja i posade, kao i pretres prtljaga.

Drugi dio bavi se nadzorom kao obuhvatnijom kategorijom, pri čemu se razmatraju: carinski nadzor, veterinarski, fitosanitetski, sanitetski i nadzor kontrole kvaliteta.

U trećem dijelu razmatraju se vrste nadzora u različitim vidovima međunarodnog transporta, kao i postupak pri uvozu, izvozu i prevozu robe po pojedinim vidovima transporta, tehnički uslovi vozila za prevoz robe u međunarodnom transportu, povlaštena plovdba u pomorskom transportu, obaveze članova posade, ali i konvencije o multimodalnom transportu.

U četvrtom dijelu se razmatraju funkcije kontrole i nadzora robe, njenog smještaja, ukrcaja i iskrcaja u međunarodnom transportu, zatim oblici smještaja robe, odnosi između subjekata transporta u različitim vidovima transporta i tok dokumentacije koja prati tok robe, sa posebnim osvrtom na pomorski transport..

U petom dijelu se razmatra funkcionisanje i organizacija informacionih sistema u vršenju kontrole i nadzora u svim vidovima transporta. Pri tome se transport posmatra kao složen sistem sa svojim elementima, vezama i osobinama elemenata i veza. Informacioni sistem služi za prikupljanje, obradu podataka i distribuciju informacija koje služe za donošenje

pravovremenih i tačnih informacija na osnovu kojih se donose odluke u organizacijama koje se bave međunarodnim transportom. Odluke su pri tome osnova upravljanja za postizanje ciljeva transportnih organizacija. Kako upravljanje podrazumjeva funkcije planiranja, organizovanja, obezbjeđenje kadrova i kontrolu, shvata se potreba uvođenja savremenih informacionih tehnologija u transportnim organizacijama koje posluju u složenom okruženju i koje se moraju prilagoditi tako složenom načinu poslovanja. Primjena savremenih informacionih tehnologija u prvom redu se ogleda u postojanju savremenog informacionog sistema koji uključuje automatizaciju postupaka transporta, ali isto tako i automatizacije izrade i toka dokumentacije koja prati proces transporta. Sve to se ostvaruje primjenom savremenih računarskih i komunikacionih sistema, ali isto tako i primjenu metoda i tehnika osavremenjavanja tih sistema.

U šestom dijelu je dat uporedni prikaz režima visokorazvijenih zemalja i zemalja u razvoju sa stanovišta kontrole i nadzora u međunarodnom transportu kao i mogućnost povećanja prometa roba tih zemalja sa carinskog aspekta, sa tabelarnim prikazima primjene ugovornih strana u Konvencijama o nomenklaturi, pregledima zemalja koje koriste nomenklaturu Savjeta za carinsku saradnju po kontinentima, kao i pregled zemalja koje u bližoj budućnosti ne namjeravaju da primjenjuju tarifu zasnovanu na nomenklaturi Savjeta za carinsku saradnju.

U posljednjem sedmom poglavlju razmatraju se mjere kontrole i nadzora u luci Bar, zbog uloge koju ona ima u našoj zemlji sa saobraćajno-ekonomskog aspekta, ali i tehnološkog aspekta kao terminala za kombinovani transport i njenih kapaciteta slobodne zone.

Cilj teme doktorske disertacije jeste cjelovita naučna obrada problema postavljenog u naslovu, s obzirom da se obrađuje po prvi put u našoj zemlji. Tema je aktuelna sa naučnog i stručnog stanovišta, ali vrlo malo obrađivana i kod nas i u svijetu i vrlo je od bitnog značaja u pomorskim lukama i svim drugim prelazima državne granice. . Konačan cilj naučne obrade ove materije sastoji se u želji da se stvori neophodna teorijska podloga unapređenju rada svih vrsta kontrola i nadzora u međunarodnom transportu.

Željeni naučni rezultati treba da se postignu uticajem koji ovako istraživanje treba da vrši na odgovarajuće državne i druge organe koje se bave poslovima kontrole i nadzora, kao i na pedagoškom planu obrazovanju stručnjaka iz ove oblasti. Pri istraživanju su se koristile komparativne metode i analize stanja kontrolnih službi kod nas i u svijetu. Osim toga korišćene su i metode opservacije, a rezultati rada prezentirani metodom predviđanja o budućem radu i razvoju ovih službi.

1. KONTROLA U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU

1.1. POJAM I VRSTE KONTROLE U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU

Polazeći od načelnog razlikovanja kontrole i nadzora koje smo načinili u uvodu, kontrolu u međunarodnom transportu možemo definisati kao skup mjera direktnog (neposrednog) nadzora nad prometom robe, putnika i njihovog prtljaga.

Mjere kontrole u međunarodnom transportu mogu se podijeliti na:

- mjere carinske kontrole i
- mjere kontrole prelaska državne granice.

Carinsku kontrolu sprovode carinski organi i ona obuhvata sljedeće mjere:

- čuvanje i pregled carinske robe,
- sprovođenje carinske robe
- stavljanje carinskih obilježja,
- pregled i pretres prevoznih sredstava, vozačkog osoblja i posade
- pregled i pretres putnika i stvari koje oni sobom nose.

Kontrolu prelaska državne granice sprovode organi unutrašnjih poslova i pogranični organi na osnovu važećih zakonskih propisa.

1.2. ČUVANJE I PREGLED CARINSKE ROBE

Čuvanje i pregled carinske robe⁴ posebno je značajno u čitavom nizu mjera koje se preduzimaju nad carinskom robom (uvoznom, izvoznom i provoznom). Ove mjere

⁴ Institut carinske robe se javlja pri svakom međunarodnom prometu robe, jer, po pravilu, zaključni međunarodni ugovor o kupoprodaji kojim su određeni njegovi bitni elementi – predmet i cijena – i koji podrazumijeva da se kupac i prodavac nalaze u dvije različite zemlje, stvara preduslov da kupljena roba samim faktom prelaska preko

1. KONTROLA U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU

1.1. POJAM I VRSTE KONTROLE U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU

Polazeći od načelnog razlikovanja kontrole i nadzora koje smo načinili u uvodu, kontrolu u međunarodnom transportu možemo definisati kao skup mjera direktnog (neposrednog) nadzora nad prometom robe, putnika i njihovog prtljaga.

Mjere kontrole u međunarodnom transportu mogu se podijeliti na:

- mjere carinske kontrole i
- mjere kontrole prelaska državne granice.

Carinsku kontrolu sprovode carinski organi i ona obuhvata sljedeće mjere:

- čuvanje i pregled carinske robe,
- sprovođenje carinske robe
- stavljanje carinskih obilježja,
- pregled i pretres prevoznih sredstava, vozačkog osoblja i posade
- pregled i pretres putnika i stvari koje oni sobom nose.

Kontrolu prelaska državne granice sprovode organi unutrašnjih poslova i pogranični organi na osnovu važećih zakonskih propisa.

1.2. ČUVANJE I PREGLED CARINSKE ROBE

Čuvanje i pregled carinske robe⁴ posebno je značajno u čitavom nizu mjera koje se preduzimaju nad carinskom robom (uvoznom, izvoznom i provoznom). Ove mjere

⁴ Institut carinske robe se javlja pri svakom međunarodnom prometu robe, jer, po pravilu, zaključeni međunarodni ugovor o kupoprodaji kojim su određeni njegovi bitni elementi – predmet i cijena – i koji podrazumijeva da se kupac i prodavac nalaze u dvije različite zemlje, stvara preduslov da kupljena roba samim faktom prelaska preko

omogućavaju carinskim organima neposredan uvid nad carinskom robom u određenom carinskom području.

1.2.1. ČUVANJE CARINSKE ROBE

Mjere čuvanja carinske robe⁵ mogu preduzimati carinski organi kad robu pod carinskom kontrolom, na primjer, čuva carinarnica u svom magacinu, ali i carinski obveznici uz odobrenje carinskih organa, pod uslovima da to dozvoljavaju i važeći carinski propisi. Tako se najčešće po carinskim propisima, carinska roba nalazi na čuvanju kod carinskog obveznika kad je ovaj sobom unosi u carinsko područje, pa je u određenom carinskom dokumentu, carinskoj propratnici, karnetu TIR ili ATA i dr. u određenom roku mora predati radi carinjenja nekoj unutrašnjoj carinarnici.

Osim ovog, carinsku robu mogu čuvati i druga lica, fizička ili pravna. To je slučaj sa privremeno uvezenom ili izvezenom robom koja se nalazi kod carinskog obveznika na upotrebi (a u isto vrijeme i na čuvanju), te ovaj odgovara za nju i za iznos carinskih dažbina u slučaju njenog otuđenja. Takođe i roba koja je smještena pod carinsku kontrolu (na primjer, u slobodnim carinskim zonama i konsignacionim skladištima i dr.) nalazi se na čuvanju kod držaoca konsignacionog skladišta odnosno osnivača slobodnih carinskih zona.

Potrebno je istaći da u ovakvim situacijama za robu nije primaran cilj njeno čuvanje, nego njeno izlaganje radi prodaje (konsignaciono skladište) ili obavljanje određenih radnji radi oplemenjivanja robe i industrijske proizvodnje (slobodne carinske zone), ali uz ovakve radnje carinski obveznik svakako treba da preduzme odgovarajuće radnje u vezi sa čuvanjem, obezbjeđenjem carinske robe. Carinska roba se nalazi u pritežanju kod držalaca konsignacionih skladišta, osnivača slobodnih carinskih zona ili carinskih obveznika koji robu privremeno uvoze i odgovaraju carinskom organu za počinjene propuste i zloupotrebe koje bi ovi eventualno napravili u vezi sa carinskom robom. Carinski obveznici se staju da se roba, iako se koristi (kao na primjer, kod privremenog uvoza) ne upotrijebi u neke druge svrhe, a ne za one za koje carinski organi daju odobrenje, zatim o određenim mjerama i radnjama preduzetim nad carinskom robom, vode odgovarajuću evidenciju (tzv. dokumentarna carinska kontrola).

U naprijed navedenim situacijama, carinsku robu na određeni način čuvaju lica koja nisu carinski organi i kojima je carinska roba povjerena na čuvanje. Takav slučaj posebnog čuvanja u kombinaciji sa prevozom carinske robe, javlja se i kada vozar (na primjer, željeznica) primi na prevoz određenu robu od carinskog organa. Ovakva roba nalazi se pod carinskom kontrolom i za nju, pošto je predata na čuvanje i prevoz željeznici, ista i

carinske linije dobija karakter carinske robe (Stanković dr M., Carinski sistemi i carinske politike, Naučna knjiga, Beograd 1987, str. 80).

⁵ Stanković dr. Miodrag: Pravni karakter carinske robe, Beograd 1979., str 149-191.

odgovara, snosi eventualne posljedice u slučaju uništenja, oštećenja ili gubljenja robe na određenom carinskom području.

1.2.2. PREGLED CARINSKE ROBE

Pregled carinske robe treba shvatiti kao pravo i dužnost carinskog organa da izvrši carinsku kontrolu.⁶

Carinska kontrola i pregled carinske robe mogu se obaviti kod uvozne i proвозne robe još u momentu njenog prelaska preko carinske linije, pa sve do momenta carinjenja i istupa ove iz određenog carinskog područja.⁷

Na osnovu naprijed navedenog, može se zaključiti da se carinski pregled robe može obavljati ne samo po prelasku robe preko carinske linije nego i u unutrašnjosti carinskog područja, bilo na putu od granične carinarnice do mjesta odredišta, bilo tamo gdje je carinska roba smještena (u magacinu, skladištu, na konsignaciji i dr.) sve u cilju utvrđivanja istovjetnosti carinske robe sa njenim stanjem koje je navedeno u ispravama koje takvu robu prate.

Pregled robe se smatra aktivnom mjerom carinske kontrole koju preduzimaju carinski organi u cilju utvrđivanja stanja robe, za razliku od pregleda robe koji se preduzima pri carinjenju kao jedna od njegovih faza. Međutim, i kod pregleda robe kao faze carinjenja, dolazi do utvrđivanja istovjetnosti carinske robe sa stanjem koje je navedeno u carinskoj deklaraciji, u pogledu količine, kakvoće, vrste, vrijednosti i porijekla robe, kao i njenog svrstavanja u određeni tarifni stav Carinske tarife. Pregled carinske robe, kao mjera carinske kontrole, može se pojaviti ne samo na granici, pri prelasku robe preko carinske linije, nego i kasnije, naknadno, kao oblik posteriornog carinskog pregleda.⁸ Takav oblik carinskog pregleda robe može se preduzeti, na primjer, nad privremeno uvezenom robom, kad carinski organ obavlja naknadni pregled robe u cilju provjeravanja – utvrđivanja da li se ovakva roba koja je pod carinskom kontrolom koristi u one svrhe za koje je nadležni carinski organ dao odobrenje, kao i da utvrdi da li ima nekih zloupotreba u vezi sa robom.

⁶ Termini "carinska kontrola" i "carinski nadzor" se vrlo često u literaturi smatraju kao sinonimi, na primjer, dr.M.Popović "Carinsko poslovanje", Beograd, 1973. str.34. Stojimo na stanovištu da je carinski nadzor šira kategorija od carinske kontrole. Ovo zbog toga što se pod carinskom kontrolom najčešće podrazumjevaju mjere koje carinski organi preduzimaju u vezi sa carinskim nadzorom nad robom (pregled robe, dokumentata koji prate robu, pregled putničkog prtljaga, kontrola korišćenja privremeno uvezene robe i dr.). Carinski nadzor je dakle, sveobuhvatnija kategorija i obuhvata i carinsku kontrolu. Carinski nadzor postoji iako carinska kontrola ne postoji kao direktan uvid od strane carinskog organa. Postoji, neki skriveni (latentni) vid carinskog nadzora nad carinskom robom, koji se razlikuje od carinske kontrole, a to su, prije svega, određene mjere koje se preduzimaju nad carinskom robom (carinska obilježja, carinski žigovi, carinske isprave i sl.). Međutim, pod carinskom kontrolom sve se više smatra aktivan odnos carinskog organa u vezi sa carinskom robom (pregled robe, provjeravanje carinskih obilježja i sl.). Vidi: dr. Miodrag Stanković, Carinski sistemi i carinska politika, Beograd, 1987., str. 108.

⁷ Četković Andrija: Osnovi carinskog sistema SRJ, Beograd, 1963., str.16.

⁸ Stanković dr. Miodrag: Pravni karakter carinske robe, Beograd 1979., str 101-113.



Pregled carinske robe preduzima se u svim vidovima međunarodnog transporta: u drumskom, željezničkom, vodnom, vazdušnom saobraćaju i drugim vidovima saobraćaja, s ciljem da se utvrdi identitet carinske robe. Pri svim ovim vidovima carinske kontrole, carinski organi imaju diskreciono pravo da izvrše ili ne izvrše pregled carinske robe, odnosno da povjeruju inostranim carinskim obilježjima i carinskim ispravama (kao na primjer, u međunarodnom drumskom saobraćaju po režimu karneta TIR – da povjeruju navodima u vezi sa carinskom robom koja je navedena u spisku robe u karnetu TIR) te da ne otvaraju vozilo i obavljaju carinski pregled robe pri njenom provozi kroz određeno carinsko područje.

1.3. SPROVOĐENJE CARINSKE ROBE

Ovakva mjera carinske kontrole u mnogim carinskim sistemima⁹ rjeđe se praktikuje zbog povećanja troškova transporta i odvajanja carinika od posla, jer pretpostavlja i put carinskog radnika sa carinskom robom kroz čitavo carinsko područje određene zemlje.

U našem pravu, ova mjera je predviđena članom 95. Uredbe o carinskom postupku u željezničkom i drumskom saobraćaju, saobraćaju vodenim putevima, vazdušnom i poštanskom saobraćaju u putničkom prometu¹⁰, kada su određene posebne mjere carinske kontrole nad robom koja se provodi kroz naše carinsko područje Dunavom, gdje je izričito predviđeno sprovođenje broda ukoliko se carinska kontrola ne može obezbijediti na drugi način. Kada je carinarnica kao mjeru carinske kontrole na Dunavu odredila sprovođenje broda, vozar je dužan da carinskom sprovodniku (cariniku) obezbijedi na brodu prenočište i hranu po režijskim cijenama i da izlaznoj carinarnici isplati dnevnice za carinskog radnika za sve vrijeme provedeno na putu radi sprovođenja broda. Kod nekih zemalja carinik sve ove usluge dobija i besplatno.¹¹

1.4. STAVLJANJE CARINSKIH OBILJEŽJA

Svrha stavljanja carinskih obilježja kao mjera carinske kontrole je u tome da se obezbijedi istovjetnost carinske robe, tj. njena identifikacija. Tako se u carinskim pravima mnogih zemalja kao carinska obilježja pojavljuju: carinske plombe, otisci službenog carinskog žiga i službenog carinskog pečata, kao sredstava kojima se carinska roba obilježava u cilju obezbjeđenja njene istovjetnosti od trenutka stavljanja pod carinsku kontrolu pa sve do završetka te kontrole, odnosno, najčešće – do carinjenja robe. Pri ovome se mora naročito voditi računa da se, recimo stavljanjem carinskih plombi ne povrijedi carinska

⁹ Ivanović M., Popović dr.M: Carine i carinsko poslovanje, Beograd, 1973., str. 35.

¹⁰ Sl.list br. 48/92, 50/92.

¹¹ O tome detaljnije u A. Četković, Carinski postupak, Beograd, 1963.

roba i njena funkcionalnost. Tako, na primjer, postavlja se pitanje da li je svrsishodno staviti carinske plombe na cipele koje se privremeno uvoze radi probe ili na žensku bundu, kao što to čine grčki carinski organi (ispod kragne) umjesto detaljnog opisa robe koja se privremeno uvozi, u carinskoj ispravi, kao što bi to, u konkretnom slučaju, učinili naši carinski organi.¹²

Carinska plomba je naročito podešeni pljosnati komad olova, okruglog oblika, sa šupljinom u prečniku koja se s jedne strane završava jednim otvorom, a sa druge strane – sa dva otvora. Kroz istu se plombu provlači gvozdена žica, kanap i sl., s tim što se takva žica i kanap moraju vezati najčešće dva puta tako da se obezbijedi da se ovaj kanap poslije presovanja plombe ne može izvući. Pri obilježavanju robe, plomba se žigoše (presuje) carinskim klještima. Ova klješta su u nas tako podešena da pri presovanju plombe ista na jednoj strani utiskuju urezan grb SRJ, a na drugoj strani urezuje se plombi broj klješta i naziv carinarnice. Svaka carinska klješta moraju imati poseban broj, odnosno svaka carinarnica ima svoj broj klješta. Kako predviđaju podzakonski carinski propisi naše zemlje, carinska plomba može biti izrađena i od drugog odgovarajućeg metala, a ne samo od pljosnatog komada olova, s tim da se isti metal može vrlo lako presovati, odnosno da se plomba može efikasno postavljati.

Kao carinsko obilježje kojim se obilježava carinska roba radi obezbjeđivanja njene istovjetnosti od trenutka stavljanja pod carinsku kontrolu sve do završetka postupka carinjenja, pored carinske plombe – može se upotrijebiti i carinski žig. Isti žig se može upotrijebiti i za vosak i da bude suvi žig. Žig za vosak je od mesinga, okruglog oblika, a suvi žig je od čelika, takođe okruglog oblika. Na carinskom žigu upisan je naziv carinarnice u koncentričnim krugovima oko grba SRJ na jezicima naroda Jugoslavije. Pored toga, kao carinsko obilježje može poslužiti i carinski pečat na kojem je takođe upisan naziv carinarnice na jezicima naroda Jugoslavije.

Carinska plomba, carinski žig i carinski pečat kao carinska obilježja kojima se obilježava carinska roba radi obezbjeđivanja njene istovjetnosti od trenutka stavljanja pod carinsku kontrolu, pa do završetka postupka carinjenja, utiskuju se na najpodesnije mjesto na robu, na omotu robe, na prevoznom sredstvu, prostoriji ili prostoru, a konstatacija o tome unosi se u odgovarajuću ispravu (carinsku prijavu za uvoz i provoz robe, prevoznu ispravu, zapisnik i dr.).

Prilikom stavljanja ovakvih carinskih obilježja, posebno se vodi računa da se roba ne ošteti ili da se ista ne učini neupotrebljivom za svrhe za koje se uvozi.



¹² Carinskim obilježjima smatraju se još i opis robe, spiskovi, fotografije, skice ili crteži sa opisom robe, koji su ovrjereni od carinarnice i koji se upotrebljavaju kad se na carinsku robu ne mogu staviti carinska obilježja.

1.5. PREGLED I PRETRES PREVOZNIH SREDSTAVA, VOZAČKOG OSOBLJA I POSADE

Pregled i pretres prevoznih sredstava, kao jedna od posebno značajnih mjera carinske kontrole pojavljuje se u svim vidovima saobraćaja i prometa robe preko carinske linije: u drumskom, željezničkom, vodnom, vazdušnom i putničkom prometu. U carinskim sistemima niza zemalja pravi se razlika između pregleda i pretresa kao mjera carinske kontrole.

Pregled podrazumijeva rutinsku kontrolu robe i prevoznih sredstava¹³, a pretres prevoznih sredstava i lični pretres putnika preduzima se izuzetno, kad postoji osnovana sumnja da se carinska roba neprijavljena carinskim organima prenosi preko carinske linije. Tom prilikom mjere carinskog pretresa su znatno detaljnije, sprovode se po rigorozno predviđenom postupku. Međutim, ima određenih prevoznih sredstava nad kojima se i ne sprovode mjere carinske kontrole. Radi se najčešće o domaćim i stranim brodovima koji viju vojnu pomorsku zastavu, brodovima koji plove na dijelovima graničnih rijeka, na kojima se, u skladu sa međunarodnim ugovorima ne mogu obavljati mjere carinske kontrole, brodovima policije i unutrašnjih poslova, domaćim i stranim vojnim vazduhoplovima. No, putnici i roba koji se ukrcavaju ili iskrcavaju iz ovih prevoznih sredstava, podležu mjerama carinske kontrole.

Pregled prevoznih sredstava kao i vozačkog osoblja jedna je od svakodnevni, uobičajenih mjera koje carinski organi preduzimaju u cilju adekvatnog sprovođenja carinske kontrole i spriječavanja ilegalnog prenošenja robe. Ovaj oblik carinske kontrole je manje detaljan u odnosu na pretres, jer pri pretresu prevoznih sredstava i vozačkog osoblja, carinski organi isti obavljaju daleko detaljnije u cilju pronalaženja skrivenih mjesta i carinske robe u takvim prevoznim sredstvima. Prevozno sredstvo se može isključiti iz saobraćaja i obaviti detaljan pregled motora, kabine, putnikovog prtljažnog prostora, kako bi se utvrdilo ima li u njemu skrivenih mjesta sa robom. Pored pretresa prevoznih sredstava, po ukazanoj potrebi, obavlja se i lični pretres posade i vozačkog osoblja.

1.6. PREGLED I PRETRES PUTNIKA

1.6.1. PREGLED ROBE I PRTLJAGA PUTNIKA

Dužnost je putnika da prijavi, bilo usmeno ili pismeno, sve stvari koje sobom nosi pri prelasku carinske linije, kao i da ih na zahtjev carinskog radnika pokaže. Ta obaveza uvedena je u skoro svim carinskim sistemima. Ukoliko putnik tako ne postupi, onda će on

¹³ Stanković dr Miodrag: Pravni karakter carinske orbe, Beograd 1979., str. 151-155.

počiniti carinski prekršaj, za koji će u posebnom postupku odgovarati i izreći će mu se odgovarajuća novčana kazna.

Carinski radnik ima pravo da u cilju provjere izvrši pregled svih stvari, podrazumijevajući ovdje, pored robe, i lični prtljag putnika. To bliže znači da carinik može da povjeruje navodima putnika pa i da ne vrši pregled stvari koje ovaj nosi, da izvrši djelimičan pregled nekih stvari ili da izvrši cjelokupan pregled putnikovih stvari. Prema tome, to je diskreciono pravo i on može da izvrši pregled ili da ga ne izvrši ili da ga izvrši djelimično. Znači, to često zavisi i od njegovog nahođenja ili od ponašanja putnika, uznemirenosti putnika ili se putnik cariniku učini nešto sumnjiv, i drugih razloga kada se carinik opredijeli da izvrši određeni pregled stvari koje putnik sobom nosi.

U našoj carinskoj praksi ovaj pregled se obavlja svakodnevno, na svim graničnim prelazima.¹⁴ Međutim, u praksi nekih drugih zemalja, kao na primjer SAD, praksa je nešto drugačija. Oni u suštini imaju, zbog velikog broja putnika i prometa robe, prilično liberalan oblik pregleda stvari putnika i vrlo često ga i ne obavljaju. Međutim, svakih desetak ili dvadesetak dana obavljaju vrlo detaljan carinski pregled, gdje skoro svakog putnika i njegove stvari pregledaju i to dovodi do čestog zagušenja preko graničnih prelaza i stvaranja zastoja na granici.

1.6.1. LIČNI PRETRES

Lični pretres je izuzetna mjera u carinskom postupku i preduzima se samo u posebnim slučajevima osnovane sumnje, a zavisi od niza konkretnih okolnosti, kada putnik nije prijavio ni stvari koje su pregledom kod njega pronađene, ili postoje indicije da on ilegalno prenosi robu i dr. Tek utvrđivanjem ovog uslova „osnovane sumnje” preduzima se mjera ličnog pretresa.

Ovu mjeru obavlja po određenom postupku lice istog pola kojeg je i putnik i pri tome se sačinjava zapisnik. U zapisnik se, pored podataka o putniku, mora unijeti da li je kod njega pronađeno nešto od stvari i gdje. Ovo je vrlo bitno i vezano je za pitanje naknade štete putniku. Jer, ukoliko ništa nije pronađeno, pričinjena šteta se mora putniku nadoknaditi i obratno.

U vezi sa naknadom pričinjene štete, svakako je vrlo aktuelno i pitanje koja će se šteta putniku nadoknaditi: da li samo pričinjena materijalna, stvarna šteta, ili se može nadoknaditi i moralna, nematerijalna, duhovna šteta, kao i izmakla dobiti koju je putnik mogao ostvariti. U našem carinskom pravu, Carinski zakon izričito predviđa samo naknadu materijalne štete, tj. stvarne štete¹⁵, ali ostavlja mogućnost da i sud rješava po

¹⁴ Stanković dr Miodrag: Carinski sistemi i carinske politike, Beograd 1987., str. 104-113.

¹⁵ Čl. 88. Carinskog zakona (Sl.list SRJ 45/92). Ako je pregledom stvari i ličnim pretresom putnika nanesena materijalna šteta, putnik ima pravo na naknadu štete. Ako su prilikom pregleda, odnosno ličnog pretresa kod putnika nađene skrivene stvari ili su krivicom putnika preduzete neophodne mjere carinskog nadzora uslijed kojih je prouzrokovana šteta, pričinjena šteta se ne naknadjuje, osim ako je šteta načinjena namjerno ili grubom

pitanju naknade štete, što bliže znači da ovaj može riješiti, pored materijalne i naknadu nematerijalne (duhovne) štete kao i izmaklu dobit. Nekom putniku je više stalo da naknade ove duhovne, nematerijalne štete, da dobije određenu moralnu satisfakciju da je on u pravu putem izvinjenja u štampi, i sl., jer eventualno pocijepane cipele i kaput ne znače mu toliko koliko mu je stalo do izgubljenog ugleda. Na primjer, ako se izvede neki trgovački predstavnik iz kupea u vozu, u kome sjedi određeni broj poslovnih partnera to može da se odrazi na njegov ugled kao poslovnog partnera i da čak ne dođe ni do zaključenja određenog trgovačkog posla koji je bio izvjestan. U takvom primjeru, ovom licu je više stalo do naknade nematerijalne štete i izmakle dobiti zbog nezaključenja određenog posla nego do naknade samo stvarne, materijalne štete. Kod nas, kao i kod drugih zemalja u svetu, sud bi odlučivao pored materijalne i o naknadi nematerijalne štete, ukoliko se stranka tužbom obrati sudu. Isti sud bi rješavao i o izmakloj dobiti.¹⁶

Carinarnica kojoj je podnet zahtjev ne rješava za naknadu štete, sprovodi samo dokazni postupak i predmet sa svojim mišljenjem dostavlja Saveznoj upravi carina. Znači, stvarno je nadležna po zahtjevu za naknadu štete da odlučuje Savezna uprava carina. Postupak za naknadu štete je hitan i mora se završiti u roku od 30 dana od dana podnošenja zahtjeva za naknadu štete. Međutim, ukoliko oštećeni u toku postupka koji se vodi kod Savezne uprave carina, pokrene postupak za naknadu štete kod redovnog suda onda se postupak kod Savezne uprave carina obustavlja. U tom slučaju, konačnu odluku o zahtjevu za naknadu štete ne donosi Savezna uprava carina, već odluku donosi nadležni sud.

nepažnjom. Vlada propisuje postupak za rad carinskih organa kada se strana za naknadu štete neposredno obrati carinarnici. Postupak za naknadu štete je hitan i mora se završiti u roku od 30 dana od dana podnošenja zahtjeva za naknadu štete. Naknada štete se naplaćuje na teret saveznog budžeta.

¹⁶ U našem pravu je, znači, ostavljena mogućnost alternacije, izbora od strane stranke kod podnošenja zahtjeva za naknadu štete: da li carinarnici ili sudu. Ako se stranka sa zahtjevom za naknadu štete obrati carinarnici koja joj je i nanela štetu, ona u zahtjevu mora da navede podatke o tome kada je, na kom mjestu, na koji način i kakva joj je šteta nanijeta, kao i druge podatke kojima se dokazuje pravo naknade štete, kao i njenu visinu.

2. NADZOR U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU

2.1. POJAM I VRSTE NADZORA U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU

U međunarodnom transportu robe i putnika sprovodi se čitav niz nadzornih mjera koje imaju za cilj da obezbijede regularnost i bezbjednost prelaska robe i putnika preko državne granice odnosno carinske linije. Sve te mjere mogu se podijeliti na skup mjera direktnog (neposrednog) i indirektnog (posrednog) nadzora. Usvajajući stanovište da se pojam kontrole u međunarodnom transportu odnosi samo na skup mjera direktnog nadzora, dolazimo da zaključka da je nadzor širi pojam od kontrole i da kao takav sadrži obuhvatniji sistem mjera. Pošto je mjerama kontrole bilo posvećeno dovoljno prostora u prvom dijelu, ovdje ćemo se isključivo baviti onim mjerama nadzora koje nisu obuhvaćene prethodno izloženom materijom.

Uslovi za obavljanje spoljnotrgovinskog prometa¹⁷ propisani su odredbama Zakona o spoljnotrgovinskom poslovanju ("Sl. List SRJ", br. 46/92, 49/92, 16/93, 24/94, 28/96 i 29/97), kao i podzakonskim aktima donijetim na osnovu tog zakona.

Članom 10 navedenog zakona predviđeno je da se roba može uvoziti ili privremeno uvoziti ako ispunjava uslove propisane za stavljanje u promet, odnosno za upotrebu na domaćem tržištu. Roba za koju je propisana obavezna zdravstvena, veterinarska, ekološka ili fitopatološka kontrola, ili kontrola kvaliteta, može se uvoziti ili privremeno uvoziti ako je njen predmet zabranjen u zemlji iz koje se uvozi, ili u zemlju u kojoj je proizvedena.

Radi sprečavanja ugrožavanja života i zdravlja ljudi i životne sredine, Savezna vlada može zabraniti uvoz i tranzit određene robe preko teritorije Jugoslavije, ili propisati uslove pod kojima se takva roba može uvoziti odnosno izvoziti, kao i zabraniti ili propisati posebne uslove uvoza korišćenja opreme i motornih vozila.

Znači, ukoliko se roba koja se uvozi ne ispunjava propisane uslove za stavljanje u promet, odnosno za upotrebu na domaćem tržištu, njen uvoz je zabranjen. Na osnovu člana 94 tačka 1 Carinskog zakona ("Sl. list SRJ", br. 45/92, 16/93, 50/93, 28/96 i 29/97), preko carinskog područja Jugoslavije ne može se prevoziti roba čiji je uvoz zabranjen, odnosno takvu robu carinarnica primjenjuje odredbe čl. 101 i 102 Carinskog zakona (koje propisuju sa robom čiji je uvoz zabranjen).

Kontrolu robe u prometu preko carinskog područja Jugoslavije, zavisno od vrste robe, obavljaju, na osnovu saveznih propisa, nadležne savezne inspeksijske službe:

¹⁷ Carinski pregled broj 11-12/97

- životinje, kao i proizvodi životinjskog porjekla podliježu veterinarsko-sanitarnom pregledu saveznog graničnog veterinarskog inspektora;
- bilje i sredstva za zaštitu bilja podliježu fitosanitarnom pregledu saveznog graničnog inspektora za zaštitu bilja;
- životne namirnice i predmeti opšte upotrebe, lijekovi i druga ljekovita i medicinska sredstva, otrovne materije, opojne droge, jonizujuća zračenja i sl., podliježu zdravstvenom pregledu saveznog sanitarnog inspektora;
- kvalitet poljoprivrednih i prehrambenih proizvoda podliježe kontroli saveznog graničnog tržišnog inspektora.

Navedene pošiljke organi carinske službe ne mogu carininiti dok nadliježni savezni inspektor ne bavi obavezan pregled i ne ovjeri uvoz predmetne pošiljke. Isti postupak važi i kada je u pitanju uvoz pošiljki u konsignaciona skladišta i slobodne carinske zone.

Prema Uredbi o obrazaovanju ministarstva i drugih saveznih organa i organizacija ("Sl.list SRJ", br. 12/97) kontrola prometa životinja i bilja preko dravne granice je nadliježnost Saveznog ministra za poljoprivredu (član 30), dok se Savezni sanitarni inspektorijat nalaziu sastavu Saveznog minisarstva za rad, zdrastvo i socijalnu politiku (član 28), a Savezni tržišni inspektorijat u sastavu Saveznog ministarstva za unutrašnju trgovinu (član 26). Znači, navedena savezna ministarstva donose odgovarajuća akta iz njihove nadležnosti i obavljaju nadzor nad njihovim sprovođenjem posedstvom inspeksijskih službi.

S obzirom da je sistem mjera nadzora u međunarodnom transportu raspodijeljen na čitav niz poslova i da ga sprovode različiti nadzorni organi, moguće je izvršiti njegovu klasifikaciju na sljedeće mjere nadzora:

- carinski nadzor;
- veterinarsko-sanitarni nadzor
- fitosanitarni nadzor
- sanitarni nadzor
- nadzor nad kontrolom kvaliteta.

U nastavku smo najviše pažnje posvetili carinskom nadzoru kao najvažnijem podsistemu u okviru sistema nadzornih mjera u međunarodnom transportu.¹⁸ Ostalim vrstama nadzora posvećeno je srazmjerno manje prostora, ali po našem mišljenju ipak dovoljno da se istaknu njihove glavne karakteristike.

¹⁸ Penčić Jancz: Carine in carinski postopek, skripta, Maribor, 1973. str.60.

2.2. CARINSKI NADZOR

Pod carinskim nadzorom se podrazumijevaju sve mjere koje preduzimaju carinski organi i carinski obveznici u cilju spriječavanja neovlašćenog, nedozvoljenog postupanja sa carinskom robom, kao i obezbjeđenja njene istovjetnosti dok se nad njom ne sprovedu odgovarajuće radnje predviđene u carinskom postupku konkretne zemlje.¹⁹ Znači, carinski nadzor je prije svega skup mjera koje se preduzimaju nad carinskom robom, i to u cilju:

- sprečavanja neovlašćenog postupanja nad carinskom robom, i
- obezbjeđivanja njene istovjetnosti.

Carinski nadzor u oba ova navedena slučaja djeluje preventivno na carinsku robu i njene čuvare, vlasnike, kao i carinske obveznike, da ne bi nezakonito i mimo carinskih propisa, postupali sa carinskom robom bilo u cilju njenog daljeg raspolaganja, otuđenja, korišćenja i sl. kao i da se nad takvom robom obezbijedi identitet najčešće putem carinskih obilježja, kako bi se nesumnjivo moglo utvrditi da se roba nalazi pod carinskim nadzorom i da se sa njom ne može slobodno raspolagati.

Carinski nadzor je prateći i posebno značajan elemenat svake carinske robe. Nema carinske robe bez carinskog nadzora, ali carinski nadzor se ne mora odnositi samo na carinsku robu, već i šire, u cilju utvrđivanja da li postoje neke zloupotrebe sa njom. Tako, carinskom nadzoru u svim carinskim pravima podležu i fizička lica, građani, te se i nad njima sprovode mjere carinskog nadzora, (lični pretres, pregled i sl.), u cilju utvrđivanja ilegalnog prenošenja carinske robe, kako se ne bi dogodilo da dođe do izbjegavanja plaćanja carine.

Carinskom robom se ne može raspolagati dok se nad njom ne sprovede odgovarajući carinski postupak u vezi sa carinjenjem i na taj način uvezena roba, iako je vlasništvo uvoznika, ne može se podići ispod carinskog nadzora, dok se ne završi postupak carinjenja. Uvozna carinska roba je, znači, pod posebnim režimom carinskog nadzora od samog momenta njenog prelaska preko carinske linije, pa sve dok se ne završi postupak carinjenja. Ovakav postupak je predviđen u carinskom pravu kao obezbjeđenje carinske robe i carinskih organa, odnosno države da roba neocarinjena ne dođe na tržište, jer bi se u tom slučaju poremetili tržišni odnosi, pošto bi neocarinjena roba bez plaćene carine bila daleko konkurentnija domaćoj robi. Posljedice ovoga bile bi vrlo neugodne po svaku privredu, a pogotovo za privredu zemalja u razvoju. Carinski nadzor, kao skup mjera koje preduzimaju carinski organi nad carinskom robom obezbjeđuje takvu robu da nekontrolisano dođe na određeno carinsko područje prije izvršenog carinjenja.

¹⁹ Madarić dr Juraj: Špedicija (Špeditska tehnika, transportno osiguranje i carinski postupak), Zagreb, 1978., str. 156-160.

Ne samo uvozna, nego i izvozna i provozna roba podležu carinskom nadzoru i to u cilju zaštite određenog tržišta i uslova privređivanja na njemu. Nad prevoznom carinskom robom, mjere carinskog nadzora obezbjeđuju se od prelaska carinske linije i ulaska robe na određeno carinsko područje, pa sve dok ona ne izađe iz zemlje i ponovo na taj način ne pređe carinsku liniju. Čak i roba koja se ne bi mogla uvesti na određeno carinsko područje, kao na primjer komercijalna roba u nekim carinskim sistemima, uz obezbjeđenje mjera carinskog nadzora, može tranzistirati preko takvih područja.

Nad izvoznom carinskom robom se takođe preduzimaju mjere carinskog nadzora, ali sa ciljem da izvozno ocarinjena roba doista istupi iz određenog carinskog područja. Ovo je potrebno ne više radi zaštite domaće proizvodnje, nego iz određenih ekonomskih uslova privređivanja. Potrebno je istaći da je cilj svake zemlje koja želi da ima zdravu ekonomiju, pogotovu zemlje u razvoju, da što više izvozi, a da smanjuje uvoz roba u cilju smanjenja platnog deficita, i povećanja deviznog priliva. Jer, dobar dio izvoza znači prodaju koja donosi određeni novčani priliv, a uvoz često znači i kupovinu na kredit što svakako dovodi do zaduženja i povećanja pasive određene zemlje. Iz tih razloga se nad izvoznom carinskom robom preduzimaju mjere carinskog nadzora od izvršenog carinjenja pa sve do istupa takve robe preko carinske linije.

U cilju stimulisanja izvoza, iz naprijed navedenih razloga, mnoge zemlje daju određene premije i stimulacije koje treba da pospeše izvoz robe na inostrana tržišta. Kada se nad izvozno ocarinjenom robom ne bi preduzimale određene mjere carinskog nadzora, izvoznici bi mogli počinuti razne zloupotrebe, kao na primjer, da dobiju premiju, a izvozno carinjenom robu i da ne izvezu.²⁰

2.2.1. POTPADANJE POD CARINSKI NADZOR

Carinski nadzor kao prateći elemenat carinske robe vrši ogromnu ulogu u cilju utvrđivanja i obezbjeđivanja istovjetnosti carinske robe, kao i sprečavanja da se sa carinskom robom nezakonito postupi prije sprovedenog odgovarajućeg carinskog postupka nad njom.

Carinskom nadzoru, pored carinske robe, bilo o kojoj se carinskoj robi radi – uvoznoj, izvoznoj, ili provoznoj podležu ili potpadaju²¹ još i putnici, posada, odnosno osoblje prevoznih sredstava, da se carinska roba ne bi na ilegalan način prenosila preko carinske linije. U tom cilju, carinski organi mogu da preduzimaju pregled i pretres kako putnika, tako i prevoznih sredstava. U carinskim sistemima niza zemalja pravi se razlika između pregleda i pretresa kao mjera carinskog nadzora.

²⁰ Kod nas se, u vezi sa pripremama za donošenje novog Zakona o carinskoj tarifi 1987. godine, sasvim opravdano razmatralo da carina, pored zaštitne uloge domaće privrede pro uvozu, treba da dobije, a što je i učinjeno, stimulativnu ulogu pro izvozu – da se od naplaćene carine putem stimulacije pospješi izvoz nekih roba u inostranstvo.

²¹ U našem Carinskom zakonu se upotrebljava termin „podleže” carinskom zakonu, dok npr. švajcarski federalni zakon o carinama govori o robi koja „potpada” pod carinski nadzor i carinu.

Pregled podrazumijeva rutinsku kontrolu robe i prevoznih sredstava, a pretres, prevoznih sredstava i lični pretres putnika preduzima se izuzetno, kad postoji osnovana sumnja da se carinska roba neprijavljena carinskim organima prenosi preko carinske linije. Tom prilikom mjere carinskog pretresa su znatno detaljnije, sprovode se po rigorozno predviđenom postupku. Međutim, ima određenih prevoznih sredstava nad kojima se i ne sprovode mjere carinskog nadzora. Radi se najčešće o domaćim i stranim brodovima koji viju vojnu pomorsku zastavu, brodovima koji plove na dijelovima graničnih rijeka, na kojima se, u skladu sa međunarodnim ugovorima ne mogu obavljati mjere carinskog nadzora, brodovima policije i unutrašnjih poslova, domaćim i stranim vojnim vazduhoplovima. No, putnici i roba koji se ukrcajavu ili iskrcavaju iz ovih prevoznih sredstava, podležu mjerama carinskog nadzora.²²

Na osnovu iznetog, može se zaključiti da je carinski nadzor vrlo značajna komponenta carinske robe i bez njega je nezamislivo njeno postojanje.

2.2.2. MJERE CARINSKOG NADZORA

Da bi se spriječilo neovlašćeno, nezakonito postupanje sa carinskom robom, kao i da bi se kroz određeni vremenski period obezbijedila njena istovjetnost, identitet, u carinskim pravima postoje određene mjere, sredstva koja služe ostvarivanju ovih ciljeva. Mjere carinskog nadzora mogu se, kao što je već istaknuto u definiciji nadzora, podijeliti na mjere direktnog (neposrednog) i mjere indirektnog (posrednog) nadzora.²³

Pošto smo mjere direktnog nadzora detaljno razmotrili u okviru mjera carinske kontrole, ovdje ćemo nešto više reći o mjerama indirektnog nadzora, u koje se mogu ubrojiti: uzimanje uzoraka, crteža, prospekata, fotografija i drugih podataka o robi.

Istovjetnost carinske robe može se obezbijediti uzimanjem uzoraka, crteža, skica sa opisom robe, prospekata, fotografija i drugih podataka o robi. Za neke robe moguće je obezbijediti uzimanje uzoraka (razne rinfuzne robe, tečnosti i dr.) kad uzeti uzorak po posebno predviđenoj proceduri treba u malom da bude reprezentant robe na veliko, da on doista predstavlja carinsku robu koje je pod carinskim nadzorom.²⁴

Kada iz određenih razloga nije moguće uzeti uzorak za carinsku robu, kojim bi se omogućilo da carinski organ u svakom momentu utvrdi istovjetnost robe, onda taj organ može pribjeći i drugim mjerama carinskog nadzora: uzimanju i obilježavanju prospekata, crteža, skica, fotografija, carinske robe i dr. Tako, na primjer, neizvodljivo je uzeti uzorke za mašine za pranje veša, televizore, fotoaparate, gramofone i druge slične robe. Za ove

²² Stanković dr Miodrag, Kuzmanović M., Pupara K.: Carine i osnove carinskog sistema, Beograd, str. 112-114.

²³ Popović dr M., Ivanović mr M.: Carine i carinsko poslovanje, Beograd, 1974., str. 86.

²⁴ Crombie James: Her Majesty's Customs and Excise, London, New York, 1962., str. 16.

robe, umjesto uzoraka, mogu se obeležiti sravnjeni prospekti sa carinskom robom pečatima carinarnice.²⁵

Kad za neku robu ne postoji ni prospekt, onda će carinarnica sačiniti opis ili skicu carinske robe, izvršiti fotografisanje robe sa oznakom o kojoj se radi i sa kraćim opisom takve robe. U tom slučaju, skice sa opisom carinske robe, crteži, fotografije sa oznakom robe o kojoj se radi i sa ovjerenim pečatom od strane carinarnice, smatrali bi se da obezbjeđuju carinski nadzor nad takvom robom, jer se pouzdano može utvrditi istovjetnost carinske robe i robe koja je označena u skici, crtežu, fotografiji, opisu i sl.

2.2.3. VRSTE (OBLICI) CARINSKOG NADZORA

U carinskim sistemima mogu postojati različiti oblici carinskog nadzora²⁶, zavisno od toga:

- da li se radi o neposrednom potčinjavanju carinske robe pod vlast, kontroli carinskih organa ili ne (neposredan i posredan carinski nadzor);
- da li se carinska roba potčinjava faktički pod režim carinskog nadzora ili se radi o carinskom nadzoru koji traje i poslije obavljenog carinskog pregleda (faktički, produženi ili naknadni, posteriorni carinski nadzor);
- carinski nadzor zavisno od pravca kretanja robe (pri uvozu, izvozu ili prevozu);
- dokumentarni i nedokumentarni carinski nadzor (zavisi od toga da li je isti evidentiran u carinskim dokumentima ili ne);
- carinski nadzor, zavisno od transportnih puteva i vrsta prevoznih sredstava (carinski nadzor u pojedinim vidovima saobraćaja).

NEPOSREDAN I POSREDAN CARINSKI NADZOR

O podjeli carinskog nadzora²⁷ na neposredan i posredan već je bilo riječi ranije. Ovdje ćemo samo ukratko ukazati na još neke karakteristične razlike između ove dvije vrste nadzora.

²⁵ Andrijašević K. D.: Carinstvo, Zagreb, 1924., str. 41.

²⁶ Basid Jean: Les douanes, Paris, 1965., str. 6.

²⁷ Ivanović K. Milan: Studije za carinsko pravo, Zagreb, 1938., str. 45.

Posredan (indirektan) carinski nadzor više je dokumentaran. To ne znači da i neposredan carinski nadzor nije dokumentaran (npr., roba smještena u carinskom magacinu zahtjeva vođenje odgovarajuće evidencije, tzv. magacinske knjige). Međutim, posredan indirektan carinski nadzor je svakako daleko više nadzor koji se ogleda u vođenju evidencije putem carinskih isprava. Tako, na primjer, ako se carinska roba nalazi smještena kod nekog pravnog lica – osnivača slobodne carinske zone, konsignatera i dr. putem odgovarajućih carinskih isprava moguće je adekvatan carinski nadzor nad ovakvom robom.

FAKTIČKI, PRODUŽENI ILI NAKNADNI CARINSKI NADZOR

Ova podjela carinskog nadzora dolazi od toga da li je carinska roba doista faktički prisutna pod carinskim nadzorom, ili je otišla ispod carinskog nadzora, a carinski organ ima određena ovlašćenja da izvrši kontrolu nad takvom robom. To može biti slučaj i sa ocarinjenom robom koja je otišla ispod carinskog nadzora, kad carinski organ može da izvrši naknadnu, postoriornu carinsku kontrolu i da u određenom roku utvrdi da li je roba pravilno ocarinjena s obzirom na njena svojstva, a u vezi s tim može se izvršiti i naknadna naplata iznosa carinskih dažbina. Takva naknadna, posteriorna carinska kontrola može biti u slučajevima oslobođenja od plaćanja carine, kad carinski organ ima pravo da u određenom roku izvrši obračun carine ako ovom kontrolom utvrdi da je carinska roba za koju je vezano neko lično oslobođenje od plaćanja carine otuđena, data drugom licu na upotrebu ili se koristi u druge svrhe, a ne one za koje je dato oslobođenje od plaćanja carine.

Zbog naprijed iznetog, moglo bi se zaključiti, u vezi sa ovom podjelom carinskog nadzora, da je faktički carinski nadzor onaj nadzor koji traje nad carinskom robom (bilo neposredno ili posredno) sve vrijeme dok se uvozna roba ne ocarini i ne naplate dažbine, a izvozna i provozna roba ne pređe carinsku liniju i istupi iz određenog carinskog područja.

Produženi ili naknadni, posteriorni carinski nadzor ima za cilj da obezbijedi tačnost, objektivnost carinskih organa u cilju utvrđivanja realnih činjenica, da se određeni propusti carinskih organa otklone, kako se ne bi oštetila ni privreda ni pojedinac. Tako, na primjer, ako se naknadno carinskom kontrolom utvrdi da neka roba nema određena svojstva (recimo, kamion, nije od 6 tona nosivosti i nije kiper), onda bi se u carinskim ispravama, a posebno u uvoznoj carinskoj deklaraciji izvršila ispravka ovakve konstatacije rješenjem o upravnom postupku i u isto vrijeme povрати više naplaćeni iznos carinskih dažbina, carinskom obvezniku. Tako se u praksi ponekad dešavalo da carinski obveznik nije mogao da registruje onaj kamion koji nije imao određena svojstva, a koja su navedena u carinskoj deklaraciji, te je carinski organ naknadnim, posteriornim pregledom kao mjerom carinskog nadzora utvrdio da je pogrešno navedena konstatacija u deklaraciji o određenom vozilu koje je ocarinjeno, nego u isto vrijeme i o iznosu carine i drugih dažbina. Produženi ili posteriorni carinski nadzor, prije svega je konstruisan u cilju objektivne tačne istine u carinskom postupku i učinjeni propusti mogu se na ovaj način otkloniti. Na taj način ne bi se oštetila ni država, a ni pojedinac.

Profesor Stanković posebno ističe kao naknadni posteriorni carinski nadzor koji je predviđen članom 141. Carinskog zakona.²⁸ Istom odredbom, carinski obveznici, odnosno lica koja su označena kao krajnji korisnici uvezene robe, obavezna su da u roku od dvije godine od dana podizanja robe ispod carinskog nadzora, da po potrebi i na zahtjev carinskih organa omoguće pregled ne samo robe nego i poslovnih knjiga, isprava, obračuna i drugih podataka radi provjeravanja elemenata utvrđenih o robi i u sprovedenom carinskom postupku, na osnovu kojih je utvrđena carinska osnovica ili svrstavanje robe po Carinskoj tarifi i drugim tarifama, kao i objektivnost korišćenja povlastice oslobođenja od plaćanja carine po odredbama člana 25-30. Carinskog zakona. Ova odredba je posebno značajna novina u carinskom sistemu, a koja ima za cilj da se naknadnom, posteriornom carinskom kontrolom utvrdi objektivnost sprovedenog carinskog postupka u pogledu elemenata o robi koja je carinjena, kao i da li od strane korisnika oslobođenja postoje određene zloupotrebe u vezi sa korišćenjem povlastice oslobođenja od plaćanja carine.

CARINSKI NADZOR PRI UVOZU, IZVOZU I PROVOZU CARINSKE ROBE

Carinski nadzor nad uvoznom robom traje od momenta prelaska iste preko carinske linije, pa sve do trenutka, dok se ne završi uvozno carinjenje, kod izvozne carinske robe obrnuto, od momenta izvršenog carinjenja pa sve do momenta dok carinska roba ne istupi iz određenog carinskog područja. Kod proвозne carinske robe carinski nadzor traje od momenta ulaska robe u određeno carinsko područje, pa sve do momenta izlaska takve robe iz carinskog područja.²⁹

Carinski nadzor, bilo da se radi o uvoznoj, izvoznoj ili proвозnoj carinskoj robi, obezbjeđuje se nizom naprijed navedenih mjera carinskog nadzora (carinskim obilježjima, čuvanjem carinske robe, carinskim ispravama, polaganjem novčanog obezbjeđenja i na drugi način).

Carinskim nadzorom, bilo pri uvozu, izvozu ili proвозu robe, postiže se da ne bude zloupotreba sa određenom carinskom robom, dok je ona pod istim, tj. da se obezbijedi njena istovjetnost dok se ova ne ocarini ili ne istupi iz određenog carinskog područja.

DOKUMENTARNI I NEDOKUMENTARNI CARINSKI NADZOR

Ova podjela carinskog nadzora zavisi prije svega od činjenice da li je isti evidentiran u carinskim dokumentima ili ne. Tako se, na primjer može govoriti o nedokumentarnom, ali faktičkom carinskom nadzoru koje carinski organi preduzimaju u putničkom prometu – pri čuvanju i pregledu robe, ličnom pretresu i sprovođenju carinske robe. U iznetom slučaju, carinski nadzor nad carinskom robom ne može se obezbijediti i bez određenih dokumenata. Međutim, i ovaj oblik faktičkog nadzora se najčešće kombinuje sa

²⁸ O tome vidjeti u dr M. Stanković, Carinski sistemi i carinske politike, Naučna knjiga, Beograd 1987, str. 114-115.

²⁹ Stanković dr Miodrag: Carinski nadzor robe u vezi sa ugovorima sa inostranim elementima, Zbornik Pravnog fakulteta u Beogradu, predavanja na Specijalističkom studiju za spoljnutrgovinu, Beograd, 1977., str. 16.

određenim ispravama, carinskim dokumentima, kao npr.: magacinskom knjigom, carinskom prijavom za uvoz i prevoz robe, carinskom propratnicom, kametima TIR, ATA i dr.

Dokumentarni carinski nadzor zasnovan je prije svega na određenim ispravama koje je jedna zemlja sama propisala, ili su te isprave donijete i propisane putem međunarodne saradnje, odnosno međunarodnim konvencijama. Sve takve isprave, carinska dokumenta obezbjeđuju carinski nadzor nad carinskom robom. Vrlo često, takvim carinskim dokumentima se obezbjeđuje carinski nadzor, a da carinska roba i nije u pritežanju carinarnice i pod neposrednim carinskim nadzorom.

Ovom prilikom ćemo nešto više reći o carinskim ispravama koje je naša zemlja samostalno propisala, a kojima se obezbjeđuje carinski nadzor nad carinskom robom, dok ćemo o međunarodnim ispravama – kametima pisati u odgovarajućim poglavljima, kao npr: u carinskom nadzoru o drumskom saobraćaju (karnet TIR), privremenom uvozu robe (karnet ATA) i dr.

Carinska prijava za uvoz i provoz služi da vozar prijavi carinsku robu, ulaznoj ili nekoj drugoj carinarnici radi obezbjeđenja carinskog nadzora. Uz tu prijavu prilažu se i prevozne isprave, koje su u saglasnosti sa podacima u carinskoj prijavi. Takvu prijavu, carinarnica zavodi u kontrolnik prijava za uvoz i provoz, pod uslovom da se utvrdi da je ista ispravna i uredno popunjena. Ista se prijava popunjava od strane vozara pisaćom mašinom, hemijskom olovkom uz upotrebu indiga u dva primjerka, bez brisanja i precrtavanja, uz poštovanje predviđenih rubrika.

Na stranama carinske prijave za uvoz i provoz, nalaze se podaci o prijavljenoj carinskoj robi, sa brojem prevozne isprave (brojem koleta, marke, numere, bruto težini robe, kao i gdje je ista smještena, kojoj se carinarnici roba upućuje, odnosno o primopredaji robe između primaoca i predavaoca robe). Na taj način se pomoću ove carinske prijave za uvoz i provoz obezbjeđuje carinski nadzor.

Prijavom za izvoz i provoz se graničnoj carinarnici prijavljuje carinska roba pri izvozu i na taj način se obezbjeđuje carinski nadzor nad ovom robom. Robu prijavljuje vozar na osnovu prevoznih isprava – tovarnih listova i izvozne carinske deklaracije. U ovoj prijavi se daju podaci o broju i seriji kola, kao i podaci o robi, sa ovjerom podnosioca – vozara i carinarnice na granici.

Carinskom propratnicom se upućuje roba pri provožu odnosno radi carinjenja, sa rokom transporta (optimalan rok predaje robe po istoj je najviše do 15 dana, ali carinarnica po pravilu određuje kraći rok imajući u vidu dužinu transportnog puta i vrstu prevoznog sredstva). Pored toga, u istoj se propratnici daju podaci o prevoznom sredstvu, broju koleta, opisom robe, vlasniku robe, bruto težini robe, carinskim obilježjima (broju i vrsti). Ovi se podaci putem indiga prenose na drugi identični dio primjerka propratnice. Na kraju se carinske propratnice potpisuju i carinski radnik i vozar koji je primio robu na prevoz sa ovjerom.

Drugi primjerak propratnice cijepa se iz bloka i daje sa robom vozaru da je preda carinarnici opredjeljenja (destinacije) zajedno sa carinskom robom. Carinarnica prijema,

poslije konstatacije urednosti dostave robe, odreskom propratnice potvrđuje carinarnici odašiljanja robe da je roba predata ovoj carinarnici, sa podacima o carinskoj robi, prevoznom sredstvu, carinskim obilježjima.

Carinarnica koja je robu poslala određenoj drugoj carinarnici, po prijemu odreska propratnice, traži original lista iste propratnice u bloku i lijepi odrezak na ovom i na taj način se carinski nadzor nad ovom robom razdužuje.

Brodski i vazduhoplovni manifest je isprava koju izdaje zapovjednik broda, odnosno vazduhoplova. U isti se unose podaci o sveukupnom teretu koji se nalazi na ovakvim prevoznim sredstvima. Kad se manifest podnosi za uvoznju robu, onda je riječ o dolazećem manifestu, a pri izvozu o odlazećem manifestu, kad se istovaruje dio robe sa ovih prevoznih sredstava, onda se to čini izvodom iz manifesta.

U manifestu se kao ispravi, pored podataka o prevoznom sredstvu, daju i podaci o robi (broju koleta, marci, numeri, bruto težini robe, porijeklu robe, životnim namirnicama i pogonskom materijalu) sa potpisom zapovjednika.

2.3. VETERINARSKO SANITARNI NADZOR³⁰

Veterinarsko-sanitarni nadzor se obavlja na osnovu Zakona o zaštiti od zaraznih bolesti koje ugrožavaju cijelu zemlju.³¹

Pod veterinarskim nadzorom u smislu ovog zakona, podrazumjeva se sanitarna kontrola koja se primjenjuje na životinje i proizvode životinjskog porjekla, radi zaštite života i zdravlja ljudi i životinja, kao i kontrola objekata ili robe koji mogu da budu prenosioci zaraznih oboljenja životinja. Veterinarsko-sanitarne preglede i kontrolu životinja, proizvoda, sirovina i otpadaka životinjskog porjekla obavljaju, osim graničnih veterinarsko-sanitarne preglede i kontrolu predmetne robe u okviru Vojske Jugoslavije obavljaju organi Vojske Jugoslavije.

³⁰ Spisak najvažnijih propisa koji se odnose na veterinarsku i sanitarnu kontrolu u prometu preko državne granice: Zakon o zaštiti životinja od zaraznih bolesti koje ugrožavaju cijelu zemlju (Sl.list SFRJ 43/86 i 3/91)

- Pravilnik o načinu utovara, pretovara i istovara pošiljaka životinja, proizvoda, sirovina i otpadaka životinjskog porjekla, uslovima koje moraju ispunjavati pošiljke i obrascu uvjerenja o zdravstvenom stanju pošiljke (Sl.list SFRJ 60/90)
- Pravilnik o vrstama pošiljaka proizvoda životinjskog porjekla za koje nije potrebno rješenje o veterinarsko-sanitarnim uslovima koji te pošiljke moraju ispunjavati prilikom uvoza ili provoza. *Sl. list SFRJ 72/91, 75/91)
- Naredbe o određivanju graničnih prelaza preko kojih će se obavljati promet pošiljaka, životinja, sirovina i otpadaka životinjskog porjekla (Sl. list SFRJ 4/92)
- Pravilnik o uslovima koje moraju ispunjavati objekti za smještaj životinja i skladišta za smještaj životinjskih proizvoda, životinjskih otpadaka na graničnim prelazima (Sl. list 6/88)
- Pravilnik o uslovima i trajanju karantina za uvezene životinje (Sl.list 6/88)
- Pravilnik o uslovima za prevoz životinja u javnom prevozu u vazdušnom saobraćaju (Sl. list SFRJ 42/88 i 57/90)
- Pravilnik o uslovima koje moraju ispunjavati stanice i pristaništa za utovar, pretovar i istovar pošiljki životinja (Sl.list 6/88).

³¹ "Sl.list SFRJ", br. 43/86, 53/91 i "Sl.list SRJ", br.24/94, 28/96.

Veterinarsko-sanitarni nadzor pri uvozu, izvozu i provozi propisana je odredbama člana 26-33 Zakona. Pošiljke životinja, proizvoda, sirovina i otpadaka životinjskog porijekla, sjemena za vještačko osjemenjavanje i oplođivanje životinja, prilikom uvoza, izvoza i provoza podliježu obaveznom veterinarsko-sanitarnom pregledu. Predmetne pošiljke podliježu i obaveznom veterinarsko-sanitarnom pregledu i prilikom utovara istovara i pretovara.

Za predmetne pošiljke koje se izvoze uvjerenje o zdravstvenom stanju izdaje savezni veterinarski inspektor na osnovu potvrde, odnosno uvjerenja o zdravstvenom stanju izdatog prilikom utovara tih pošiljki, koje daje nadležni inspektor u republici.

Funkcioner koji rukovodi saveznim organom uprave nadležnim za poslove zaštite životinja od zaraznih bolesti može zabraniti uvoz i provoz predmetnih pošiljki iz zemlje uvoznice ili zemlje kroz koje se provози pošiljka ukoliko postoji zarazna bolest, odnosno ako postoji opasnost da se zarazna bolest unese u zemlju.

2.4. FITOSANITETSKI NADZOR

Fitosaniternu kontrolu obavlja Savezni granični inspektor za zaštitu bilja na osnovu Zakona o zaštiti bilja od bolesti i štetočina koje ugrožavaju cijelu zemlju³² i Zakona o prometu sredstava za zaštitu bilja³³.

Pod biljem, u smislu ovog zakona, podrazumjeva se: živo bilje i njegovi djelovi, sjeme i sadni materijal, biljni plodovi, vlakna predivih biljaka, ambalaža biljnog porijekla, drvena građa i šumski sortimenti, kao i drugi proizvodi i predmeti kojima se mogu prenositi biljke i bolesti i štetočine; a pod sredstvima za zaštitu bilja, u smislu ovog zakona, podrazumjevaju se hemijski proizvodi biološkog porijekla namijenjeni za sprečavanje, suzbijanje i uništavanje organizama štetnih za bilje, biljne proizvode i plodove i sl.

Prilikom uvoza i provoza pošiljki bilja obavezan zdravstveni pregled obavlja se na:

³² Sl.list SFRJ", br. 74/89 i "Sl.list SRJ" br. 24/94 i 28/96. Najvažniji propisi o zaštiti bilja se odnose na fitosanitarnu kontrolu bilja u prometu preko državne granice.

- Zakon o zaštiti bilja od bolesti štetočina koje ugrožavaju cijelu zemlju (Sl.list SFRJ 74/89)
- Lista karantinskih i ekonomskih štetnih biljnih bolesti i štetočina (Sl.list SFRJ 28/90 i 46/91)
- Pravilnik o zdravstvenoj kontroli bilja u prometu preko državne granice (Sl.list SFRJ 59/91)
- Naredba o zabrani i ograničavanju uvoza i prevoza pojedinih vrsta bilja radi sprečavanja unošenja bakterijske plemenjače jabuka i krušaka-Erwinia anyolora (Burill) Kinslow et al. (Sl.list SFRJ 40/91 i 53/91)
- Naredba o zabrani uvoza i provoza pojedinih vrsta bilja i određivanja karantinskog nadzora nad pojedinim vrstama bilja koje se uvozi radi gajenja (Sl.list SFRJ 59/91)
- Naredba o vrstama sadnog materijala materijala višegodišnjih biljaka iz uvoza koje podliježu praćenju zdravstvenog stanja kod krajnjeg korisnika i o uslovima tog praćenja (Sl.list SFRJ 64/91)
- Naredba o određivanju graničnih prelaza preko kojih će se izvoziti, uvoziti i provoziti pošiljke bilja (Sl.list SRJ 4/92)

³³ "Sl.list SRJ", br. 57/93, 24/94 i 28/96.

- graničnom prelazu - ako se pošiljka uvozi željezničkim, riječnim, jezerskim, pomorskim ili drumskim prevoznim sredstvima;
- na mjestu carinjenja u kome postoji savezna granična inspekcija za zaštitu bilja - ako se pošiljka uvozi sredstvima poštanskog ili avionskog saobraćaja.

Pošiljke bilja koje se izvoze iz SRJ, uključujući tu i bilje iz slobodnih zona i konsignacionih skladišta, podliježu obaveznom zdravstvenom pregledu (na mjestu utovara) nadležno organa u republici, a ako u mjestu utovara postoji savezna granična inspekcija za zaštitu bilja, taj pregled i izdavanje uvjerenja obavlja savezni granični inspektor za zaštitu bilja. Izuzetno, ukoliko zdravstveni pregled pošiljke bilja koja se izvozi nije obavljen u mjestu utovara, to će učiniti savezni granični inspektor za zaštitu bilja na graničnom prelazu, izuzev pošiljke sjemena i sadnog materijala koja se mora pregledati u mjestu utovara.

Sredstva za zaštitu bilja (pesticidi) mogu uvoziti samo pravna lica koja ispunjavaju propisane uslove, dok je fizičkim licima uvoz ovih pošiljki izričito zabranjen.

2.5. SANITARNI NADZOR³⁴

Sanitarni nadzor obavlja savezni sanitarni inspektor na osnovu slijedećih zakona:

Zakona o zdravstvenoj ispravnosti životnih namirnica i predmeta opšte upotrebe³⁵.

Pod životnim namirnicama podrazumjeva se sve što se upotrebljava za hranu ili piće u prerađenom ili neprerađenom stanju, a pod predmetima opšte upotrebe podrazumjevaju se:

- posuđe, pribor, postrojenja, uređaji i ambalaža za namirnice;
- dječje igračke;
- sredstva za održavanje čistoće;
- duvan, duvanske prerađevne i pribor za pušenje;

³⁴ Spisak najvažnijih propisa koji se odnose na nadzor i kontrolu životnih namirnica i predmeta opšte upotrebe u prometu preko državne granice:

- Zakon o zdravstvenoj ispravnosti životnih namirnica i predmeta opšte upotrebe (Sl. list SRJ br. 53/91, 24/94 i 28/96)
- Pravilnik o količinama pesticida, metala i metaloidea i drugih otrovnih supstancija i hemioterapeutika, anabolika i drugih supstancija koje se mogu nalaziti u namirnicama (Sl. list SRJ br. 5/92).
- Uputstvo o načinu uzimanja uzoraka za vršenje analiza i superanaliza namirnica i predmeta opšte upotrebe. (Sl. list SFRJ br. 60/78).

³⁵ "Sl. list SFRJ", br. 53/91 i "Sl. list SRJ br. 24/94 i 24/94.

- određeni predmeti koji pri upotrebi dolaze u neposredan dodir sa kožom ili sluznicom.

Pod zdravstvenom ispravnošću podrazumjeva se higijenska ispravnost namirnica i ispravnost njihovog sastava u pogledu energetskih, gradivnih i zaštitnih materija, koja ima uticaj na biološku vrijednost namirnica.

Na osnovu Zakona o proizvodnji i prometu lijekova³⁶ savezni sanitarni inspektor obavlja zdravstvenu kontrolu nad proizvodnjom i prometom lijekova. Ljekovimase smatraju: gotovi lijekovi, lijekovite supstance određenog hemijskog sastava, proizvodi koji se u apotekama izrađuju, kao i krv, sastojci krvi, krvni derivati i drugi srodni proizvodi. Pod lijekovima se podrazumjevaju i pomoćna lijekovita i medicinska sredstva.

Na osnovu Zakona o proizvodnji i prometu otrovnih materija³⁷, savezni sanitarni inspektor obavlja nadzor nad proizvodnjom i prometom otrovnih materija, odnosno supstancama prirodnog ili sintetičnog porijekla i preparata proizvedenih od tih supstanci koji mogu ugroziti život i zdrave ljude, odnosno životnu sredinu. Proizvodnju i promet otrova mogu obavljati pravna lica koji ispunjavaju propisane uslove. Otrovi se mogu uvoziti samo preko graničnih prelaza na kojima je organizovano obavljanje inspeksijskog nadzora. Uvoznik je dužan da o prispjeću pošiljke otrova blagovremeno obavjesti saveznog sanitarnog inspektora. Organi carinske službe mogu da carine otrov samo uz saglasnost saveznog sanitarnog inspektora. Pravno lice koje izvozi otrov koji je zabranjen ili čije je korišćenje znatno ograničeno u određenoj zemlji dužno je da, uz zahtjev za izdavanje odobrenje za izvoz, priloži saglasnost zemlje u kojoj se otrov izvozi.

Na osnovu Zakona o proizvodnji i prometu opojnih droga³⁸ savezni sanitarni inspektor nadzire proizvodnju i promet opojnih droga. S tim u vezi, organi carinske službe dužni su da na svakoj dozvoli za izvoz, odnosno dozvoli za uvoz opojnih droga naznače datum i mjesto obavljenog carinjenja i da iskoristene dozvole s tim podacima dostave nadležnom saveznom organu u roku od osam dana od dana obavljenog carinjenja.

Ako se obavi tranzit opojnih droga, organi carinske službe dužni su da za svaku pošiljku opojnih droga utvrde vrstu i količinu opojnih droga, da na carinskoj ispravi naznače iz koje je zemlje i u koju zemlju se pošiljka šalje, i da o tome obevjeste nadležni savezni organ.

- Zakonom o zaštiti od jonizirajućih zračenja³⁹ propisano je da savezni sanitarni inspektor obavlja nadzor i kontrolu nad prometom izvora jonizirajućih zračenja preko granice SRJ. Oragi carinske službe mogu obaviti carinjenja navedenih pošiljki samo uz saglasnost saveznog inspektora.

³⁶ "Sl.list SRJ", br. 18/93, 24/94 i 28/96.

³⁷ "Sl.list SRJ", br. 15/95 i 28/96. (Zakon o proizvodnji i prometu otrovnih materija)

³⁸ "Sl.list SRJ", 46/96. (Zakon o proizvodnji i prometu opasnih droga)

³⁹ "Sl.list SRJ", br. 46/96. (Zakon o zaštiti od jonizirajućih zračenja)

2.6. NADZOR NAD KONTROLOM KVALITETA

Određeni poljoprivredni i prehrambeni proizvodi i njihove prerađevine (proizvodi) koji su namjenjeni izvozu ili se uvoze podliježu odredbama Zakona o kontroli kvaliteta količine, pakovanja, označavanja, ambalaže, prevoznih sredstva i transportovanja (kontroli kvaliteta). Kontrola kvaliteta, u smislu ovog zakona, ne odnosi se na zdravstvenu, veterinarsko-sanitarnu i fito-sanitarnu ispravnost proizvoda. Kontrolom kvaliteta proizvoda koji su namjenjeni izvozu utvrđuje se da li ti proizvodi odgovaraju izvoznom kvalitetu. Pod izvoznim kvalitetom podrazumjeva se kvalitet ugovoren sa stranim kupcem, ako za pojedine proizvode namjenjene izvozu nije propisan poseban izvozni kvalitet. Kontrola kvaliteta proizvoda koji su namjenjeni izvozi vrši se na mjestu utovara tih proizvoda, a izuzetno savezni sekretarijat za tržište i opšte privredne poslove može propisati da se kontrola kvaliteta i pojedinih proizvoda koji su namjenjeni izvozu vrši i na drugom mjestu. Kontrola kvaliteta proizvoda koji se uvoze vrši se u mjestu carinjenja robe, neposredno prije carinjenja.

Nadzor nad kontrolom kvaliteta obavlja savezni tržišni inspektor na osnovu Zakona o kontroli kvaliteta poljoprivrednih i prehrambenih proizvoda o spoljnotrgovinskom prometu⁴⁰. Kontrolom kvaliteta poljoprivrednih i prehrambenih proizvoda i njihovih prerađevina koji se uvoze, odnosno izvoze, utvrđuje se da li ti proizvodi u pogledu kvaliteta, količine, pakovanja, označavanja, ambalaže, prevoznih sredstava i transporta odgovaraju propisanim normama.

Navedena kontrola ne obavlja se ukoliko se predmetni proizvodi uvoze radi prerade, dorade i obrade (oplemenjivanja), odnosno samo na proizvode koji se stavljaju u promet na domaćem tržištu.

Kontrola kvaliteta obavlja se neposredno prije carinjenja i razlikuje se od zdravstvene kontrole (sanitarne, veterinarsko-sanitarne i fitosanitarne), odnosno pored navedenih kontrola, kvalitet se kontroliše na osnovu toga da li taj proizvod ispunjava propisane uslove sa stanovišta kvaliteta količine, pakovanja, označavanja, ambalaže i sl., odnosno da li odgovaraju kvalitetu za stavljanje u promet na domaćem tržištu. Za proizvode koji se izvoze, kontrolom kvaliteta utvrđuje se da li ti proizvodi odgovaraju propisanom izvoznom kvalitetu. Izvozni kvalitet, u smislu ovog zakona, je i kvalitet ugovoren sa stranim kupcem.⁴¹ Savezni tržišni inspektorat je odgovoran za pravilno i efikasno

⁴⁰ "Sl.list SRJ", br. 12/95.

⁴¹ Spisak najvažnijih propisa koji se odnose na kontrolu kvaliteta robe koja se izvozi i uvozi preko državne granice:

- Zakon o kontroli kvaliteta poljoprivrednih i prehrambenih proizvoda u spoljnotrgovinskom prometu (Sl. list SRJ br 12/95),
- Odluke o određivanju poljoprivrednih i prehrambenih proizvoda i njihovih prerađevina koji podliježe kontroli kvaliteta u spoljnotrgovinskom prometu (Sl. list SFRJ br 55/79, 61/80, 47/81),
- Pravilnik o načinu i postupku vršenja kontrole kvaliteta poljoprivrednih i prehrambenih proizvoda u spoljnotrgovinskom prometu (Sl. list SFRJ br. 23/81),

obavljanje kontrole kvaliteta koju vrše određene organizacije. Radi toga Savezni izvršni inspektorat vrši nadzor nad radom tih organizacija u pogledu kontrole kvaliteta koju one vrše, daje im uputstva za rad i pruža drugu pomoć. Za proizvode koji odgovaraju kvalitetu izdaje se uvjerenje (certifikat), kao i za one proizvode koji ne podliježu kontroli kvaliteta, ako to zahtjeva inostrani kupac, kao i za proizvode koji se uvoze po odobrenju izdatom na osnovu Zakona o standardizaciji.

Ako proizvodi ne odgovaraju kvalitetu rješenjem će se odbiti zahtjev za izdavanje certifikata, a protiv ovog rješenja izvoznik ili uvoznik može izjaviti žalbu Saveznom sekretarijatu za tržište i cijene.

Troškove kontrole kvaliteta snosi izvoznik, odnosno uvoznik, a visinu i način plaćanja za pokriće troškova propisuje Savezno izvršno vijeće, po pribavljenom mišljenju Privredne komore Jugoslavije.

Prihod od naknade unosi se u budžet federacije ako za kontrolu kvaliteta izvršio Savezni tržišni inspektorat, a ako je kontrolu kvaliteta izvršilo preduzeće kojoj je povjereno vršenje kontrole kvaliteta - taj prihod ulazi u njen prihod.

Kontroli kvaliteta u spoljnotrgovinskom poslovanju podliježu proizvodi koji su navedeni u Izvodu iz odluke o određivanju poljoprivrednih i prehrambenih proizvoda i njihovih preradevina.

Tabela 1. Tabelarni prikaz propisa koji se primjenjuju prilikom kontrole (nadzora) kvaliteta u prometu preko državne granice⁴²

Naziv propisa	Izdanje i godina	Tehnički propis u skladu sa novim rješenjem međunarodnim ili evropskim dokumentima
Pravilnik o kvalitetu masti i ulja biljnog porijekla, margarina, majoneza, šećera i ostalih saharida i meda	Sl. list SFRJ br. 13/78, 7/92.	DA
Pravilnik o kvalitetu alkoholnih i bezalkoholnih pića, leda i sirćeta	Sl. list SFRJ br. 13/78, 7/92.	NE
Pravilnik o kvalitetu kafe i sirove kafe, čaja, začina, praćmasti i ulja biljnog porijekla, margarina, majoneza, šećera i ostalih saharida i meda	Sl. list SFRJ br. 13/78, 20/80, 41/80, 45/81, 5/86, 33/89, 39/89 Sl. list SRJ br. 7/93, 68/93.	NE
Pravilnik o kvalitetu mesa, stoke za klanje i divljači	Sl. list SFRJ br. 13/78, 1/81	NE
Pravilnik o kvalitetu proizvoda od meda	Sl. list SFRJ br. 13/78, 41/80, 55/91.	NE
Pravilnik o kvalitetu stočne hrane	Sl. list SFRJ br. 15/89, 54/90.	DA
Pravilnik o kvalitetu proizvoda od mesa pernatih životinja	Sl. list SFRJ br. 55/91.	DA

- Spisak preduzeća ovlašćenih za vršenje kontrole kvaliteta poljoprivrednih i prehrambenih proizvoda i njihovih preradevina namjenjenih izvozu (Sl. list SFRJ br. 70/80, 2/81),
- Rješenje o određivanju preduzeća i drugih pravnih lica za izdavanje certifikata o kvalitetu sjemena i sadnog materijala koji se izvoze (Sl. list SFRJ br. 16/92).

⁴² Zbirka prpisa "Savremena praksa", list za privredna i pravna pitanja, Beograd 1988.

KONTROLA I NADZOR U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU

Pravilnik o kvalitetu piva	Sl. list SRJ br. 91/91, i Sl. list SRJ br. 7/92, 88/94.	DA
Pravilnik o kvalitetu šećera	Sl. list SRJ br. 7/92.	DA
Pravilnik o kvalitetu jestivih ulja, masti biljnog i životinjskog porijekla, margarina i njima srodih proizvoda	Sl. list SRJ br. 25/92.	DA
Pravilnik o kvalitetu kuhinjske soli i soli za prehrambenu industriju	Sl. list SRJ br. 7/93.	DA
Pravilnik o kvalitetu vina	Sl. list SRJ br. 26/93.	DA
Pravilnik o kvalitetu kakao proizvoda i čokolade	Sl. list SRJ br. 41/93.	DA
Pravilnik o kvaliteti supa, sosova, dodataka jelima i srodnih proizvoda	Sl. list SRJ br. 41/93.	DA
Pravilnik o kvalitetu prirodne mineralne vode	Sl. list SRJ br. 45/93	DA
Pravilnik o kvalitetu senfa	Sl. list SRJ br. 68/93.	DA
Pravilnik o kvalitetu čaja, mješavine čaja, domaćeg čaja, mješavine domaćeg čaja i instant čaja	Sl. list SRJ br. 68/93	DA
Pravilnik o kvalitetu osvježavajućih bezalkoholnih pića	Sl. list SFRJ br. 52/83, 56/83.	DA
Naredba o načinu izmjeljavanja pšenice	Sl. list SFRJ br. 62/82, 10/83, 50/87.	NE
Pravilnik o kvalitetu zaklanih svinja i kategorizaciji svinjskog mesa	Sl. list SFRJ br. 2/85, 12/85, 24/86.	NE
Pravilnik o kvalitetu meda i drugih pčelinjih proizvoda i metodama za kontrolu kvaliteta made i drugih pčelinjih proizvoda	Sl. list SFRJ br. 4/85, 7/92.	DA
Pravilnik o kvalitetu začina, ekstrakta i mješavina začina	Sl. list SFRJ br. 4/85, 84/87.	DA
Pravilnik o kvalitetu jestivih ulja i masti bilnog porijekla i margarina, majoneza i njima srodnih proizvoda	Sl. list SFRJ br. 27/85, 51/91, Sl. list SRJ br. 25/92.	NE
Pravilnik o kvalitetu bjelanjčevinastih proizvoda i mješavina za prehrambenu industriju	Sl. list SFRJ br. 41/85.	DA
Pravilnik o kvalitetu keksa i proizvoda srodnih keksu	Sl. list SFRJ br. 68/78, 63/79.	NE
Pravilnik o kvalitetu proizvoda od voća, povrća i pečurki i pektinskih preparata	Sl. list SFRJ br. 1/79, 20/82, 39/89, 74/90, 46/91, 58/95.	DA
Pravilnik o metodama uzimanja uzoraka i vršenja hemijskih i fizičkih analiza radi kontrole kvaliteta proizvoda od voća i povrća	Sl. list SFRJ br. 29/83.	DA
Pravilnik o kvalitetu voća, povrća i pečurki	Sl. list SFRJ br. 29/79, 53/87.	DA
Pravilnik o kvalitetu roba, rakova, školjaša, morskih ječeva, žaba, kornjača, puževa i njihovih proizvoda	Sl. list SFRJ br. 65/79, 48/84	DA
Pravilnik o kvalitetu mesa pernate živine	Sl. list SFRJ br. 1/81, 51/88,	DA
Pravilnik o kvalitetu mlijeka, proizvoda od mlijeka, sira i čistih kultura	Sl. list SFRJ br. 51/82, 39/89, Sl. list SRJ br. 58/94.	DA
Pravilnik o metodama uzimanja uzoraka i metodama hemijskih i fizičkih analiza mlijeka i proizvoda od mlijeka	Sl. list SFRJ br. 32/83.	DA
Pravilnik o metodama uzimanja uzoraka i vršenja hemijskih i fizičkih analiza bjelanjčevinastih proizvoda za prehrambenu industriju	Sl. list SFRJ br. 41/85.	DA
Pravilnik o metodama uzimanja uzoraka i metodama fizičkih, hemijskih i mikrobioloških analiza stočne hrane	Sl. list SFRJ br. 15/87.	NE
Pravilnik o kvalitetu pekarskog kvasca	Sl. list SFRJ br. 32/87.	DA

KONTROLA I NADZOR U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU

Pravilnik o metodama uzimanja uzoraka i metodama vršenja hemijskih i fizičkih analiza kakao zrna, kakao proizvoda, proizvoda sličnih čokoladi, bombonskih proizvoda, krem proizvoda, keksova i proizvoda srodnih keksova	Sl. list SFRJ br. 41/87.	DA
Pravilnik o metodama uzimanja uzoraka i vršenja hemijskih fizičkih analiza alkoholnih pića	Sl. list SFRJ br. 70/87.	DA
Pravilnik o metodama ispitivanja kvaliteta jaja i proizvoda od jaja	Sl. list SFRJ br. 72/87.	DA
Pravilnik o kvalitetu alkoholnih pića	Sl. list SFRJ br. 16/88, 63/88.	NE
Pravilnik o metodama uzimanja uzoraka i metodama fizičkih i hemijskih analiza za kontrolu kvaliteta žita, mlinskih i pekarskih proizvoda, tjestenine i brzo smrznutih tijesta	Sl. list SFRJ br. 74/88.	DA
Pravilnik o kvalitetu sirćeta i razblažene sirćetne kiseline	Sl. list SFRJ br. 24/89, Sl. list SRJ br. 59/93.	DA
Pravilnik o metodama uzimanja uzoraka i metodama fizičkih i hemijskih analiza za kontrolu kvaliteta sirćeta i razblažene sirćetne kiseline	Sl. list SFRJ b 26/89.r.	DA
Pravilnik o kvalitetu aditiva za prehrambene proizvode	Sl. list SFRJ br. 39/89, 22/90.	DA
Pravilnik o kvalitetu kafe, proizvoda od kafe i surugata	Sl. list SFRJ br. 55/89, 57/89, 36/91.	DA
Pravilnik o kvalitetu jaja i proizvoda od jaja	Sl. list SFRJ br. 55/89.	DA
Pravilnik o kvalitetu jestivih pečurki i proizvoda od jestivih pečurki	Sl. list SFRJ br. 46/91, 64/91.	DA
Pravilnik o kvalitetu jestivog maslinovog ulja i mješanog maslinovog ulja	Sl. list SFRJ br. 51/91, Sl. list SRJ br. 59/93.	DA
Pravilnik o kvalitetu voćnih sokova, koncentrisanih voćnih sokova, voćnih nektara, voćnih sokova u prahu i srodnih proizvoda	Sl. list SFRJ br. 33/95.	DA
Pravilnik o kvalitetu skroba i proizvoda od skroba za prehrambene svrhe	Sl. list SFRJ br. 33/95.	DA
Pravilnik o kvalitetu žita, mlinskih, pekarskih proizvoda, tjestenina i brzo smrznutih tijesta	Sl. list SFRJ br. 54/95.	DA
Pravilnik o kvalitetu ulja za loženje	Sl. list SFRJ br. 49/83, 57/83, 36/90.	DA
Pravilnik o kvalitetu bezolovnog motornog benzina	Sl. list SFRJ br. 13/86	NE

Prema tome, iz iznijetog proizilazi da organi carinske službe u postupku carinjenja robe, odnosno još u fazi prijema deklaracije, moraju voditi računa da li je za proizvode koji podliježu kontroli kvaliteta uz uvezno-izveznu carinsku deklaraciju, pored ostalih isprava priložen certifikat, pa ukoliko isti nije priložen, vratiti će se posnosiocu kao neispravan. Ako uveznik, odnosno izveznik, ne posjeduje certifikat za proizvode koji podliježu obaveznoj kontroli kvaliteta, njihov uvoz, odnosno izvoz, prema odredbama člana 16 Zakona o kontroli kvaliteta poljoprivrednih i prehrambenih proizvoda u spoljnotrgovinskom prometu je zabranjen, pa će carinarnica u tom slučaju sa tim proizvodima postupiti kao sa robom čiji je uvoz, odnosno izvoz zabranjen.

3. NADZOR U POJEDINIM VIDOVIMA MEĐUNARODNOG SAOBRAĆAJA

3.1. ŠTA OBUHVATA NADZOR U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU

Carinski nadzor, s obzirom na saobraćajne puteve i prevozna sredstva kojim se odvija međunarodni transport robe može biti u drumskom, željezničkom, vodnom, vazdušnom, poštanskom i putničkom. Svaki od tih vidova saobraćaja kojima carinska roba prelazi preko carinske linije može biti pri uvozu, zatim izvozu i provožu. Tako se, na primjer, može posebno govoriti o carinskom nadzoru u drumskom saobraćaju, pri uvozu, izvozu ili provožu robe.

Dobar dio mjera carinskog nadzora regulisan je autonomnim propisima pojedinih država, ali da u pojedinim vidovima saobraćaja veliki značaj imaju i međunarodne multilateralne konvencije koje su donijete u pojedinim vidovima transporta u kojima je cilj da se unificiranjem i uprošćenjem postupka pojednostavi procedura na graničnim prelazima, a u isto vrijeme i roba i prevozna sredstva lakše prelaze carinsku liniju i brže stižu do krajnjih korisnika.

3.2. NADZOR U ŽELJEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

3.2.1. CARINSKI NADZOR U ŽELJEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

Radi sprovođenja mjera carinskog nadzora, željeznička prevozna sredstva (vozovi) po prelasku carinske linije, moraju se zaustaviti na graničnoj željezničkoj stanici na carinskom kolosjeku. Kad je carinski kolosjek zauzet, željeznička stanica je dužna da blagovremeno, prije ulaska voza, obavijesti graničnu carinarnicu na koji će kolosjek željezničko prevozno sredstvo stati.

Na pruzi između carinske linije i granične željezničke stanice ne smiju se zaustavljati vozovi, osim zbog neophodnih mjera bezbjednosti saobraćaja ili u slučaju više sile. Ako se dogodi da se voz zaustavi na pruzi između carinske linije i granične željezničke stanice, granična željeznička stanica je dužna da o tome odmah obavijesti nadležnu carinarnicu.

U slučaju da se radi o prevozu putnika u lokalnom željezničkom saobraćaju⁴³ i kad postoji stalna potreba da se voz zaustavi između carinske linije i granične željezničke stanice, onda se najčešće takvim vozovima dodaju i posebna kola sa vidno označenim natpisom „za lokalni saobraćaj”. Ovakva kola za lokalni saobraćaj ne mogu hodnikom da budu vezana sa ostalim kolima. Po dolasku voza u graničnu željezničku stanicu, granična željeznička stanica preduzima potrebne mjere da se putnici i u lokalnom saobraćaju ne miješaju sa putnicima koji dolaze iz inostranstva.

3.2.2. OBAVEZE ZAJEDNICE JUGOSLOVENSKIH ŽELJEZNICA I GRANIČNE ŽELJEZNIČKE STANICE

Zajednica jugoslovenskih željeznica je dužna da svim carinarnicama dostavi red vožnje vozova koji saobraćaju u redovnom saobraćaju sa inostranstvom, a najkasnije na 7 dana prije početka njegovog važenja. Ova Zajednica dužna je da pri izradi reda vožnje vozova u međunarodnom saobraćaju, pribavi mišljenje Savezne uprave carina. Ovo pribavljanje mišljenja je potrebno radi konsultacija carinarnica o mogućnosti obavljanja mjera carinskog nadzora za vrijeme dok voz stoji u graničnim željezničkim stanicama. Na taj način, carinski organi se upoznaju sa novim redom vožnje i stavljaju eventualne primjedbe na njega⁴⁴.

Granična željeznička stanica je obavezna da izvještava graničnu carinarnicu o slijedećem:

pri svakom uvođenju vanrednih vozova u međunarodnom saobraćaju sa naznačenjem tačnog vremena njihovog polaska u inostranstvo, odnosno dolaska iz inostranstva, najkasnije 24 časa prije dolaska voza;

- o svakom otkazivanju ili zadocnjenju redovnih i vanrednih vozova u međunarodnom saobraćaju dužem od 30 minuta;
- o svakom prelasku granice samih lokomotiva, motornih kola i dresina;
- o svakom povećanju broja kola u vozovima u međunarodnom saobraćaju pri prevozu putnika, a preko uobičajenog broja.

Vozovi koji prevoze putnike u međunarodnom željezničkom saobraćaju, peroni i kolosijeci na kojima stoje takvi vozovi, kao i kolosijeci na kojima stoje vozovi koji prevoze robu u međunarodnom saobraćaju, moraju biti noću osvijetljeni.

⁴³ Mađarić Juraj: Špedicija (Špeditorska tehnika, transportno osiguranje, carinski postupak), Zagreb 1978. str 171.

⁴⁴ Četković Andrija: Carinski postupak, Beograd 1963., str. 70.

POSTUPAK S VOZOVIMA KOJI PREVOZE PUTNIKE PRI DOLASKU IZ INOSTRANSTVA

Kad voz koji prevozi putnike dođe iz inostranstva u graničnu željezničku stanicu, granična carinarnica je dužna da izvrši carinski pregled lokomotive, motornih kola, tendera, službenih kola i voznog osoblja. Pri ovome, odvajanje lokomotive tendera i službenih kola od voza dozvoljeno je tek po izvršenom carinskom pregledu.⁴⁵

Carinski pregled prtljaga koji putnici sobom nose vrši se u kolima u kojima se nalaze putnici za vrijeme redovnog zadržavanja voza u željezničkoj stanici. Međutim, ako potrebe zahtijevaju, može se dozvoliti da se u opravdanim slučajevima carinski pregled prtljaga vrši u prostorijama granične carinarnice.

Dok se obavlja carinski pregled voza, putnika i njihovog prtljaga, pristup na peron na kojem stoji voz koji je ušao iz inostranstva, dozvoljen je samo ovlaštenim službenim licima i drugim licima, ali uz prethodnu saglasnost granične carinarnice.

Može se dogoditi da se carinski postupak sa putnicima i pregledom njihove robe ne može izvršiti za vrijeme redovnog zadržavanja voza u graničnoj željezničkoj stanici. Tada carinski postupak može da se vrši i za vrijeme kretanja voza od granične željezničke stanice. U slučaju da se carinski postupak sa putnicima vrši za vrijeme kretanja voza od granične željezničke stanice, željeznica je dužna da carinskim radnicima koji vrše pregled obezbijedi besplatan prevoz u odlasku i povratku, kao i poseban kupe za sprovođenje mjera carinskog nadzora i smještaja carinske robe, pod posebnim ugovornim uslovima⁴⁶.

Prtljag putnika koji se u inostranstvu predaje željeznici na prevoz do ulazne željezničke stanice, ova je dužna da preda carinarnici najdocnije sljedećeg dana do 12 časova po prelasku carinske linije. A prtljag koji je u inostranstvu predat željeznici do neke željezničke stanice u unutrašnjosti naše zemlje, željeznica je dužna da prijavi ulazak na granici prijavom za uvoz i prevoz robe. (Carinska prijava za uvoz i prevoz robe je posebna isprava kojom se obezbjeđuje dokumentarni carinski nadzor i o istoj je bilo riječi, u metodskoj jedinici o dokumentarnom carinskom nadzoru).

3.2.3. CARINSKI POSTUPAK PRI UVOZU ROBE U ŽELJEZNIČKOM SAOBRAĆAJU

DUŽNOSTI GRANIČNE CARINARNICE PRI DOLASKU TERETNOG VOZA

Kad teretni voz iz inostranstva stigne u graničnu željezničku stanicu, granična carinarnica ga stavlja pod carinski nadzor, utvrđujući brojno stanje kola u sastavu voza i vršeći carinski pregled voza i voznog osoblja. Tom prilikom carinarnica utvrđuje i stanje stranih plombi na kolima. Brojno stanje kola u sastavu teretnog voza granična carinarnica spravnjuje sa popisnom listom (spiskom prelaza) kola strane željeznice, koji joj predaje

⁴⁵ Renzi Antonio: *Tecnica Mercantile Transporti*, Doganc, Milano, 1962., str. 136.

⁴⁶ Stanković dr Miodrag: *Carinski procesni postupak*, Beograd, 1987., str. 109-113.

granična željeznička stanica. U slučaju kad granična željeznička stanica ne raspolaže stranom popisnom listom, granična carinarnica prispjela kola upisuje u popisnu knjigu prevoznih sredstava. Potrebno je istaći da za vrijeme carinskog pregleda i teretnog voza i voznog osoblja, pristup na peron nije dozvoljen licima koja nisu službena lica i koja nemaju ovlaštenja za to.

Kad se carinskim pregledom vagona utvrdi da na zatvorenim vagonima sa robom nema stranih plombi ili da su plombe povrijeđene, granična carinarnica i granična željeznička stanica stavljaju svoje plombe bez utvrđivanja stvarnog stanja robe u vagonima. U slučajevima da granična željeznička stanica namjerava da proveri stvarno stanje robe u vagonima gdje su plombe povrijeđene ili gdje ih nema, provjeravanje može da vrši pod carinskim nadzorom.

U popisnu knjigu prevoznih sredstava, odnosno u popisni list unose se napomene o stanju stranih plombi, kao i o stavljanju plombi granične željezničke stanice i granične carinarnice za one vagone gdje su ove stavljene.

Kad zahtijeva granična carinarnica, granična željeznička stanica je dužna da otvori kola i sve druge prostorije u vozu. Ako radi izvršenja carinskog pregleda treba da se sa kola skinu pojedini pričvršćeni dijelovi, granična željeznička stanica je dužna da na zahtjev granične carinarnice skine i takve dijelove. Ako se poslije skidanja pojedinih ovako pričvršćenih dijelova sa kola ne utvrdi da postoji krivično djelo, privredni prestup ili carinski prekršaj, troškovi skidanja i postavljanja takvih dijelova padaju na teret budžeta federacije.

Granična carinarnica je dužna da po završenom carinskom pregledu voza, obavijesti graničnu željezničku stanicu upisom u knjigu željezničke stanice za prijavljivanje i odjavljivanje vozova. Tako, voz ne može nastaviti put dok granična carinarnica ne izvrši sve radnje predviđene Carinskim zakonom kao i u vezi sa mjerama carinskog nadzora.⁴⁷

PRIJAVLJIVANJE ROBE IZ ŽELJEZNIČIH PREVOZNIH SREDSTAVA U GRANIČNOJ CARINARNICI

Pored naprijed navedene obaveze granične željezničke stanice da dostavi red vožnje za redovne vozove, kao i da obavijesti o dolasku iz inostranstva vanrednih vozova, željeznica je obavezna da kao vozar prijavi robu i željeznička prevozna sredstva odmah po dolasku voza iz inostranstva, i to usmeno graničnoj carinarnici. Granična željeznička stanica je dužna da graničnoj carinarnici, pored usmene prijave, podnese i pismenu prijavu za uvoz i provoz najkasnije u roku od 5 časova od časa dolaska voza.⁴⁸

Carinska prijava za uvoz i provoz robe je posebna isprava kojom se prijavljuju carinarnici roba i vagoni koji stižu iz inostranstva. Pomoću nje se vrši primopredaja robe između željeznice i carinarnice. Istu prijavu željeznica popunjava na osnovu tovarnih listova, željezničkih propratnica, ekspresnih listova, i sl., pa i podaci koji su u njoj navedeni

⁴⁷ Mađarić Juraj: Špedicija (Špediterska tehnika, transportno osiguranje, carinski postupak), Zagreb 1978. Str 171.

⁴⁸ Moguć je da umjesto željeznice pismenu prijavu podnese i njen ovlašćeni zastupnik.

moraju da odgovaraju podacima iz pratećih vozni isprava, kao i faktičkom stanju robe koja se nalazi u vagonima.

Sva roba prispjela jednim vozom prijavljuje se graničnoj carinarnici prijavom za uvoz i prevoz.

Međutim, Carinski zakon precizira da se carinska prijava za uvoz i prevoz robe mora popuniti po određenom redosledu. Prvo se upisuju provodne željezničke pošiljke, zatim pošiljke koje se upućuju na carinjenje drugim carinarnicama i na kraju, u tu istu carinsku prijavu upisuju se pošiljke koje se carine kod ulazne granične carinarnice. Ovaj redosled popunjavanja odnosi se na srednje strane carinske prijave za uvoz i prevoz, gdje je predviđena ta procedura u vezi sa redosledom popunjavanja. Navedena carinska prijava za uvoz i prevoz robe popunjava se u dva primjerka, tako da se jedan primjerak predaje željeznici, a drugi ostaje kod carinarnice kao sredstvo kojim se obezbjeđuje carinski nadzor nad čitavom kompozicijom voza i robe koja se prevozi. Carinska prijava za uvoz i prevoz robe popunjava se pisaćom mašinom ili hemijskom olovkom čitko, bez brisanja i precrtavanja, u dva primjerka. Ako je carinska prijava neispravna, carinarnica je neće primiti, već će tu istu vratiti željeznici da otkloni nedostatke koji su na njoj uočeni.

POSTUPAK SA DENČANIM (KOMADNIM) POŠILJKAMA

Roba koja prispeva teretnim vozom iz inostranstva može biti vagonska – rinfuzna i denčana (komadna) roba. Kad u sastavu voza koji je prispio iz inostranstva dođu kola sa denčanim pošiljkama i kad bi pojedinačno upisivanje svih koleta u carinsku prijavu za uvoz i prevoz robe trajalo duže vremena, s obzirom na broj koleta, sve te pošiljke ubilježavaju se u carinsku prijavu za uvoz i prevoz robe kao kolska pošiljka sa naznačenjem serije i broja kola, a u rubrici „naziv robe” stavlja se zabilješka „zbirna kola – vidi priloženu specifikaciju”. Znači, sve denčane pošiljke u takvim kolima upisuju se pojedinačno u poseban spisak (specifikaciju) koja mora da sadrži podatke o količini, vrsti pakovanja (sanduk, vreća, kutije i sl.) sa oznakama, brojem bruto koleta, nazivom robe, kao i podatke o broju kola u koja je roba utovarena. Spisak se prilaže carinskoj prijavi za uvoz i prevoz robe. Vrlo često granična željeznička stanica može da uz carinsku prijavu za uvoz i prevoz robe priloži jedan primjerak međunarodne prijave za carinarnicu ili poseban željezničko-carinski dokument – tovarnicu, pod uslovom da ona sadrži sve potrebne podatke koje bi sadržala gore navedena specifikacija.

Međunarodna carinska prijava sadrži niz podataka u kojima se posebno daju podaci o željeznici, vozaču, o broju kola, o carinskim plombama, o žigovima koji su stavljeni. Na poleđini, odnosno na drugoj strani, daju se podaci o primaocu, o zemlji porijekla robe, uputnoj zemlji robe, podaci o robi, posebno o komadima robe, količini, vrsti, sanducima, džakovima, itd. trgovačkom nazivu robe, bruto i neto težini robe, vrijednosti robe, izraženoj u valuti zemlje otpravka ili valuti propisane od strane nadležnih organa te zemlje, koje su isprave priložene uz ovu prijavu, ko je pošiljalac i potpis pošiljaoca i stanični žig sa datumom otpravka. Na trećoj strani daju se podaci u vezi sa izjavom primaoca robe ili drugog ovlašćenog lica, kao i sa rezultatom carinskog pregleda, naimenovanju robe po Carinskoj tarifi, količini i vrsti komada, neto težini, o carinsko-

tarifnom stavu, carinskim ispravama i vezivanju za carinsku prijavu određene robe koja je na taj način predata carinarnici. Na ovaj način, međunarodna carinska prijava je univerzalni obrazac koji sadrži potrebne podatke o robi i koji može da zamijeni naprijed navedenu specifikaciju i kao takva prilagala bi se uz određenu carinsku prijavu za uvoz i provoz i činila bi njen sastavni dio.

Tovarnica je poseban obrazac koji ispostavljaju jugoslovenske željeznice, u kojem se takođe vrši specificiranje komadne robe u zbirnom vagonu, koja se ispostavlja od strane željeznice u tri primjerka tako da jedan primjerak ostaje kod carinarnice uz carinsku prijavu za uvoz i provoz i obezbjeđuje se carinski nadzor kod ulazne carinarnice, a drugi primjerak prati robu, dok treći primjerak ostaje u evidenciji željeznice. U tovarnici su, pored broja kola, serija, tare, ukupne težine robe, navedeni i podaci o datumu utovara, broju tovarnog lista, tovarne i uputne stanice, broju komada, vrsti zavoja, naznačenje vrste robe, težini robe i željeznička stanica. Dio specifikacije u tovarnici završava se određenom konstatacijom koliko je robe utovareno u određeni vagon po istoj tovarnici. Na taj način, jedan primjerak tovarnice koji je priložen uz carinsku prijavu za uvoz i provoz robe u kojem je specificirana sva komadna roba u određenom vagonu, predstavlja doista specifikaciju takve robe i u isto vrijeme obezbjeđuje carinski nadzor nad takvom robom.

Kod granične carinarnice primjerak tovarnice obezbjeđuje carinski nadzor nad robom koja je po tovarnici sa denčanim vagonom upućena određenoj carinarnici. Tu se vrši određeno uprošćavanje carinskog postupka na taj način što granična željeznička stanica ne otvara zbirni vagon nego se u tom slučaju to prepušta prvoj unutrašnjoj odredišnoj carinarnici. To je dobro iz razloga smanjenja uskih grla na graničnim prelazima i rasterećenja graničnih željezničkih stanica, a u isto vrijeme i graničnih carinarnica. U takvom slučaju, zbirni vagon otvara prva odredišna unutrašnja carinarnica kojoj se roba usputno upućuje i u tom slučaju željeznica takvoj unutrašnjoj carinarnici prijavljuje samo ona koleta iz tovarnice koja će se cariniti kod te unutrašnje carinarnice, carinskom prijavom za uvoz i provoz robe. Po izvršenom sravnjenju čitavog vagona i o carinjenju takvih komadnih pošiljki od strane prve odredišne carinarnice, ona potvrđuje prijem graničnoj carinarnici koja je uputila robu po tovarnici i carinskom prijavom i posebnim zelenim žigom da se radi o uveznoj carinskoj robi samo broj onih komada koji je ona ocarinila. Željeznica kao vozar druge pošiljke prevozi prema svom nahodjenju u drugim vagonima, čak i sa domaćom robom, a ostale carinarnice kojima se roba upućuje potvrđuju prijem tek kada takva koleta prime od strane željeznica carinskom prijavom za uvoz i provoz robe. Granična carinarnica vrši razduženje carinske prijave za uvoz i provoz, i tovarnice sukcesivno, kako joj koja carinarnica određena koleta potvrđuje da je primila. Na izneti način sa tovarnicom se vrši rasterećenje graničnih carinarnica i roba se pod carinskim nadzorom upućuje prvoj odredišnoj carinarnici koja obavlja carinjenje samo upućenih pošiljki toj carinarnici a potvrđuje prijem graničnoj carinarnici, dok ostala koleta, koja su određena za druge carinarnice prevozi željeznica i iste se potvrđuju tek kad prispiju u određenu unutrašnju carinarnicu. U iznetom slučaju, tovarnica zamenjuje specifikaciju svih koleta u zbirnom vagonu u kojem se nalazi denčana roba.

POSTUPAK PISMENOG PRIJAVLJIVANJA UVOZNE CARINSKE ROBE

Naprijed je iznet slučaj uprošćavanja i rasterećivanja graničnih željezničkih stanica i graničnih carinarnica sa robom koja je denčana, odnosno komadna i koja stiže zbirnim vagonima iz inostranstva. Međutim, i ostala roba, mora da bude pismeno prijavljena graničnoj carinarnici od strane granične željezničke stanice, i to carinskom prijavom za uvoz i provoz robe⁴⁹ koja se popunjava u dva primjerka i predaje granična željeznička stanica carinarnici na željezničkim prevoznim ispravama. Navedena carinska prijava za uvoz i provoz robe mora da bude popunjena u skladu sa prevoznim ispravama, odnosno tovarnim listovima. Carinsku prijavu za uvoz i provoz robe, granična carinarnica dužna je da sravni sa željezničkim prevoznim ispravama i sa podacima iz popisne knjige, odnosno popisnog lista prevoznih sredstava. Ako utvrdi da je prijava za uvoz i provoz robe pravilno popunjena, granična carinarnica takvu prijavu ovjerava i zavodi u kontrolnik carinskih prijava za uvoz i provoz robe, a prevozne isprave sa jednim primjerkom prijave za uvoz i provoz robe, na kojem je potvrdila prijem prijave vraća graničnoj željezničkoj stanici najdocnije u roku od 2 časa od časa prijema.

Granična carinarnica može, radi provjeravanja tačnosti prijave za uvoz i provoz robe, da izvrši pregled voza a ako postoji osnovana sumnja, može da izvrši pregled robe u vozu.

PREDAJA ROBE GRANIČNOJ CARINARNICI

Već je istaknuto da određene željezničke pošiljke koje se uvoze iz inostranstva ostaju i carine se kod granične carinarnice, dok se druge upućuju na carinjenje nekim carinarnicama u unutrašnjosti zemlje.

Za one robe koja će se ocariniti kod granične carinarnice, željeznica mora istu da prijavi carinskom prijavom za uvoz i provoz graničnoj carinarnici. Kad se pregled robe može izvršiti bez istovara, carinarnica može, na zahtjev željezničke stanice ili po sopstvenoj inicijativi, odrediti da se pregled robe izvrši u vozu kojim je roba prispjela i to na kolosjeku koji odredi željeznička stanica u sporazumu sa carinarnicom. Međutim, ako se utvrdi da se pregled robe ne može izvršiti u vozu, željeznička stanica je obavezna da u roku od 48 časova istovari robu i smjesti je na mjesto koje odredi carinarnica.

Kad carinarnica odluči da pregled robe izvrši u vozu staviće o tome zabilješku na carinsku prijavu za uvoz i provoz robe. Takva roba i dalje ostaje kod željeznice. Voz mora da bude postavljen na kolosjeku koji odredi željeznička stanica u sporazumu sa carinarnicom. Željeznička stanica je obavezna da obavijesti carinarnicu na kojem je kolosjeku postavljen voz sa robom koja će se u njemu pregledati.

Na kolosjeku kod carinskih magacina i carinskih stovarišta, željeznička stanica može postaviti samo voz u kome se nalazi roba za istovar, ispred magacina odnosno stovarišta.

⁴⁹ Mađarić Juraj: Špedicija (Špediterska tehnika, transportno osiguranje, carinski postupak), Zagreb 1978. Str 186-191.

Carinarnica je obavezna da preuzme robu u carinskim magacinima odnosno u carinskim stovarištima u toku radnog vremena carinskog magacina, odnosno carinskog stovarišta, i to čim željeznička stanica postavi voz odnosno robu na mjesto određeno za preuzimanje, i obezbijedi vršenje takvog istovara. U slučaju da se istovar ne može vršiti u toku redovnog radnog vremena, carinarnica će nastaviti preuzimanje robe u produženom radu, odnosno ako se ne može završiti ni u produženom radnom vremenu, onda će se nastaviti sa preuzimanjem robe sljedećeg radnog dana, uključujući tu i nedjelje i državne praznike.

Pre nego što željeznička stanica pristupi istovaru i predaji robe carinarnici, carinski radnik i željeznički radnik provjeravaju ispravnost carinskih plombi na vozu i u carinsku prijavu za uvoz i provoz robe ubilježavaju nađeno stanje (u vezi sa tim obilježjima) kao dan i čas kad je istovar počeo.

U toku predaje robe, carinski radnik sravnjuje podatke iz prijave za uvoz i provoz robe sa stanjem koleta u pogledu njihove količine i oznake, a po potrebi provjerava njihovu težinu i vrstu robe. Kad se roba predaje u rasutom stanju, carinarnica vrši prijem bez mjerenja njene težine, na osnovu carinske prijave za uvoz i provoz. Željeznička stanica može da zahtijeva od carinarnice da se izvrši mjerenje težine robe koja se predaje.

Kad se utvrdi da se podaci iz carinske prijave za uvoz i provoz robe u pogledu robe slažu sa stanjem koleta, željeznički i carinski radnik stavljaju na carinsku prijavu za uvoz i provoz robe zabilješku da je roba primljena bez primjedbi, a uz naznačenje dana i časa kad je predaja završena i potpisivanje ovakve konstatacije.

Međutim, ako se prilikom predaje robe utvrdi da se podaci iz carinske prijave za uvoz i provoz robe ne slažu sa faktičkim stanjem robe u pogledu vrste, količine i oznaka broja na koletima ili da su obilježja na njima povrijeđena, da su kola oštećena, da se roba iz njih rasipa, tada carinski radnik u prisustvu željezničkog radnika o tome sastavlja zapisnik u tri primjerka koji obojica potpisuju. Za onu robu koja se iz koleta rasipa, carinarnica nije dužna da je primi sve dok željeznica ne spriječi rasipanje.

Kad se prilikom predaje robe utvrdi višak koleta, odnosno robe, tada željeznička stanica isti višak upisuje u prijavu za uvoz i provoz robe i predaje carinarnici. Ovakva roba može ležati u carinskom magacinu, odnosno carinskom stovarištu najviše 60 dana. Ako željeznica u roku od 60 dana, na obavijesti carinarnicu kome takva roba pripada, tada pronađeni višak carinarnica izlaže javnoj prodaji.

POSTUPAK SA ROBOM ČIJI JE UVOZ ZABRANJEN

Kad se prilikom primopredaje robe između carinarnice i željezničke stanice nađe roba čiji je uvoz zabranjen, carinarnica će rješenjem narediti vozaču, odnosno željeznici i njenom ovlaštenom predstavniku, da ovakvu robu vrati u inostranstvo u roku od 48 časova, uz naznačenje da će se roba oduzeti ako se u tom roku ista ne vrati u inostranstvo. Međutim, može se dogoditi da i poslije izvršene predaje robe, carinarnica nađe robu čiji je uvoz zabranjen, i u tom slučaju rješenjem će carinarnica narediti vozaču ili njegovom ovlaštenom predstavniku, carinskom obvezniku ili držaocu robe da takvu robu vrati u



inostranstvo u roku od 48 časova do 8 dana, uz upozorenje da će se roba oduzeti ako se u određenom roku ne vrati u inostranstvo. Prema tome, vraćanje ovakve robe dužna je da izvrši željeznica ili njen ovlašćeni zastupnik, a ako je prevozna isprava – tovarni list izgubljen, onda vraćanje robe dužan je da izvrši onaj na koga glasi tovarni list, odnosno prevozna isprava. U slučaju da željeznica ili onaj na koga glasi prevozna isprava ne vrati robu u inostranstvo u određenom roku i poslije donetog rješenja o naređivanju vraćanja takve robe, tj. robe čiji je uvoz zabranjen, oduzima se.

Kao roba čiji je uvoz zabranjen, smatra se roba čiji je uvoz regulisan posebnim propisima, a uvoznik ne ispunjava takve propisane uslove. Tu, na primjer, može da se radi o posebnim propisima spoljnotrgovinske prirode, raznim odlukama i naredbama, u kojima su predviđena određena ograničenja na planu uvoza robe, bilo od strane fizičkih lica – građana ili preduzeća. Ukoliko carinski obveznik ne ispunjava uslove za uvoz robe u skladu sa tim spoljnotrgovinskim propisima, onda se radi o zabranjenom uvozu robe i ako se takva roba uvozi željeznicom, postupiće se na naprijed navedeni način.

UPUĆIVANJE ROBE DRUGOJ CARINARNICI NA CARINJENJE

Kada je u prijavi za uvoz i provoz robe koja se podnosi ulaznoj carinarnici, odnosno u prevoznim ispravama koje prate robu označeno da će se roba cariniti kod neke druge carinarnice, ulazna carinarnica po završenom pregledu željezničkih prevoznih sredstava i robe, upućuje robu pod carinskim nadzorom određenoj carinarnici.⁵⁰ U tom slučaju, ulazna carinarnica dužna je da odredi vremenski rok u kome se roba mora prijaviti i predati prijemnoj carinarnici, kao i mjere carinskog nadzora.

Za robu koja se prijemnoj carinarnici upućuje vozom, granična željeznička stanica podnosi ulaznoj carinarnici, uz carinsku prijavu za uvoz i provoz, i željezničke prevozne isprave, na kojima je utisnut štambilj tzv. štambilj zelene robe, čiji je oblik i sadržinu propisao direktor Savezne uprave carine.

Ako se radi o uvoznjoj robi, željeznica podnosi ulaznoj carinarnici, uz carinsku prijavu za uvoz i provoz robe i željezničke prevozne isprave, na kojima je u zelenoj boji otisnut štambilj sa rubrikama: „otpremna željeznička stanica”...(pa se navodi koja), rok predaje robe, vidna oznaka da se radi o uvoznjoj carinskoj robi, prijaviti carinarnici...(kojoj, to se ostavlja prazno – za popunu) carinska prijava za uvoz i provoz (sa određenim brojem i datumom), carinske plombe, sa brojem plombi. Taj žig koji je utisnut na prevoznjoj ispravi, potpisuju i željeznički i carinski radnik i stavlja se pečat ulazne carinarnice. Tu je predviđeno da željeznička stanica na otisku zelenog žiga popunjava samo naziv otpremne stanice i carinarnice kojoj treba predati robu, a ulazna carinarnica treba da popuni sve ostale rubrike i da stavi svoj pečat.

Za onu robu koja je iz inostranstva dopremljena željeznicom, a koja se provози, u tom slučaju željeznička stanica podnosi ulaznoj carinarnici, uz carinsku prijavu za uvoz i

⁵⁰ Orlando Walter: *Lo spedizioniere diagonale*, Roma, 1972. str. 126.

provoz robe i željezničke prevozne isprave, na kojima je u zelenoj boji otisnut žig slijedeće sadržine:

- otpremna željeznička stanica...
- rok predaje robe...
- prevozna carinska roba...
- rubrika, prijaviti carinarnici...
- prijava za uvoz i provoz robe broj...od...19....
- carinske plombe...
- komada broj...
- željeznički radnik (s lijeve strane)
- carinski radnik (s desne strane)
- i između potpisa željezničkog i carinskog radnika mjesto pečata

I u ovom slučaju, naziv otpremne željezničke stanice i naziv carinarnice kojoj treba robu prijaviti (izlaznoj carinarnici) popunjava carinarnica koja stavlja svoj pečat.

I u jednom i u drugom slučaju, i kad se radi o uveznoj i provoznoj carinskoj robi, naprijed navedeni otisnuti žigovi, odnosno štambilji zelene boje na tovarnim listovima predstavljaju u stvari mjeru dokumentarnog carinskog nadzora, te se u takvim slučajevima roba upućuje određenoj carinarnici putem navedenih obrazaca, žigova zelene boje (o uveznoj i provoznoj carinskoj robi). Ovakvi žigovi zamjenjuju, znači, carinsku propratnicu i prijemna carinarnica na osnovu ovakvog žiga (na tovarnoj ispravi), prima robu po određenom tovarnom listu i potvrđuje prijem određenoj otpremnoj carinarnici, tj. da je roba prispjela u ispravnom stanju u odre-dišnu, odnosno prijemnu ili izlaznu carinarnicu, zavisno od toga da li se radi o uveznoj ili provoznoj carinskoj robi.

Željezničke prevozne isprave carinarnica je dužna da vrati željezničkoj stanici u toku od 2 časa po prijemu od strane granične željezničke stanice. Granična željeznička stanica na jednom primjerku carinske prijave za uvoz i provoz robe potvrđuje da je robu primila radi prevoza i predavanju određenoj prijemnoj carinarnici.

U slučaju da vozar na vrijeme prevoza robe od prijemne carinarnice do mjesta dopreme primi od pošiljaoca naknadno uputstvo (dispoziciju) kojim je izmijenjen ugovor o prevozu, prijaviće odnosno predaće robu onoj carinarnici koja je u naknadnom uputstvu označena.

PRETOVAR ROBE NA PUTU DO PRIJEMNE CARINARNICE

Pravilo je da se roba koja se upućuje drugoj carinarnici ne smije istovarivati ili pretovarivati na željezničkom putu, jer bi se time povrijedile carinske plombe koje su stavljene na vagone kao mjera carinskog nadzora. Ali to je nekada i obavezno učiniti. To se najčešće radi iz razloga promjene širine kolosjeka ili zbog nekih tehničkih neispravnosti vagona ili iz drugih opravdanih razloga, kao i u slučaju kada to nalaže viša sila. U slučaju da se roba u toku prevoza pretovaruje zbog promjene širine kolosjeka, pretovaru mora prisustvovati željeznički radnik koji po izvršenom pretovaru na prevoznoj ispravi, tovarnom listu (ispod utisnutog štambilja) stavlja zabilješku: „pretovar u stanici...(žig stanice) zbog promjene širine kolosjeka uredno izvršen u kola br...” Upisane podatke željeznički radnik ovjerava svojim potpisom i žigom željezničke stanice sa datumom. Tom prilikom željeznički radnik po izvršenom pretovaru stavlja na vagone i svoje željezničke plombe.

Međutim, ako se radi o pretovaru zbog tehničke neispravnosti vagona, ili iz drugih opravdanih razloga, tada pretovaru robe moraju da prisustvuju dva željeznička radnika. (Naprijed je izneto da ako se radi o pretovaru zbog širine kolosjeka, mora da prisustvuje jedan željeznički radnik).

O izvršenom pretovaru zbog tehničke neispravnosti vagona ili drugih opravdanih razloga, željeznička stanica sastavlja zapisnik koji mora da sadrži razloge zbog kojih je pretovar izvršen, stanje plombi i broj i imena željezničkih radnika u čijem je prisustvu izvršen pretovar. Jedan primjerak zapisnika prilaže se željezničkoj prevoznoj ispravi radi predaje carinarnici kojoj je roba upućena. Željeznički radnici koji su prisustvovali pretovaru stavljaju na prevoznu ispravu, tovarni list, ispod otiska štambilja, zabilješku: „Pretovar u stanici (žig stanice), zbog...izvršen uredno u kola br...i stavljanje željezničke plombe”...Ovakve podatke koji su upisani u zabilješci željeznički radnici ovjeravaju svojim potpisom i žigom stanice sa datumom.

DJELIMIČAN NESTANAK I OŠTEĆENJA CARINSKE ROBE NA PUTU DO ODREDIŠNE ŽELJEZNIČKE STANICE

U slučaju da se roba u toku prevoza od otpremne do uputne željezničke stanice djelimično izgubi, uništi ili ošteti, uputna željeznička stanica dužna je da uz prijavu za uvoz i provoz carinske robe priloži i dva primjerka zapisnika o uviđaju željezničke stanice koja je utvrdila djelimičan nestanak, oštećenje ili uništenje robe. Željeznička stanica koja sastavlja zapisnik o uviđaju, stavlja na prevoznu ispravu „prilog zapisnika o uviđaju – roba je djelimično izgubljena, uništena ili oštećena”.

Kad carinarnica primi robu po carinskoj prijavi za uvoz i provoz robe, uz koji je priložen naprijed navedeni zapisnik, onda ona neće sastavljati novi zapisnik o uviđaju ako se podaci zapisnika slažu sa stvarnim stanjem robe. Tada će jedan primjerak ovjerenog zapisnika prijemna carinarnica dostaviti ulaznoj carinarnici zajedno sa potvrdom o prijemu robe, a drugi primjerak priložiti uz carinsku prijavu za uvoz i provoz robe.

POTPUNO UNIŠTENJE CARINSKE ROBE NA PUTU DO ODREDIŠNE CARINARNICE

Kada je roba na putu do odredišne carinarnice usled više sile potpuno uništena, željeznička stanica koja je to utvrdila, dužna je da dostavi jedan primjerak zapisnika o uviđaju carinarnici sa sprovodnim pismom u koje unosi sve podatke iz otiska štambilja zelene boje (da li se radi o uvoznjoj ili provoznoj carinskoj robi). Sprovodnom pismu se priključuju i druge carinske isprave koje prate uništenu robu. Ulazna carinarnica po prijemu zapisnika po kojem je utvrđeno potpuno uništenje carinske robe na putu od odredišne carinarnice, vrši razduženje evidencije o upućenoj robi u vezi sa carinskim nadzorom iste.

POSTUPAK KOD PRIJEMNE CARINARNICE

Carinarnica je dužna predati prijemnoj carinarnici robu koja je upućena od strane granične carinarnice sa carinskim žigom (štambiljem) na tovarnom listu. I u ovom slučaju, roba se prijavljuje carinarnici na osnovu carinske prijave za uvoz i provoz, mada je ona već bila prijavljena graničnoj carinarnici prilikom ulaska iz inostranstva. Znači, u tom slučaju prijemna željeznička stanica je dužna da određenoj carinarnici podnese novu carinsku prijavu za uvoz i provoz na istom obrascu kao i kod granične carinarnice i da na osnovu iste preda robu određenoj prijemnoj carinarnici. U slučaju da prijemna carinarnica primi robu po carinskoj prijavi uz koju je priložen zapisnik prijemne željezničke stanice kojim je utvrđen djelimičan nestanak robe, odnosno djelimično uništenje ili oštećenje, prijemna carinarnica prilikom prijema ove neće sastavljati poseban zapisnik o tome ako se podaci iz prijemnog zapisnika u potpunosti slažu s stvarnim stanjem robe. U slučaju da se stvarno stanje ne slaže sa stanjem u zapisniku, prijemna carinarnica je obavezna da sastavi zapisnik o djelimičnom nestanku, uništenju ili oštećenju robe.

Prijemna ili odredišna carinarnica dostavlja graničnoj carinarnici potvrdu o prijemu robe koju je granična carinarnica uputila, radi razduženja evidencije carinskog nadzora kod ulazne carinarnice. Kad je roba na putu djelimično izgubljena, djelimično oštećena ili uništena, tada prijemna carinarnica zajedno sa potvrdom o prijemu robe, dostavlja graničnoj carinarnici jedan od dva primjerka zapisnika dobijena od prijemne željezničke stanice o djelimičnom nestanku, uništenju ili oštećenju robe, a drugi primjerak zapisnika prilaže uz carinsku prijavu za uvoz i provoz robe.

3.2.4. CARINSKI POSTUPAK PRI IZVOZU ROBE

Carinskom nadzoru podleže ne samo roba koja se uvozi, nego i roba koja se izvozi. I u tom cilju, mjere koje preduzimaju carinski organi u vezi sa carinskim nadzorom nad izvoznom robom treba da obezbijede adekvatan carinski nadzor nad takvom robom.

Izvozna carinska roba potpada pod carinski nadzor od trenutka izvršenog carinjenja, pa sve dok roba ne istupi iz carinskog područja naše zemlje, odnosno ne pređe carinsku liniju, za razliku od uvozne robe koja se podvrgava mjerama carinskog nadzora od trenutka prelaska robe preko carinske linije pa sve dok se ne završi postupak carinjenja.⁵¹

Mjesna nadležna carinarnica za sprovođenje postupka izvoznog carinjenja je ona koju odredi sam izvoznik (lice na koje glase prevozne isprave). No, izuzetno, u cilju rasterećanja pojedinih graničnih carinarnica, Savezna uprava carina može da predvidi da se izvozno carinjenje ne vrši kod graničnih izvoznih carinarnica. Postoje dva oblika ili vida carinjenja izvozne robe, i to kod unutrašnje ili kod granične carinarnice.

POSTUPAK SA ROBOM KOJA SE CARINI ZA IZVOZ KOD UNUTRAŠNJE CARINARNICE

Potrebno je istaći da kod unutrašnje carinarnice izvoznik je dužan da za robu koja se izvozno carini podnese izvoznju carinsku deklaraciju i da uz nju priloži sve prateće isprave, kao što su: tovarni list, faktura, prijava o zaključenom poslu, izvozne i druge isprave koje moraju biti usaglašene u pogledu podataka o robi (količine, kakvoće, vrste, vrijednosti i porijekla) kao i tarifnog stava sa podacima koji su unijeti u izvoznju carinsku deklaraciju.

Po izvršenom postupku carinjenja carinarnica plombira vagone, a ako su u pitanju denčane (komadne) pošiljke, onda se one ne plombiraju. Na izvoznoj carinskoj deklaraciji koja prati robu označava se koliko je plombi stavljeno na vagone, kao i brojevi tih plombi, da bi izlazna carinarnica mogla da utvrdi stvarno stanje stavljenih plombi.

Jedan primjerak izvozne carinske deklaracije prati ocarinjenju robu. Ovaj primjerak predala je unutrašnja carinarnica željeznici, kao i tovarne isprave, a što je željeznica potvrdila na primjerku deklaracije koji je ostao kod carinarnice. Na tovarnim listovima carinarnica je stavila zabilješku da je roba ocarinjena i pri tome navodi brojeve izvozne deklaracije po kojoj je izvršeno carinjenje („Ocarinjeno po izvoznoj carinskoj deklaraciji broj...od...19...godine). Istu belešku potpisuje carinski radnik koji je izvršio carinjenje robe, a željeznička stanica stavlja na tovarne listove i vagone naljepnice zelene boje, i to sa naznakom „carinska roba, predati carinarnici...”, sa nazivom izvozne carinarnice.

Po prispeću robe, izlazna carinarnica ispituje stanje carinskih obilježja. U slučaju da su carinska obilježja oštećena ili nedostaju, carinarnica provjerava stanje robe i pritom sastavlja zapisnik koji potpisuje i vozar.

Kad izlazna carinarnica utvrdi da su carinska obilježja ispravna, može po potrebi izvršiti sravnjenje stanja robe sa carinskim ispravama koje prate robu. U slučaju da izlazna carinarnica utvrdi da podaci navedeni u carinskim ispravama koje prate robu odgovaraju stanju robe i prevoznim ispravama, dozvoljava izvoz robe iz Jugoslavije i o tome

⁵¹ Mađarić Juraj: Špedicija (Špediterska tehnika, transportno osiguranje, carinski postupak), Zagreb 1978. str 189-192.

posebnom potvrdom odmah obavještava otpremnu carinarnicu. Kada su kod izlazne carinarnice konstatovani nedostaci, to se onda čini u prisustvu vozača i carinarnica tom prilikom sastavlja zapisnik o utvrđenim neispravnostima i o tome obavještava carinarnicu koja je robu ocarinila radi daljeg postupka.

PROMENA DISPOZICIJE U VEZI SA IZVOZNOM ROBOM

Na osnovu naloga izvoznika, vozač – jugoslovenske željeznice mogu zahtijevati da se ocarinjena roba zadrži u Jugoslaviji. U tom slučaju, vozač podnosi zahtjev carinarnici u mjestu gdje se roba nalazi, odnosno najbližoj usputnoj carinarnici, ako je roba iz tog mjesta već krenula ka graničnoj carinarnici.

Po osnovu primljenog zahtjeva, carinarnica vrši pregled ocarinjene robe, skida stavljene plombe i o zadržavanju robe izvještava carinarnicu koja je izvršila carinjenje dostavljajući joj primjerak izvozne carinske deklaracije. Zadržavanje ovakve robe carinarnica potvrđuje na prevoznjoj ispravi, kao i na primjerku izvozne deklaracije koju vraća vozaču.

Unutrašnja carinarnica kad primi izveštaj da je roba ocarinjena za izvoz, zadržana u Jugoslaviji, dužna je da o tome obavijesti organe i ustanove kojima je dostavljena izvozna carinska deklaracija, odnosno prijava o izvozu robe. Ovo obavješćavanje, prije svega, Savezne uprave carina i drugih nadležnih resora, potrebno je iz razloga da roba koja je izvozno carinjena ne dobije tretman izvozne carinske robe i da u tom slučaju izvoznik ne koristi određene premije ili neke druge beneficije, kredite, po osnovu izvršenog izvoza, koji faktički i nije učinjen. U navedenom slučaju radi se o robi koja je izvozno ocarinjena, ali koja je izgubila karakter izvozne carinske robe time što takva roba nije ni istupila iz carinskog područja naše zemlje, odnosno koja je ostala u carinskom području iz određenih razloga, tj. razloga promjene dispozicije od strane izvoznika. Do te promjene dispozicije od strane izvoznika najčešće dolazi na zahtjev inostrane firme koja je u ovom ugovorenom poslu međunarodne kupoprodaje kupac i koja iz određenih razloga odustaje od ugovorenog posla kupoprodaje. To odustajanje može da bude i iz razloga prekoračenja roka ili nesolidne isporuke od strane prodavca i drugih razloga i u tim situacijama nepotrebno je takvu robu voziti do mjesta odredišta u inostranstvu, pa je ponovo vraćati u Jugoslaviju, nego se vozač obrati neposredno najbližoj carinarnici koja je usputna da se tu roba po toj izveznoj carinskoj deklaraciji ponovo nacionalizuje, tj. da primi karakter domaće robe. Iz tih razloga, ova carinarnica vrši sravnjenje robe u vagonu sa podacima koji su navedeni u izveznoj carinskoj deklaraciji i po tome sprovodi postupak koji smo naprijed naveli.

POSTUPAK SA ROBOM KOJA SE CARINI ZA IZVOZ KOD IZLAZNE CARINARNICE

Carinjenje robe kod granične, odnosno izlazne carinarnice obavlja se na osnovu izvozne carinske deklaracije i u tom slučaju postupak izvoznog carinjenja je isti kao i kod unutrašnje carinarnice.

Potrebno je istaći da za robu koja je prispjela od unutrašnje carinarnice, gdje je izvršeno izvozno carinjenje, kao i za robu koja je ocarinjena kod izlazne carinarnice, izlazna željeznička stanica podnosi carinarnici carinsku prijavu za izvoz i provoz robe za svu robu koja izlazi iz zemlje jednim vozom. Ista prijava se popu-njava u dva primjerka, kao i carinska prijava za uvoz i provoz. Sve što važi u vezi sa popunjavanjem prijave za uvoz i provoz odnosi se i na popunjavanje prijave za izvoz i provoz, a to znači da se ista popunjava pisaćom mašinom uz upotrebu indiga u dva primjerka, a na osnovu podataka koji su navedeni u tovarnim ispravama i izvoznim carinskim deklaracijama koje se prilažu zajedno sa ovom carinskom prijavom carinarnici. Prijem iste prijave, carinarnica potvrđuje željeznici uz naznačenje dana i časa prijema. Pri izlasku vozova iz zemlje carinarnica prima od željezničke stanice izvoznu carinsku prijavu sa priložima, izvoznim carinskim deklaracijama i tovarnim listovima, bilo da se radi o robi koja je ocarinjena u unutrašnjosti zemlje, ili onoj za koju je carinjenje izvršeno kod izlazne carinarnice. U tom slučaju, granična carinarnica prijavu sravnjuje sa priložima. Tada carinarnica vrši popis željezničkih prevoznih sredstava i provjerava ispravnost plombi na vagonima.

U slučaju da izlazna carinarnica poslije sravnjenja stanja robe koja je ocarinjena kod unutrašnje carinarnice i prevoznih isprava sa deklaracijom koja prati robu, nađe da podaci navedeni u deklaraciji odgovaraju stvarnom stanju robe i prevoznim sredstvima, dozvoljava izlazak robe iz zemlje. Izlazna carinarnica na osnovu podataka iz izvozne prijave obavještava carinarnicu koja je robu i uputila o izlasku robe iz zemlje. Izlazna carinarnica čini to na taj način što unutrašnjoj carinarnici vraća primjerak izvozne carinske deklaracije koja je robu pratila i na kojoj se potvrđuje izlazak robe iz zemlje.

Kada se prilikom sravnjenja stvarnog stanja robe i prevoznih sredstava sa ispravama koje prate robu, deklaracijom i tovarnim listovima, utvrdi da su povrijeđena obilježja na robi ili na koletima, da postoji manjak, višak, oštećenje ili nestanak robe, tada carinski radnik u prisustvu željezničkog radnika sastavlja zapisnik o utvrđenom stanju. Ovaj se zapisnik sastavlja u tri primjerka. U tom slučaju, jedan primjerak zapisnika izlazna carinarnica prilaže uz izvoznu carinsku prijavu, drugi dostavlja unutrašnjoj carinarnici koja je robu uputila, a treći predaje željezničkoj stanici. Ako je pronađen višak robe, onda isti izlazna carinarnica zadržava i o tome sastavlja zabilješku na zapisnik kojim je utvrđen višak, odnosno vraća ga željezničkoj stanici ako njime nije izvršen carinski prekršaj. U slučaju da je viškom izvršen prekršaj, carinarnica taj višak robe privremeno oduzima dok se stvar ne riješi u carinskom prekršajnom postupku.

3.2.5. CARINSKI POSTUPAK PRI PROVOZU ROBE

Tranzitna ili proвозna roba koja se provози kroz carinsko područje naše zemlje željeznicom, prelazi dva puta carinsku liniju – jedanput prilikom ulaska u naše carinsko područje, a drugi put prilikom izlaska. Iz tih razloga se pri ulasku shodno primenjuje postupak koji važi za uvoz, a pri izlasku postupak koji se odnosi na izvoz. Za prijavljivanje prevozne robe pri ulasku i izlasku ne postoji posebna carinska prijava. Zbog toga se pri ulasku prijavljuje carinskom prijavom za uvoz i provoz, a pri izlasku – carinskom prijavom za izvoz i provoz robe.

Kada teretni voz sa proвозnom robom ulazi u carinsko područje, on se zaustavlja u graničnoj željezničkoj stanici, gdje se nalazi i carinarnica i potom slijedi postupak pregleda voza i popis vagona u sastavu voza po popisnoj knjizi, što carinarnica vrši i kod uvoza. Potom slijedi pismeno prijavljivanje vagona u sastavu kompozicije voza od strane željeznice graničnoj carinarnici. Podsjećamo da se u toj prijavi najprije upisuje tranzitna roba, pa onda roba koja se uvozi (i to ona koja se uvozi, i šalje drugoj carinarnici), pa tek ona koja ostaje u ulaznoj carinarnici.

Naprijed je već rečeno da granična carinarnica upućuje carinarnici izlaska, robu sa carinskom prijavom za uvoz i provoz i sa tovarnim ispravama na koje su utisnuti žigovi zelene boje sa oznakom da se radi o proвозnoj carinskoj robi. Željeznica je dužna da proвозnu robu preda izvoזnoj carinarnici u roku označenom na žigu, koji je utisnut na tovarnom listu. Kada roba pristigne kod izlazne carinarnice, željeznica je dužna da ovu prijavi carinskom prijavom za izvoz, i kada izlazna carinarnica utvrdi ispravnost carinskih plombi i stanje vagona i robe sa carinskim ispravama koje prate robu, onda on dozvoljava istup takve robe iz zemlje. Ukoliko izlazna carinarnica nađe kakvu neispravnost ona o tome sastavlja zapisnik. Zapisnik se sastavlja u prisustvu željezničkog radnika, i o tome izlazna carinarnica izvještava ulaznu carinarnicu.

Dakle, kada proвозna roba kod izlazne carinarnice istupa iz zemlje po carinskoj prijavi za izvoz i provoz, onda takva izlazna carinarnica izvještava pismeno graničnu carinarnicu koja je robu i uputila. Na taj način, se i završava carinski nadzor kod ulazne granične carinarnice, a ova vrši razduženje u carinskoj prijavi za uvoz i provoz robe takve pošiljke koja je istupila iz zemlje sa navođenjem broja i datuma akta izlazne carinarnice koje je potvrdila istup takve robe, odnosno vagona iz zemlje. Na taj način se vrši i razduženje evidentiranog carinskog nadzora kod ulazne carinarnice kod koje je ovakav nadzor evidentiran, carinskom prijavom za uvoz i provoz i odgovarajućeg broja kontrolnika carinskih prijava za uvoz i provoz. Znači, tu se vrši dvostruko razduženje – prvo u carinskoj prijavi za uvoz i provoz, a potom se cijela prijava razdužuje u kontrolniku carinskih prijava za uvoz i provoz.

3.3. NADZOR U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU

3.3.1. CARINSKI POSTUPAK U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU

Carinski postupak u drumskom saobraćaju predstavlja jedan od oblika nadzora u kopnenom saobraćaju, pošto smo već naprijed analizirali carinski postupak u željezničkom saobraćaju koji je takođe oblik kopnenog saobraćaja.

Carinski postupak u drumskom saobraćaju regulisan je nacionalnim propisima iz oblasti carina (u nas Carinskim zakonom iz 1976. sa kasnijim izmjenama i dopunama) i međunarodnim sporazumima – konvencijama koje regulišu pitanje carinskog postupka u drumskom saobraćaju, potrebno je istaći carinsku konvenciju o karnetu TIR.⁵²

Sva drumska prevozna odnosno prenosna sredstva sa robom ili bez robe koja saobraćaju sa inostranstvom, moraju se zaustaviti kod graničnog branika (rampe). Granični branik je obojen bojom državne zastave i na stubu branika koji se nalazi s desne strane puta, istaknuta je tabla obojena bojama državne zastave sa nazivom carinarnice. Ovakva tabla noću mora da bude osvijetljena. Na graničnim prelazima koji su otvoreni za pogranični saobraćaj nalaze se i granični stubovi obojeni bojama državne zastave sa natpisom: „Prelaz otvoren samo za pogranični saobraćaj”.

Potrebno je da istaknemo da se postupak u međunarodnom drumskom saobraćaju odvija preko graničnih prelaza koji su otvoreni za međunarodni saobraćaj, i drumska prevozna sredstva ne mogu da nastave put prije nego što granična carinarnica ne izvrši sve radnje predviđene Carinskim zakonom. Ovaj rok ne može biti duži od 2 časa ne računajući od momenta kad su carinarnici predate sve potrebne isprave, sem ako ne postoje posebni razlozi za duže zadržavanje prevoznog sredstva.

Potrebno je istaći da u carinskom postupku u drumskom saobraćaju sa inostranstvom, postoje dva oblika ovog postupka: jedan je postupak sa motornim vozilima sa kojima dolaze građani i drugi je postupak sa teretnim motornim vozilima u robnom saobraćaju, koji obavljaju preduzeća i strani vozari. Ovaj drugi oblik može se dalje podložiti na dva pod-oblika i to na postupak u drumskom saobraćaju i prevoznim sredstvima po režimu TIR i postupak koji se odvija prevoznim sredstvima koja ne potpadaju pod režimom TIR.

Analizirati ćemo postupak u drumskom saobraćaju sa teretnim vozilima kojima se prevozi roba u međunarodnom saobraćaju, bilo od strane preduzeća ili stranih vozara. I tu smo istakli dva pod-oblika: jedan je prevoz robe po režimu TIR i drugi, kada ne postoji karnet TIR.

⁵² Skraćenica TIR dolazi od početnih slova francuskih riječi *Transporte international par la route*, što u prevodu znači međunarodni prevoz robe drumom, ili međunarodni drumski prevoz.

3.3.2. CARINSKI POSTUPAK SA DRUMSKIM VOZILIMA PO KARNETU TIR

Carinska konvencija o međunarodnom prevozu robe po osnovu karneta TIR je multilateralna (višestrana) konvencija koju je zaključilo i istoj pristupilo više zemalja, za razliku od bilateralnih (dvostranih) međunarodnih sporazuma između dvije zemlje koje takođe regulišu carinsku proceduru i postupke u drumskom saobraćaju. Carinska konvencija o međunarodnom prevozu robe na osnovu karneta TIR donijeta je 15. januara 1959. godine, a 16. februara 1960. godine, ratifikovala je ovu i Jugoslavija, pa je stoga obavezna i za našu zemlju.

Svrha ove konvencije je da uprosti carinske formalnosti pri prelasku transporta preko carinskih linija⁵³ i da na taj način olakša međunarodni prevoz robe dramskim vozilima. Carinska procedura se time skraćuje na graničnim prelazima i zadržavanje transportnih vozila sa robom na graničnoj carinarnici svodi se na minimum. Znači, jedna velika olakšica po režimu TIR ogleda se u tome što su skraćene i uprošćene carinske formalnosti na granici, i to uprošćavanje se manifestuje kroz više aspekata. Prvo, nema polaganja obezbjeđenja za carinsku robu koja se provози, već se javlja garant – organizacija koja je izdala carnet. Drugo, nema otvaranja prevoznih sredstava i pregleda tovara (izuzetno, može se odstupiti od ovog pravila i svaka carinarnica ima mogućnost da izvrši takvu kontrolu na graničnim prelazima kroz zemlje kroz koje transport prelazi). I treće, carinska procedura se vrlo efikasno obavlja u pogledu razduženja i zaduženja sa listićima u karnetu TIR kod ulaznih i izlaznih carinarnica. To su vrlo značajne olakšice koje pogoduju i transporterima robe po režimu TIR i korisnicima robe, kao i carinskim organima. Ove prednosti režima TIR su, dakle, značajne i za vozače, jer se manje zadržavaju na graničnim prelazima i efikasnije dopremaju robu do mjesta određenja, korisnici robe po pravilu su prije u posjedu robe i istu mogu koristiti i carinarnice efikasnije obavljaju mjere carinskog nadzora nad robom koja se provози po TIR-u.⁵⁴

U Carinskoj konvenciji o međunarodnom prevozu robe na osnovu karneta TIR, predviđeno je da drumska vozila ili zapečaćeni kontejneri koji su natovareni na drumska vozila neće podlegati plaćanju dažbina i taksi pri uvozu, izvozu ili provози, a isto tako neće biti podvrgnuta carinskom pregledu u tim carinarnicama. Izuzetno, kad se naročito sumnja u neispravnost režima TIR, carinarnica može da pristupi kraćim i detaljnijim pregledima robe.

Udruženje, garant, izdavalac karneta je obavezan da plati uvozne i izvozne dažbine i takse koje se zahtijevaju kao i novčane kazne (penale) koje bi vlasnik karneta TIR i lice koje učestvuje u izvršenju prevoza, prouzrokovalo na osnovu zloupotreba carinskih zakona i

⁵³ Madarić Juraj: Špedicija (Špediterska tehnika, transportno osiguranje, carinski postupak), Zagreb 1978. Str 171.

⁵⁴ Na svako vozilo koje dobije certifikat o tehničkoj sposobnosti vozač mora, kako smo naprijed opisali, staviti s prednje i zadnje strane tablice s oznakom TIR. Tablice moraju biti izgrađene u propisanim dimenzijama i obliku i osigurane protiv skidanja carinskog pečata. Dimenzije su tablica 0,25 x 0,40 m, a slova "TIR" moraju biti dužine od 0,20 m s debljinom linija najmanje od 20mm. Slova moraju biti obilježena bijelom bojom na plavoj pozadini. Vidi J.Madarić, Špedicija, Zagreb 1978., str. 173.

drugih carinskih propisa. Odgovornost udruženja garanta, odnosno izdavaoca karneta se prostire ne samo na robu koja je navedena u karnetu TIR, već i na robu koja bi se, iako nije pomenuta u tom karnetu, našla u zapečaćenom dijelu drumskog vozila, ili u zapečaćenom kontejneru. Prema tome, zloupotrebe su moguće i u samoj knjižici karneta TIR, kao i u prevoznom drumskom vozilu.

Potrebno je, dalje, da istaknemo da za svako drumsko vozilo i za svaki prevoz izdaje se samo jedan karnet. Znači, karnet važi samo za jedno putovanje i on sadrži onoliko listova (neparnih i parnih), odnosno listova zaduženja i razduženja kod carinarnica, ulaska i izlaska koji se mogu cijepati iz knjižice koliko je to potrebno za taj konkretan transport. Pri tome treba računati da i za zemlju polaska, kao i za zemlju opredjeljenja, odnosno destinacije transporta robe u međunarodnom drumskom prevozu, treba u karnetu imati po dva listića, kao i za svaku zemlju prelaska po dva listića, tako da svaki karnet TIR ima onoliko listića kroz koliko zemalja transport prelazi, računajući tu i zemlju polaska i zemlju opredjeljenja sa po dva listića.

U pomenutoj konvenciji predviđeno je da se prevoz po osnovu TIR-a može obavljati od više carinarnica polaska, kao i više carinarnica opredjeljenja, s tim da carinarnice polaska treba da se nalaze u istoj zemlji, a carinarnice opredjeljenja najviše u dvije zemlje.⁵⁵ Izuzetno, ako postoji posebno ovlašćenje od zainte-resovanih strana ugovornica može se od ovakvih uslova odstupiti.

Iako postoji karnet TIR, može se u specijalnim slučajevima tražiti sprovođenje drumskih vozila na račun prevoznika preko teritorije određene zemlje, ako za to postoje, normalno, posebni razlozi. Pregled tovara po režimu TIR se obavlja samo izuzetno i o takvom pregledu se unosi odgovarajuća konstatacija, na samom karnetu TIR.

3.3.3. TEHNIČKI USLOVI VOZILA ZA PREVOZ ROBE U MEĐUNARODNOM DRUMSKOM SAOBRAĆAJU PO REŽIMU TIR

Uz Carinsku konvenciju o međunarodnom prevozu robe na osnovu karneta TIR, dat je prilog – Pravilnik o tehničkim uslovima koji se primjenjuju na drumska vozila koja se mogu prihvatiti za međunarodni prevoz robe, pod carinskim pečatima. U tom Pravilniku data su bliža objašnjenja u vezi sa ispunjavanjem uslova svakog drumskog motornog vozila koje bi prevozilo robu po osnovu režimu TIR. Tako se u opštim uslovima navedenog pravilnika koji je sastavni dio Carinske konvencije o međunarodnom prevozu robe na osnovu karneta TIR, predviđa da drumsko vozilo pri međunarodnom prevozu robe pod carinskim pečatima može da bude prihvaćeno pod uslovima:

- da se carinski pečat na takvo vozilo može staviti lako i uspješno;
- da se nikakva roba ne može izvući iz zapečaćenog dijela vozila ili u takva vozila ubaciti druga roba bez provala, vozila ili ostavljanja vidljivih tragova na vozilu ili lomljenja carinskih pečata;

⁵⁵ Član 8. Konvencije. Carinske konvencije o međunarodnom prevozu robe.



- da nikakav skriven prostor ne omogućava prikrivanje carinske robe.

Dalje se zahtijeva da vozila budu izrađena tako, da svi prostori, kabine, sudovi ili drugi prostori u koje bi se mogla staviti roba budu lako pristupačni za pregled od strane carinika. Pored toga, zahtijeva se da u slučaju kad ostanu prazni prostori između raznih pregrada koje čine zidovi, krov vozila i dr. ne mogu da budu iskorišćeni za skrivanje carinske robe.

Zatim se u Pravilniku o tehničkim uslovima koji se primjenjuju na drumska vozila koja se mogu prihvatiti za međunarodni transport robe pod carinskim pečatima, a koji Pravilnik čini sastavni dio carinske konvencije o međunarodnom prevozu robe po režimu TIR, detaljno govori o strukturi prostora za tovar, a posebno o pregradama, krovu, prostoru za tovar i izradi dasaka, zakivki i sl. Tako na primjer, otvori za provjetravanje mogu se dozvoliti na drumskom motornom vozilu koje prevozi po režimu TIR, pod uslovom da njihove najveće dimenzije ne prelaze 400 mm. Dalje ako isti otvori dozvoljavaju direktan pristup u unutrašnjost prostora određenog za tovar, ti otvori za provjetravanje treba da budu prekriveni metalnom mrežom, ili probušenom pločom (najveće dimenzije rupica 3 mm) i da budu zaštićeni zavarenom metalnom rešetkom, otvora najviše 10 mm. Osim toga, govori se i o sistemu za zatvaranje, a posebno o vratima, gdje se ističe da se na vratima moraju lako i efikasno staviti carinski pečati i da su šarke napravljene tako da se ne mogu skinuti sa njihovih ležišta kad su vrata zatvorena tako da ni tu ne bi bilo zloupotrebe i izigravanja u vezi sa izvlačenjem neke druge robe putem skidanja vrata na šarkama, odnosno da se u tom slučaju ne povrijede carinske plombe i pečati koji su stavljeni na vratima. Dalje se u samom ovom pravilniku detaljno govori o vozilima sa pokrivačem i tu se ističe da je potrebno da pokrivač bude od jakog platna iz jednog komada ili sastavljen od dijelova od kojih je svaki iz jednog komada. Ako je pokrivač napravljen iz više dijelova, onda se posebno govori o tome kako su ti dijelovi sastavljeni i tu postoje vrlo detaljni propisi kao i skice i crteži koji su sastavni dio tog pravilnika. Pored toga vrlo detaljno se govori o alkama za pričvršćivanje, onda o sredstvima za vezivanje koja mogu da budu čelični kablovi (prečnika najmanje 3 mm), konopci od konoplja ili američke agave (prečnika najmanje 8 mm), koji su prekriveni providnom rastegljivom oblogom od plastične materije ili gvozdene poluge za pričvršćivanje, prečnika najmanje 8 mm. Čelični kablovi neće biti ničim obloženi, ali dozvoljeno je njihovo oblaganje nerastegljivom providnom plastičnom materijom. Svaki kabl ili konopac treba da bude iz jednog komada, a njihov kraj treba da ima metalni vrh i još niz detalja u vezi sa samim kablovima i gvozdenim polugama za pričvršćenje. Na taj način, vrlo su razrađeni detaljni tehnički uslovi u vezi prihvatanja vozila po režimu prevoza robe u međunarodnom drumskom saobraćaju na osnovu TIR-a.

U prilogu 4. uz Carinsku konvenciju o međunarodnom prevozu robe po režimu TIR, predviđen je postupak za prihvatanje motornih vozila koja odgovaraju tehničkim uslovima, i naprijed navedenog pravilnika. Pri tome je predviđeno da će vozila prihvatiti nadležne vlasti zemlje gdje ima domicil, odnosno gdje je naseljen vlasnik ili transporter i da odluka o prihvatanju nosi obavezno i datum i redni broj.

Odluka o prihvatanju drumskog motornog vozila⁵⁶ za međunarodni prevoz robe po režimu TIR, odnosno o podobnosti takvog vozila za prevoz po TIR-u, izdaje se u vidu uvjerenja, o prihvatanju drumskog vozila. To uvjerenje je štampano na jeziku zemlje gdje je izdato i na francuskom jeziku, a rubrike su numerisane da bi se olakšalo da se tekst razume. Ovakvo uvjerenje nalazi se na vozilu vidno istaknuto i ako je potrebno, biće priložene i fotografije i crteži o samom vozilu. Svako vozilo koje je ispunilo tehničke uslove za prevoz robe po međunarodnom režimu TIR, svake druge godine treba da bude ponovo verifikovano za međunarodni prevoz carinske robe po režimu TIR. Može se dogoditi da usled promjene sopstvenosti vlasnika vozila ili zbog izmjene karakteristika tehničkih vozila, vozilo mora da u takvim situacijama bude ponovo prihvaćeno od strane nadležnih organa i da dobije uvjerenje o prihvatanju takvog vozila za prevoz po režimu TIR.

Uvjerenje o prihvatanju drumskog vozila po režimu TIR sadrži, između ostalog, svoj broj, identifikacione znake o vrsti vozila, registarskom broju, broju šasije, fabričkom znaku ili imenu proizvođača, broju motora, važnosti uvjerenja do kada traje, mjestu i datumu i potpisu kao i pečatu izdavaoca takvog uvjerenja. Pored toga, nalaze se i podaci o nedostacima koje je organ pri izdavanju uočio, kao i otklanjanju takvih nedostataka, i eventualno ostale primjedbe.

Ovo uvjerenje o prihvatanju drumskog motornog vozila za prevoz po režimu TIR predstavlja uvjerenje o podobnosti takvog vozila, odnosno o ispunjavanju određenih tehničkih uslova koji su predviđeni naprijed navedenim pravilnikom kao sastavnim dijelom carinske konvencije o međunarodnom prevozu robe po osnovu karneta TIR. Ovakvo uvjerenje se obnavlja svake druge godine, a i ranije, u slučaju da dođe do promjene konstrukcije ili izmjene karakteristika vozila, odnosno do promjene vlasnika ili transportera vozila. Svrha izdavanja ovakvog uvjerenja je u tome da se njima konstatuje da vozilo o kojem je riječ ispunjava tehničke uslove za prevoz u međunarodnom drumskom prevozu po carinskom režimu TIR.

3.3.4. PREVOZ TEŠKE ILI KABASTE ROBE PO REŽIMU TIR

Carinska konvencija o međunarodnom prevozu robe na osnovu karneta TIR, sadrži posebne odredbe o prevozu robe koja je teška ili kabasta. Pod teškom ili kabastom robom, Carinska konvencija o međunarodnom prevozu robe na osnovu karneta TIR, podrazumijeva svaki predmet koji se, po mišljenju carinskih organa carinarnice polaska ne može lako demontirati radi prevoza, i čija težina prelazi 7.000 kilograma, ili čija jedna dimenzija prelazi 5 metara ili čije dvije dimenzije prelaze 2 metra, ili koja roba treba da se natovari tako da većina tovara bude veća od 2 metra.⁵⁷

Ako se radi o prevozu teške ili kabaste robe, prednosti carinskog režima TIR mogu se koristiti pod uslovom da je po mišljenju carinarnice polaska moguće bez teškoća, a na osnovu opisa takve robe i fotografija, identifikovati takvu robu, koja se prevozi i da je

⁵⁶ Stanković dr M. Stakić: Međunarodni transport i špedicija, Beograd 1978., str. 100-120.

⁵⁷ Burati Luiggi, Emanuele P.: Il regime doganale di trasporti internazionali sulla strada TIR, Torino 1961., str.30.

moguće istu snabdjeti oznakama za identifikovanje, ili je zapečatiti da bi se spriječilo da se takva roba ili dijelovi robe ne zamjene ili otuđe dok se takva roba prevozi, natovarena na drumsko vozilo po režimu TIR. I u ovom slučaju, potrebno je da udruženje garantuje ne samo za robu koja je u karnetu TIR, odnosno u spisku, manifestu robe, a koja se roba nalazi na platformi za tovarjenje ili među robom koja je nabrojana u karnetu TIR. Dalje je svakako potrebno da se na svim listovima i na omotu karneta stavi napomena „teška ili kabasta roba” crvenim slovima na jeziku na kojem se štampa karnet. Carinske vlasti i carinarnica polaska mogu zahtijevati da spiskovi, ambalaže, fotografije, planovi itd. robe koja se prevozi po TIR-u budu priključeni TIR-u, a pogotovu kad se radi o prevozu teške ili kabaste robe. Pored toga, carinarnice mogu narediti i pregled vozila i tovara u carinarnicama prelaza, kao i sprovođenje drumskih vozila na račun prevoznika na teritoriji zemlje prolaza, kada posumnjaju u eventualnu mogućnost zloupotrebe prevoza takve teške ili kabaste robe. I u ovom slučaju, carinarnica prolaska poštovaće carinske pečate i plombe odnosno identifikacione znake koje su stavile carinarnice polaska. Međutim, ako smatraju za potrebno, one mogu da dodaju i svoje plombe, odnosno identifikacione znake.

3.3.5. GARANTNA ORGANIZACIJA PO REŽIMU PREVOZA ROBE TIR

Da bi se koristile prednosti u vezi sa prevozom robe po carinskom režimu TIR, potrebno je da postoji izdavalac karneta, odnosno garant, koji se u svakoj državi posebno određuje. Svrha postojanja ove garantne organizacije je da garantuje za plaćanje carinskih dažbina, taksa i novčanih kazni koje terete carinsku robu, kao i za transporter koji prevozi robu po režimu TIR drumskim vozilima u među-narodnom saobraćaju.

U skladu sa naprijed navedenom Carinskom konvencijom o međunarodnom prevozu robe po karnetu TIR, postoji solidarna odgovornost zajedno sa transporterom odnosno vozačem za plaćanje carine i drugih dažbina za robu koja nestane, kroz određeno područje zemlje, a koja se prevozi po carinskom režimu TIR. Odgovornost garantne organizacije odnosi se ne samo na robu koja je navedena u karnetu TIR, već i na onu robu koja je nađena u zapečaćenom drumskom vozilu ili zapečaćenom kontejneru, a koja nije navedena u istom karnetu.

KARNET TIR, NJEGOVI ELEMENTI I POSTUPAK PO NJEMU

Potrebno je istaći da karnet TIR predstavlja jednu knjižicu kojom se omogućava uprošćeni carinski postupak sa drumskim vozilom u međunarodnom prevozu robe. Iz naprijed navedenog proizilazi da karnet TIR označava posebnu knjižicu za međunarodni prevoz drumom.

Karnet TIR izdaje ovlašćena organizacija, udruženje ili garant u zemlji polaska ili u zemlji gdje je vlasnik nastanjen, odnosno gdje ima domicil, odnosno prebivalište. Isti se izdaje na francuskom jeziku, ali se mogu u njemu dodati i dopunske strane koje sadrže i prevod francuskog teksta na jezik zemlje koja je izdala karnet. Na karnetu ne smije da bude brisanja i ispravljanja. Ukoliko bude ispravljanja, ona moraju biti ovjerena.

Karnet TIR se izdaje na strogo propisanom obrascu i isti obrazac se sastoji iz korica, žutog lista i listića (neparnih i parnih, tj. manipulativnih listića).

Na prednjoj strani korica karneta nalaze se sljedeće rubrike:

- Međunarodno udruženje za drumski prevoz, skraćenica IRU,
- oznaka karneta TIR i
- IRU i broj karneta,
- važnost karneta do...(izdavalac karneta stavlja datum do kada zaključno važi karnet),
- izdat od ... (našem slučaju, Savezne privredne komore),
- vlasnik karneta (tu se stavlja ko je vlasnik kao vozar, recimo kod nas Automobilsko preduzeće „Beograd” RJ Međunarodni transport),
- zemlja odlaska,
- zemlja opredjeljenja,
- broj drumskog vozila pod kojim je registrovano,
- certifikat o prihvatanju drumskog vozila ili kontejnera,
- datum tog uvjerenja,
- bruto težina robe koja figurira u manifestu, odnosno u spisku robe u karnetu,
- vrijednost robe koja je označena u manifestu, označena u moneti zemlje odlaska ili u moneti nadležnih organa zemlje,
- potpisi sekretara Savjeta za drumski saobraćaj kao izdavaoca i potpisi sekretara međunarodne organizacije IRU.

Pored toga, na naslovnoj strani karneta nalazi se još i suvi žig ove međunarodne organizacije IRU (dat u crvenom krugu):

broj listića koje karnet ima, označeno crvenim slovima, a prije toga navodi se i broj pasoša vozara koji prevozi robu po karnetu.

Na poledini prednje strane korica, ukratko se daje izjava vozara koji obavlja transport po istom karnetu u tome da izjavljuje da će drumsko vozilo ili kontejner sa natovarenom robom prevoziti po određenom utvrđenom interesu, odnosno pravcu, da će poštovati propise u vezi sa tim prevozom, da će poštovati carinske propise i da neće činiti nikakve zloupotrebe, njegov potpis, pečat, datum i mjesto.

U žutom listu karneta koji ima identične rubrike u svim sljedećim listićima (neparnim i parnim) moglo bi se reći da je izvršena određena podjela. Takva podjela je izvršena i u svim kasnijim listićima (neparnim i parnim). Prvi dio listića (bilo neparnog, parnog ili žutog) čini manifest robe, odnosno spisak robe, drugi dio je manipulativni, tj. služi za zaduženje na neparnom listiću (prenosi se na parni) i na parnom za potvrđivanje prispeća određenog transporta u određeno mjesto. I treći dio listića je talon koji ostaje u karnetu, što znači da se tu otkida i ostaje u karnetu kao dokaz koje pravce, odnosno kroz koje je carinarnice prolaza transport prošao.

Pošto su identične sve rubrike, mi ćemo ih sada nabrojati i u isto vrijeme ćemo kasnije objasniti postupak u vezi sa obezbjeđivanjem carinskog nadzora kod carinarnice ulaska i carinarnice izlaska kroz određeno carinsko područje. Prvi dio žutog svetla, odnosno prvi dio svih listova čini spisak robe. Taj spisak robe popunjava se u carinarnici polaska i popunjava ga vozar, odnosno lice i carinski organ koji je stavio carinske plombe na taj tovar. Taj dio spiska je prenet na sve neparne i parne listiće i u isto vrijeme carinarnica polaska i vozar ovjeravaju sve te prve dijelove, odnosno spiskove robe manifeste robe u karnetu TIR. To čine carinarnice polaska iz razloga što one stavljaju plombe na vozila i zaključuju spisak utovarene robe u vozilo koje prevozi robu po TIR-u.

Ukratko ćemo reći koje sve to rubrike sadrži prvi dio listića karneta TIR (neparnog i parnog), odnosno žutog listića karneta TIR. Radi se o sljedećim rubrikama: o oznaci lista (da li je to broj 1, 2-I dio... o broju karneta TIR, o zemlji porijekla robe koja se upućuje pod brojevima i u određenom spisku), dalje u spisku robe, rubrike o rednom broju robe, oznaci i broju koleta, vrsti koleta, oznaci robe, bruto težini robe, neto težini robe, vrijednosti robe i jedna rezervna rubrika. Taj spisak robe predstavlja doista jednu specifikaciju robe u vozilu, a u isto vrijeme i specifikaciju robe u karnetu koja je natovarena u vozilo. Spisak se na kraju zaključuje i konstatuje koja se koleta kojoj carinarnici upućuju. Naprijed je istaknuto da carinarnica opredjeljenja ne mora da bude samo jedna, već mogu da budu i dvije carinarnice, pa čak ne moraju da budu ni u istoj zemlji. I na kraju se potvrđuje da su ti podaci tačni u mjestu gdje je tovar utovaren od strane preduzeća koje vrši prevoz ili ovlašćenog lica sa pečatom i potpisom carinskog organa polazne ili utovarne carinarnice. Po zaključenju samog spiska se konstatuje da na poslijednjoj polaznoj carinarnici potpis carinskog organa i pečat carinarnice treba da budu stavljeni u dnu spiska kao ovjera svih listića koji će se koristiti u toku transporta. Drugi dio listića karneta TIR u jednom dijelu predstavlja one opšte generalije koje su značajne i koje su preuzete sa prve strane korice karneta. Radi se o podacima o kojem se listiću radi, o broju karneta, važnosti karneta – zaključno do kojeg dana, od koga je izdat karnet, za koje preduzeće kao vozara je izdat, gdje je sjedište tog preduzeća, koje su izlazne carinarnice, koje su polazne carinarnice i koja je određena carinarnica sa brojem registarskog vozila koje vrši prevoz i brojem uvjerenja o prihvatanju takvog vozila odnosno kontejnera. Pored toga, u drugom dijelu listića nalaze se i podaci koji se sa neparnog listića prenose na parni. Znači, popunjavaju se pod indigom. To su podaci koji se nalaze u donjem levom uglu karneta TIR u drugom dijelu tog listića i radi se o rubrikama od broja 31, zaključno sa rubrikom 41. Ti podaci se sa neparnog listića prenose na parni a sa sljedećim rubrikama: potvrdi o utovaru od polazne carinarnice ili prolazne carinarnice, da je isti neparni listić registrovan recimo kod određene carinarnice ulaska ili polaska u jednom carinskom području pod rednim brojem (vodi se kontrolnik ulaznih

karneta), roku transporta koji carinarnica ulaska ili carinarnica polaska daje za transport kroz određeno područje, zatim rubrika gdje transport treba da bude upućen (carinarnica gdje treba prevozno sredstvo da napusti određeno carinsko područje, ili gdje treba da bude transport završen kod neke unutrašnje carinarnice, ako je tu završetak transporta, sa itinererom odnosno pravcem puta utvrđenog od strane carine (taj pravac je vrlo značajan i po pravilu vozar je dužan da se toga pravca i pridržava, tako da on ne može skrenuti sa predviđene maršrute koja je data u samom karnetu).

Zatim se navode podaci o tome koje su plombe stavljene na vozilo ili su priznate plombe (ili sa brojevima) i jedna rezervna rubrika koja je vrlo značajna za navođenje o kojoj se robi radi i koja se prevozi po karnetu TIR ukoliko je to potrebno, kao i sa potpisom carinskog organa i pečatom carinarnice. Taj potpis carinarnica uz ovjeru stavlja na neparni listić i u isto vrijeme i parni listić, s tim što ona kao prolazna ili carinarnica ulaska otkida neparni listić i zadržava ga u svojoj evidenciji (pored toga što je taj listić registrovan u Kontrolniku karneta TIR u carinskom području jedne zemlje). Taj listić ona odvaja i čeka da dobije parni listić od carinarnice izlaska da je transport napustio carinsko područje te zemlje.

Drugi dio listića u donjem desnom uglu, i to parnih listova, znači, listovi 2, 4, 6 ... sadrži rubrike koje su značajne za potvrdu prijema od strane carinarnice koja je robu uputila po režimu TIR, sa konstatacijom da je drumsko vozilo prezentirano u dobrom stanju, da su pečati i oznake za raspoznavanje nepovrijeđeni, da je drumsko vozilo ili kontejner nastavilo put prema inostranstvu i navodi se koja carinarnica sa druge strane određenog carinskog područja, i to inostranog. Dalje se utvrđuje da je drumsko vozilo prezentirano u dobrom stanju, iako postoje neke rezerve ili rezervna rubrika u vezi sa konstatovanim prekršajima, gdje se navodi u čemu se prekršaj ogledao. Postoji i rubrika o mjestu i danu kada je transport kod izlazne carinarnice ili carinarnice opredjeljenja završen, odnosno carinski nadzor nad takvom robom kroz to carinsko područje okončan sa potpisom i pečatom izlazne carinarnice – ili carinarnice opredjeljenja. Poslije stavljanja tog potpisa i pečata izlazna carinarnica ili carinarnica opredjeljenja cijepa parni listić i dostavlja ga carinarnici ulaska ili carinarnici u tom carinskom području. Kada carinarnica ulaska, odnosno polazna carinarnica primi putem pošte parni listić, onda ona vrši razduženje u kontrolniku ulaznih karneta i spaja neparni listić sa parnim listićem istog karneta. Na taj način i carinski transport kroz to carinsko područje je završen i dalje se procedura ponavlja u sljedećoj carinarnici u inostranstvu.

Znači, situacija se ponavlja kroz sljedeće carinsko područje druge zemlje, koja je na putu transporta robe po režimu TIR do mjesta odredišta. Carinarnica ulaska cijepa neparni listić, pošto je prethodno iz drugog dijela neparnog listića prenijela podatke na parni listić i uputila robu izlaznoj carinarnici iz tog carinskog područja u karnet sa robom odlazi do carinarnice izlaska. Carinarnica izlaska iz tog carinskog područja cijepa parni listić i isti parni listić dostavlja ulaznoj carinarnici radi razduženja sa neparnim listićem. Ova carinarnica po prijemu parnog listića spaja ga sa neparnim i na taj način se razdužuje carinski nadzor nad ovakvom robom koja je upućena iz inostranstva po određenom karnetu TIR. Takođe, vrši se i razduženje u kontrolniku ulaznih karneta TIR, tako da je u cjelini carinski nadzor nad određenom robom po karnetu TIR razdužen kod ulazne carinarnice za carinsko područje određene zemlje.

Situacija se ponavlja takođe kroz carinsko područje sljedeće zemlje gdje roba prelazi sa karnetom TIR. Tu ulazna carinarnica cijepa i zadržava neparni listić, a pod indigom podatke (kojom upućuje robu do mjesta izlaska ili opredjeljenja) prenosi na sljedeći parni listić. Carinarnica prijema cijepa parni listić i potvrđuje u donjem desnom uglu parnog listića da je roba u ispravnom stanju prispjela ovoj izlaznoj carinarnici. Takav parni ovjereni listić šalje ulaznoj carinarnici radi razduženja. Transport dalje nastavlja kroz sljedeće carinsko područje druge zemlje. I tako sve do mjesta opredjeljenja. U slučaju da roba pristiže krajnjoj carinarnici, onda se ona pojavljuje kao izlazna carinarnica i u tom slučaju takva unutrašnja carinarnica bi otcijepila parni listić i poslala ulaznoj graničnoj carinarnici radi razduženja.

Potrebno je još da kažemo da kada se cjelokupan transport robe po karnetu TIR završi, onda u samom karnetu, pored korica karneta, ostaje žuti list (sa svim podacima o robi) i svi taloni kao dokaz kroz koje je carinarnice prelaza transport prolazio. Tu se pojavljuju taloni (neparnih i parnih listića), s tim što je svaki talon ovjeren od strane ulazne odnosno izlazne carinarnice, odnosno carinarnice opredjeljenja ili krajnje destinacije. Pored toga, taloni mogu da služe i kao dokaz u carinskom prekršajnom postupku jedne zemlje da je tu neovlašćeno takva roba stupila u slobodan promet. Tako da se zna gdje je zaista određena carinska roba stupila neovlašćeno u slobodan promet. Za takvu carinsku robu će odgovarati solidarno vozar i izdavalac karneta kao garant onoj zemlji u čijem je carinskom području ova neovlašćeno stupila u slobodan promet. To bliže znači da će vozar zajedno sa izdavaocem karneta odgovarati za carinski prekršaj po carinskim propisima te zemlje gdje je transportni put određene robe i zaustavljen.

Pored odgovornosti po carinskom prekršaju, u iznetom slučaju vozar, zajedno sa izdavaocem karneta, solidarno odgovara i za iznos plaćanja carine i drugih dažbina za robu koja je navedena u spisku, odnosno manifestu karneta TIR. Jer, u iznetom slučaju, radi se o robi koja je ušla na određeno tržište, a nad kojom treba sprovesti postupak naplate carina i drugih dažbina.

Praktično se da vrlo jednostavno utvrditi gdje je roba izgubljena pri prevozu robe po TIR-u, jer taloni jednostavno govore gdje se prekinuo transport određene robe po karnetu TIR, odnosno gdje nije razdužen neparni listić i kod koje carinarnice takav listić ostaje nerazdužen. U tom slučaju, granična carinarnica je dužna da traži od izlazne carinarnice kojoj je transport robe po vozilu TIR u drumskom prevozu upućen, da potvrdi prijem takve robe. Ukoliko ova izlazna carinarnica ne potvrdi prijem istupa takve robe, i pored nekoliko urgencija od strane ulazne carinarnice, onda će ulazna carinarnica moći da povede odgovarajući prekršajni postupak protiv vozara i izdavaoca karneta za zloupotrebu režima TIR i carinskih olakšica u vezi sa prevozom robe po TIR-u kao i postupak u vezi sa naplatom carine za robu koja je prevožena po određenom karnetu TIR.

Prema tome, karnet TIR u mnogome pojednostavljuje carinski postupak pri prevozu robe po režimu TIR i to iz više razloga. Radi se, prije svega, o olakšicama u vezi sa raspolaganjem obezbjeđenja u visini proračunate carine i drugih dažbina za robu koja se prevozi po TIR-u, kao i olakšicama u vezi sa ubrazanim i pojednostavljenim postupkom na granici i neotvaranju drumskih vozila i pregleda robe na graničnim prelazima, koja se prevoze po režimu karneta TIR. Prema tome, velike su olakšice koje pruža karnet TIR u

međunarodnom drumskom saobraćaju robe i takve olakšice koristi danas veliki broj zemalja u svijetu.

3.3.6. CARINSKI POSTUPAK SA KONTEJNERIMA

Pod kontejnerima se kao sredstvo transportne opreme podrazumijevaju posebni predmeti transportne opreme (kola za prevoz nameštaja, pokretna cisterna ili druga slična naprava), koja je postojanog kvaliteta i dovoljno jaka da bude podesna za upotrebu u više navrata. Takvo sredstvo transportne opreme treba da služi za olakšanje prevoza robe sa jednim ili više prevoznih sredstava, kao i da je podesno za pretovar sa jednog transportnog sredstva na drugo. Zato se smatra da su kontejneri vrlo podesna sredstva u prevozu multimodalnom ili višegranskom transportu (zemlja-voda-vazduh). Ova sredstva transportne opreme su podesna i za transport od „vrata do vrata”. Tu se, prije svega, misli na transport od vrata prodavca do vrata kupca. Poznato je da se mnogi poslovi međunarodne kupoprodaje, kao distancioni pravni poslovi, realizuju i na nekoliko hiljada kilometara od kupca. Roba se pod carinskim nadzorom utovari u skladištu prodavca u kontejner kao sredstvo transportne opreme, i carinski organi stavljaju određene plombe u zemlji polaska na kontejner i na taj način obezbijede carinsku robu, a kontejner sa plombama prati manifest u kontejneru. Takav kontejner prolazi kroz nekoliko zemalja i menja više transportnih sredstava, kako suvozemnih tako vazdušnih i vodnih, dok ne dođe do zemlje odredišta odnosno do vrata kupca.⁵⁸

Carinski organi zemlje kupca skidaju carinske plombe, i tek tada se roba vadi i carini iz kontejnera.

Kontejner treba da bude unutrašnje zapremine najmanje jedan kubni metar. Tako predviđa Carinska konvencija o kontejnerima. Ovu konvenciju je ratifikovalo više zemalja, a među njima i naša zemlja i ona je za našu zemlju stupila na snagu još 1960. godine. Kontejner treba da bude snabdeven i uređajima koji ga čine lakim za rukovanje, a naročito za prebacivanje putem dizalica sa jednog prevoznog sredstva na drugo. Kontejneri se privremeno uvoze u određena carinska područja i moraju da budu reeksportovani iz takvih zemalja u roku od tri meseca od dana uvoza. Znači, kontejner se mora, ako je privremeno uvezen u carinsko područje, izvesti iz tog područja u roku od tri meseca. Izuzetno, iz opravdanih razloga, mogu carinski organi određene zemlje da dozvole da se kontejner, privremeno uvezen, zadrži, odnosno da mu se produži rok privremenog uvoza. Kad kontejneri ne budu vraćeni u roku od 3 meseca ili budu izgubljeni na određenom carinskom području određene zemlje, ili oštećeni da ne mogu da budu ponovo izvedeni, oni se podvrgavaju uvoznim carinama u toj zemlji. Ukoliko ne budu carinjani, takvi se kontejneri mogu ostaviti besplatno u takvoj zemlji, odnosno da se vlasnik kontejnera ili carinski obveznik odrekne u korist određene zemlje kontejnera, ili da budu uništeni pod carinskim nadzorom. Kontejneri se pojavljuju u kombinovanom transportu, kako suvozemnom tako i vazdušnom i vodnom saobraćaju, i predstavljaju veliki napredak iz razloga što se roba ne mora pretovarivati na putu od vrata prodavca do vrata kupca. U

⁵⁸ Stanković dr Miodrag: Carinski procesni postupak, Beograd 1987., str 125-131.

zadnje vrijeme pojavljuju se i takvi kontejneri koji su vrlo podesni i u pomorskom transportu. Ovo iz razloga što brod ne mora ni da ulazi u određenu luku da bi istovario, na primjer 3-4 kontejnera ili da takav brod čeka nekoliko dana da bi uplovio u određenu luku da bi istovario ovakve kontejnere, odnosno da plaća stojnice i prekostojnice u određenim lukama. U novije vrijeme znači, javljaju se i nova tehničko-tehnološka rješenja sa kontejnerima, tako da se oni izrađuju i od plastike, pa ih brod može zbaciti na nekoliko stotina ili hiljada metara od luke, pa ih lučki organi na taj način mogu lakim pokretnim čamcima i pomoću kuka dopremiti, odnosno dovući do luke gdje bi se takvi kontejneri izvukli na lučki dio pristaništa i obaviti određeni carinski postupak sa robom i kontejnerima, a brod u takvim situacijama produžio dalji put. Znači, to su vrlo velike pogodnosti i savremena tehnološka rješenja, u novije vrijeme, sa kontejnerima.

Svaka zemlja ima određene standarde u proizvodnji kontejnera. Neke zemlje ga proizvode u obliku kocke, a neke u obliku pravouglog paralelopipeda, zavisno od zemlje proizvođača, ali svi ti kontejneri moraju biti najmanje 1 metar kubni (to je uslov koji zahtijeva i Carinska konvencija o kontejnerima). U željezničkom transportu pojavljuju se čitavi vagoni kao kontejneri, tzv. transkontejneri i takvi vagoni su lako manipulativni da se mogu prebaciti sa kolosjeka na brod ili neko drugo transportno sredstvo, a oni svi ispunjavaju kao vagoni određene tehničke uslove u pogledu obezbjeđenja carinske robe u tom transkontejneru.

TEHNIČKI USLOVI ZA KONTEJNERE

Da bi kontejner mogao da se pojavi u međunarodnom prevozu roba, mora ispunjavati određene tehničke uslove koji su predviđeni kao sastavni dio Carinske konvencije o kontejnerima. Tu se zahtijeva kao opšti uslov da carinske plombe odnosno pečati mogu da budu jednostavno i efikasno stavljeni na kontejnere, kao i da nikakva roba ne može biti utovarena ili stavljena u kontejner bez njegovog oštećenja ili povrede pečata, kao i da nema prostora u kome bi se roba mogla skrivati. Kontejner mora biti izrađen tako da svi prostori kao i pregrade koji u njemu postoje, budu lako pristupačni za carinski pregled robe. Pored toga, da bi kontejner mogao da se pojavi u međunarodnom transportu roba, znači ne samo u drumskom nego i u drugim vidovima saobraćaja, potrebno je da ima vidno istaknuto uvjerenje na jednoj stranici kontejnera u plastičnom omotu kojim se dokazuje da takav kontejner ima određene uslove koje zahtijeva Konvencija o kontejnerima.

U članu 2. naprijed navedene Carinske konvencije o kontejnerima, dati su precizni uslovi koje svaki kontejner treba da ispuni da bi mogao da bude podoban za međunarodni transport robe. Tu se vrlo detaljno govori o stranama, podu, i tavanici kontejnera, da budu konstruisani od ploča, dasaka ili dovoljno jakih tabli, da su zavareni, užljebljeni ili spojeni na način da ne bude nekih praznina ili skrivenih prostora, kao i otvorima za provjetravanje sa jasno preciziranim dimenzijama. Pored toga, u tehničkim uslovima govori se vrlo detaljno i o sistemima za zatvaranje, gdje je predviđeno da vrata i svi sistemi za zatvaranje kontejnera imaju biti opremljeni napravama koje dopuštaju jednostavno i efikasno carinsko pečaćenje, odnosno stavljanje carinskih plombi. Šarke na vratima imaju biti tako napravljene i podešene da se vrata i drugi sistemi za zatvaranje, jednom

zatvoreni, ne mogu ponovo skinuti sa šarke i na taj način izigra cjelokupan postupak u vezi sa robom koja je obezbjeđena u kontejneru. Dalje se u ovoj Konvenciji, odnosno u prilogu Konvencije, vrlo detaljno govori o kontejnerima za specijalnu upotrebu, kao što su kontejneri-hladnjače, kontejneri-cisterne, kontejneri za nameštaj i dr. Pored toga, posebno se govori o kontejnerima za sklapanje i rasklapanje.

Svaki kontejner mora da bude verifikovan za međunarodni transport i da o tome dobija određeno uvjerenje od nadležnih organa da je isti podoban u međunarodnom transportu roba.

Uvjerenje o prihvatanju kontejnera za međunarodni transport roba, treba da sadrži, pored broja uvjerenja, i podatke o tome koja je vrsta kontejnera, ime i adresu vlasnika kontejnera, koje su identifikacione oznake i brojevi kontejnera, spoljašnje dimenzije kontejnera, koja su bitna svojstva kontejnera i važnost kontejnera, sa mjestom, potpisom i žigom organa koji je kontejner i prihvatio, odnosno koji je izdao uvjerenje o prihvatanju kontejnera za međunarodni transport roba. ⁵⁹

Statistički proračun kapaciteta kontejnerskog terminala, prijem i otprema kontejnerskih vozova, tegljača, poluprikolica i dužina trake za slaganje kontejnera dobiju se po slijedećim formulama:

- 1. Statistički kapacitet terminala, odnosno maksimalni broj kontejnera koji se u određenom vremenskom intervalu mogu smjestiti na trake za privremeno odlaganje izračunava se izrazom:**

$$N_k = \frac{n \cdot l \cdot y}{L_k}$$

gdje je:

N_k - broj kontejnera koji se može smjestiti na traku za privremeno odlaganje

n - broj traka za slaganje kontejnera pomnožen s brojem razina (2 trake x 3 razine)

l - dužina trake za odlaganje kontejnera

y - koeficijen iskorišćenja trake po dužini

L_k - dužina kontejnera

- 2. Potreban broj kolosjeka za prijem kontejnerskih vozova iz terminala izračunava se prema izrazu:**

⁵⁹ Marković I.: Modeli za određivanje kapaciteta savremenih terminala i integralnih transportnih sustava, Promet, 1989, str.11-20.

$$n_{pr} = \frac{N_{pr} \cdot t_{pr}}{a \cdot T_r}$$

gdje je:

n_{pr} - broj kolosjeka za prijem vozova

N_{pr} - broj kontejnerskih vozova u najopterećenijem razdoblju tokom dana

t_{pr} - vrijeme zauzetosti kolosjeka jednim vozom na prijemu

T_r - radno vrijeme stanice u kojem se ostvaruje prijem vozova za stanicu

3. Potreban broj kolosjeka za otpremu vozova dobijamo prema izrazu:

$$n_k(ot) = \frac{N_{ot} \cdot t_{ot}}{a \cdot T_r}$$

gdje je:

$N_k(ot)$ - potreban broj kolosjeka za otpremu kontejnerskih vozova

t_{ot} - zauzetost kolosjeka jednim vozom u otpremi

N_{ot} - broj vozova koji se otpremaju

T_r - radno razdoblje otpremanja vozova

a - koeficijent vremenskog iskorišćenja

4. Potreban broj vučnih tegljača za terminal ovog tipa možemo izračunati na slijedeći način:

$$N_{tg} = K \cdot N_t = \frac{N}{T_r} \cdot \frac{N_k \cdot \alpha}{N_{tk} \cdot \gamma_p}$$

gdje je:

N_{tg} - potreban broj vučnih vozila

K - koeficijent potrebe vučnih vozila

N_t - broj obrta pri prevozu kontejnera

E - prosječan obrtaj vučnih vozila

T_r - vrijeme rada terminala - vrijeme rada vučnih vozila

N_k - broj kontejnera koji se prevoze u toku rada terminala

α - koeficijent neravnomjernosti pristizanja i otpreme kontejnera u toku dana

N_{ik} - koeficijent praćenja proizvodnosti poluprikolica zbog prevoza dva i više kontejnera na jednom vozilu

γ_p - koeficijent prometa prevoznog procesa koji se ostvaruje kada se pri prometnoj vožnji obavlja prevoz kontejnera u terminal.

5. Potreban broj poluprikolica možemo izračunati prema izrazu:

$$N_{pl} = \frac{N_k \cdot (t_p + t_m + 2 \frac{L_{st}}{V_{st}} + t_{ui})}{T_r \cdot n_{ik} \cdot K_{dv}}$$

gdje j:

N_{pl} - broj potrebnih poluprikolica

N_k - broj kontejnera koje treba prevesti za vrijeme rada terminala

α - koeficijent neravnomjernosti pristizanja i otpreme kontejnera tokom dana

T_r - vrijeme rada terminala koje se podudara s radom vučnih i voznih sredstava

t_p - vrijeme prekrcanja kontejnera s vagona na poluprikolicu i obrnuto

t_m - vrijeme potrebno za izbor vozila u terminalu i za obavljanje manipulativih operacija otpreme kontejnera kao pošiljke

$2L_{st}/V_{st}$ - prosječno potrebno vrijeme za prevoz kontejnera od terminala do skladišta korisnika i nazad

t_{ui} - vrijeme potrebno za ukrcaj kontejnera u skladištu korisnika

n_{ik} - koeficijent povećanja proizvodnosti rada poluprikolice zbog prevoza dva ili više kontejnera na jednom vozilu

K_{dv} - koeficijent dvojnih operacija u skladištu korisnika

6. Stvarno odnosno inventarsko stanje poluprikolica izračunavamo:

$$N_{pli} = N_{pl} \cdot (1 + \frac{P}{100})$$

7. Dužina trake za slaganje kontejnera izračunava se pomoću izraza:

$$L_k = \frac{N_k \cdot L_k \cdot S_k \cdot \alpha \cdot t}{T_r \cdot ek \cdot 100}$$

gdje je: L_k - potrebna dužina trake za privremeno odlaganje kontejnera

N_k - dnevni broj kontejnera koji se privremeno odlažu na traku

L_k - dužina kontejnera u upotrebi

S_k - koeficijent slobodnog prostora pri uzdužnom slaganju kontejnera

α - koeficijent neravnomjernosti pristizanja i otpreme kontejnera

t - prosječno vrijeme zadržavanja kontejnera na traci za privremeno odlaganje u časovima

T_r - efektivno radno vrijeme terminala

ek - broj etaža pri slaganju kontejnera

8. Statistički kapacitet terminala odnosno maksimalni broj kontejnera koji se u određenom vremenskom intervalu mogu smjestiti na trake za privremeno odlaganje izračunava se slijedećom formulom:

$$N_k = \frac{n \cdot l \cdot y}{L_k}$$

gdje je: L_k - potrebna dužina trake za privremeno odlaganje kontejnera

N_k - broj kontejnera koji se može smjestiti na traku za privremeno odlaganje

n - broj traka za slaganje kontejnera pomnožen sa brojem nivoa.

l - dužina trake za odlaganje kontejnera

y - koeficijent iskorišćenja trake po dužini

L_k - dužina kontejnera od 30'

ek - broj etaža pri slaganju kontejnera

Prostor na kojem se obavlja ukrcaj, iskrcaj ili prekrcaj kontejnera može se izračunati i prema formuli⁶⁰:

⁶⁰ Marković I.: Savremeni transportni sistemi, izdanje CIP, Zagreb 1981. Str. 158.

$$\text{povrsina [m}^2\text{]} = \frac{\text{broj kontejnera dnevno} \times \text{povrsina jednog kontejnera}}{\text{broj redova u visini} \times \text{koeficijent iskoriscitenosti}}$$

Koeficijent iskorišćenosti kreću se u granicama:

- kod portalnih kranova 0,45 - 0,55
- kod bočnih pretovarivača 0,40 - 0,45
- kod frontalnih 0,20 - 0,25
- u Ro-Ro prevozu 0,25 - 0,30

Tabela 2. Kapaciteti i struktura kontejnerske flote

Tip broda	Broj brodova 1982.	Udio u % 1982.	Broj brodova 1987.	Udio u % 1987.
Celularni (kontejnerski)	657	26	1067	26
Konvertovani u celularni	156	6	172	4
Ro-Ro kontejnerski	94	4	133	3
Ro-Ro brodovi	344	14	510	12
Polukontejnerski	1136	44	1936	47
Bulk kontejnerski	143	5	301	7
Nosači barži	17	1	30	1
Ukupno	2565	100%	4149	100%
Kapaciteti u TEU	1528000		2571000	

Izvor 1989

- Shipping statistic

- Containerisation International, 1987, str.53.

Tabela 3. Deset zemalja s najvećom kontejnerskom flotom (u min BRT i DWT)

Redosljed	Zemlja	Zapremina - BRT	Nosivost - DWT
1.	SAD	3,2	3,4
2.	Japan	1,9	1,7
3.	Panama	1,6	2,0
4.	SR Njemačka	1,5	1,7
5.	Velika Britanija	1,5	1,4
6.	Danska	1,0	1,1
7.	Francuska	0,7	0,7
8.	Rusija	0,6	0,7
9.	Singapur	0,6	0,7
10.	Holandija	0,6	0,6
Ukupno		1,2	14,0
Udio u svijetskoj kontejnerskoj floti		72%	70%

Izvor: Review of maritime transport, 1996. UNCTAD

3.3.7. CARINSKI POSTUPAK U DRUMSKOM SAOBRAĆAJU SA PREVOZNIM SREDSTVIMA KOJA NE DOLAZE PO KARNETU TIR

U slučaju da se roba prevozi u međunarodnom drumskom transportu vozilima koja ne dolaze sa karnetom TIR, pravi se razlika da li se radi o domaćim ili stranim vozilima. Tu razliku pravi naš Carinski zakon iz 1976. godine, sa izmjenama i dopunama iz 1979. godine, gdje predviđa da je vozar dužan (pogotovu ako je riječ o stranom vozaču) da plati na ime obezbjeđenja za robu koju prevozi, iznos u visini proračunate carine i drugih dažbina koje bi se inače naplatile na takvu robu. U slučaju da strani vozar kod sebe nema sredstava da položi taj iznos, odnosno da deponuje ovaj novčani iznos u visini proračunate carine i drugih dažbina za robu koju prevozi preko našeg carinskog područja, onda je dužan da položi određenu garanciju banke.⁶¹

Međutim, vrlo često se događa da za stranog vozača kroz naše carinsko područje obično garantuje neki domaći transporter da će on platiti carinu i druge dažbine u slučaju da strani vozar napravi neku zloupotrebu sa carinskom robom koju prevozi kroz naše carinsko područje, bez karneta TIR, odnosno bez ispunjavanja uslova po režimu TIR. Ta situacija je vrlo česta, možda više iz praktičnih razloga. Radi se najčešće o tome da i strani vozar našem vozaču polaže takvu ili sličnu garanciju ili se nađe na usluzi kad ovaj prevozi robu kroz carinsko područje njegove zemlje pa mu ovaj za „revanš“, to čini u našem carinskom području. Međutim, ukoliko strani vozar ne prevozi robu po TIR-u, a ne garantuje ni jedna domaća organizacija za plaćanje carina i drugih dažbina za njega, on bi bio dužan da u skladu sa Carinskim zakonom, položi novčano obezbjeđenje u visini proračunate carine za robu koju prevozi kroz naše područje. Tu se ne radi samo o proračunu carine nego i o proračunu drugih uvoznih dažbina koje terete takvu robu. Na taj način, carinsko područje određene zemlje je u cjelini zaštićeno od eventualnih zloupotreba sa takvom robom koja se prevozi kroz naše carinsko područje i ukoliko dođe do nekih zloupotreba, carinski organi naše zemlje imaju mogućnost da tako položeno obezbjeđenje prihoduju u budžet Federacije kao prihod od carine i drugih dažbina za robu, koja je, recimo, nestala na našem carinskom području.

Postupak sa robom koju prevoze domaći vozači, a bez karneta TIR, je sljedeći:

Ako robu prevoze domaći vozači u drumskom saobraćaju i ako se na robu koja se prevozi mogu staviti carinska obilježja, tako da se ista roba ne može vaditi ili stavljati neka druga bez oštećenja carinskih obilježja, onda za takvu robu carinarnici i neće tražiti polaganje obezbjeđenja nego će takvu robu po carinskim propisima uputiti određenoj unutrašnjoj carinarnici. U takvim situacijama, znači, domaći vozar ima dvije mogućnosti. Jedna je da položi obezbjeđenje za robu koju prevozi i to za onu robu na koju se ne mogu staviti carinska obilježja, i druga mogućnost da ne položi obezbjeđenje u visini proračunate carine i drugih dažbina ako se na carinsku robu mogu staviti obilježja. U takvim situacijama, od domaćeg vozača može se zahtijevati garancija. Tu je predviđeno da, pored garancije u vidu pismenog izjašnjavanja preduzeća da će platiti carinu, može da posluži i garancija određene banke o plaćanju carine i drugih dažbina određene domaće

⁶¹ Šibalić Vukosav: Carinski postupak, Beograd 1981., str. 97.

organizacije, kao vozara u slučaju eventualne zloupotrebe po prevozu robe koja ne dolazi po režimu TIR.

Pored ove garancije, bilo od preduzeća ili od banke koja garantuje za domaću organizaciju, kao vozara, kod granične ulazne carinarnice ispostavlja se tzv. garancijska deklaracija.

Ta deklaracija ima sve elemente kao i ostale uvozne carinske deklaracije i u nju se unose svi elementi o carinskoj robi koja se prevozi po istoj. Jedan primjerak takve garancijske uvozne deklaracije ostaje kod ulazne granične carinarnice, a drugi primjerak sa vozarom odlazi do odredišne carinarnice, bilo izlazne, bilo neke unutrašnje carinarnice. Ovakva garancijska deklaracija ima svoj broj i ista se odlaže u posebnu fasciklu, a vodi se i posebni kontrolnik ili knjiga garancijskih deklaracija za robu koja se prevozi u drumskom saobraćaju a koja ne dolazi po režimu TIR. Kad ulazna carinarnica primi robu po garancijskoj deklaraciji, ona potvrđuje pismeno prijem onoj carinarnici koja je robu po istoj deklaraciji i uputila. Granična carinarnica vrši razduženje u knjizi garancijskih deklaracija, a primjerak ove sravnjuje i spaja sa primjerkom deklaracije koji se nalazio u dokumentaciji ulazne carinarnice.

U slučaju eventualne zloupotrebe i gubitka robe koju je domaći vozar prevezio po tzv. garancijskoj deklaraciji, ulazna carinarnica će protiv njega povesti carinsko-prekršajni postupak, a takođe i postupak u vezi sa naplatom carine i drugih uvoznih dažbina za robu koju je ovaj prevezio po garancijskoj deklaraciji.

3. 3.8. CARINSKI DOKUMENTI ZA VOZILA (KARNET I TRIPTIK)

U ranijim izlaganjima govorili smo o carinskom postupku s robom u međunarodnom cestovnom saobraćaju i objasnili smo postupak pod pokrićem kameta TIR i bez tog pokrića. Međutim, i za samo vozilo, u pravilu, potrebna je carinska kontrola, a kako se tu radi zapravo o privremenom uvozu ili izvozu, to je trebalo propisati postupak i za takve, u posljednje vrijeme masovne slučajeve. Naravno tu se morao pronaći najjednostavniji način, kako uslijed administrativnih prepreka ne bi dolazilo do zastoja u cestovnom međunarodnom saobraćaju, što bi dovelo do neugodnih posljedica, pogotovo u saobraćaju turista.

Problem je naravno riješen donošenjem Carinske konvencije o privremenom uvozu privatnih motornih vozila. Konvencije o carinskim olakšicama za turizam i Carinskom konvencijom o privremeniom uvozu cestovnih trgovačkih vozila. Materija se i nadalje nalazi na stalnom usavršavanju, a naša zemlja i naši propisi predviđaju u mnogome čak i liberalniji režim nego što je propisan spomenutim konencijama.

Osnovno je u spomenutim konvencijama to da neka priznata organizacija treba da garantuje da će se odnosno vozilo vratiti u polaznu zemlju, te da se, u tom smislu, izdaju za pojedina vozila odgovarajući dokumenti. Organizacije koje štampaju takve dokumente jesu: Međunarodna automobilska federacija (FIA) sa sjedištem u Parizu, te Međunarodna turistička zajednica (AIT) sa sjedištem u Ženevi, a članovi ovih dviju organizacija, među

njima i Automoto savez Jugoslavije, ovlašteni su za izdavanje odgovarajućih dokumenata i za garantovanje carinskih dažbina za motorna vozila u međunarodnom cestovnom saobraćaju. Na taj se način postupak pri prelazu granice sveo na minimalno, pri čemu je dozvoljen da je vozilo snabdjeveno karnetom ili triptihom.

KARNET (Cernet de Passages en Douanes)

Karneti su štampani na francuskom jeziku, a sastoje se iz korica i umetnutih listova za kontrolu prelaza granice. Na prvoj stranici korica nalaze se podaci o vlasniku vozila, na drugoj podaci o vozilu sa garancijom izdavaoca, dok su na trećoj i četvrtoj stranici odštampane uputstva za upotrebu karneta (na raznim jezicima). Karneta ima tri vrste, i to: za 11 ili 25 prelaza (veliki), koji vrijede 1 godinu dana, te za 5 prelaza (mali) koji vrijedi 3 mjeseca.

Interesenti mogu zahtijevati izdavanje bilo kojeg karneta, no oni s više prelaza su skuplji.

Karneta izdaju, uz naplatu propisanih taksi, republički auto-moto savezi. Pri tome se mora podnijeti zahtjev za izdavanje na formularu auto-moto saveza, uz navod svih potrebnih podataka: o vozilum koje predviđa sam formular. Ako sam vlasnik ne vozi vozilo, treba potpisati ovlaštenje da odnosni vozač može otputovati tim vozilom za inostranstvo. To ovlaštenje (na našem i francuskom jeziku) takođe se daje na formularima auto-moto saveza. Osim toga, potrebno je da vozač ima i međunarodnu vozačku dozvolu koju takođe izdaje auto-moto savez na osnovu izdane domaće vozačke dozvole, a vozač je zatraži popunjavanjem posebnog formulara koji dobije kod auto-moto saveza. Pojedine države priznaju našu domaću vozačku dozvolu, te međunarodna nije potrebna.

Nakon podnjetog zahtjeva za izdavanje karneta auto-moto savez popunjava pisaćom mašinom listove, pričvršćuje za korice i uručuje podnosiocu zahtjeva.

Svaki list karneta podijeljen je na tri dijela i vrijedi samo za jedno prolazno zadržavanje u nekoj stranoj zemlji. Ulaz u stranu zemlju moguć je samo onda ako je zemlja iz koje vozilo dolazi ovjerila ulaz i izlaz, na osnovu čega mu strana zemlja u koju vozilo dolazi dozvoljava ulaz.

Prilikom izlaza iz Jugoslavije, kao i prilikom povratka u Jugoslaviju, carinske vlasti ne ovjeravaju listiće. Kod ulaza našeg vozila u jednu stranu zemlju ulazna će carinarnica otkinuti ulazni listić broj I ("Volet d' entree 1"), a kod izlaza izlazni listić broj 1. ("Volet de sortie 1"). Vlasnik karneta treba da vodi računa da svaki prelaz granice bude propisno ovjeren pečatom na karnetu, jer ako to propusti, morati će se vratiti radi ovjere. Svaki dalji prelaz u neku drugu zemlju kontroliše se na isti način, tj. otkidanjem narednih listića, a izlazna carinarnica uvijek dostavlja otkinut listić ulaznoj carinarnici, te se na taj način kontroliše da li je neko vozilo izašlo iz zemlje ili nije.

Karnet treba, po isteku roka važnosti, pa i slučaju ako nije iskorišćen, vratiti onom auto-moto savezu koji ga je izdao. Gubitak se mora takođe prijaviti. U slučaju gubitka, prodaje, krađe ili uništavanja vozila, vlasnik je takođe obavezan poslati auto-moto savezu sve carinske dokumente koje ima, a koji se odnose na to vozilo.

Karneti su po pravilu potrebni za sva motorna vozila, počev od motocikla pa daje (putnička, teretna i specijalna) vozila. U posljednje vrijeme ne zahtjeva se karnet za motocikle i putničke automobile. Budući da naši carinski organi uopšte se zahtjevaju karnet pri izlasku iz zemlje, već se zadovoljavaju samo time da se pri izlazu popuni poseban carinski formular radi evidencije o izašlom vozilu, to pojedini naši transporteri ni ne traže karnete, već prolaz kroz strane zemlje regulišu putem svojih poslovnih partnera (korespondenata) u inostranstvu, plaćajući za carinsku kontrolu tranzita određenu taksu u devizama. Transporterima je to, međutim, ponekad jednostavnije i jeftinije nego da uzimaju karnet koji je prilično skup, a osim toga može biti da se samo djelimično iskoristi u roku važnosti, a nakon toga je ionako neupotrebljiv.

TRIPTIK (Triptyque)

I triptik je štampan na francuskom jeziku, a razlikuje se od karneta što važi samo za jedno putovanje i to u susjednu zemlju, a karnet važi za više prelaza i za više zemalja.

Triptik takođe štampa FIA na papiru ružičaste boje. Sastoji se iz jednog lista papira koji je perforiranjem razdijeljen na četiri dijela, i to: na talon koji ostaje izdavaocu, listić I, II i III. Kod ulaza u stranu zemlju ulazna carinarnica otkida listić (volet) I i stavlja potvrdu o ulazu na broj II. Kod izlaza iz zemlje otkida listić II, a potvrđuje izlaz na broju III. Listić III mora se vratiti izdavaocu (auto-moto saveza) koji ga priključuje talonu.

Postupak za dobijanje triptika isti je kao i za dobijanje karneta. Za izdavanje se plaćaju određene takse. U slučaju gubitka triptika, prodaje vozila, uništenje, krađe ili slično, vrijedi isto što smo naveli i za karnet.

U posljednje vrijeme triptik se ne zahtjeva za motocikle i putničke automobile.

3.4. NADZOR U VODNOM SAOBRAĆAJU

3.4.1. CARINSKI POSTUPAK SA ROBOM I PREVOZNIM SREDSTVIMA U VODNOM SAOBRAĆAJU

Carinski postupak nad robom koja se prevozi u vodnom saobraćaju⁶² može biti: na graničnim rijekama ili jezerima ili na moru. Pored toga, postoji i poseban carinski postupak u saobraćaju na Dunavu. Brodovi koji saobraćaju sa inostranstvom mogu prispeti u luke i pristanište koji su otvoreni za međunarodni saobraćaj. Izuzev, u slučaju više sile, brodovi mogu pristajati i na drugim mestima. Tada je zapovjednik broda dužan da odmah obavijesti nadležnu carinarnicu ili opštinski organ unutrašnjih poslova.

U naprijed navedenim lukama, odnosno pristaništima, brodovi mogu pristajati samo uz naprijed određeni carinski gat – na dijelu luke ili pristaništa ili u slobodnoj carinskoj zoni. Carinski gat kao mjesto gdje se vrši pristajanje brodova, koji se stavljaju pod carinski nadzor, određuje lučka odnosno pristanišna kapetanija u sporazumu sa republičkim

⁶² Madarić Juraj: Špedicija (Špeditorska tehnika, transportno osiguranje, carinski postupak), Zagreb 1978. Str 178.

odnosno pokrajinskim organima unutrašnjih poslova koji je nadležan za kontrolu prelaženja državne granice, carinarnicom i radnom organizacijom za lučke, odnosno pristanišne usluge. Carinski gat je dio luke, pristaništa ili obale i isti je određen za pristajanje brodova koji saobraćaju sa inostranstvom. Ovaj se gat odvaja posebnom ogradom i obilježava tablom koja je obojena bojama državne zastave sa nazivom carinarnice. Prostorije koje su potrebne za obavljanje carinske kontrole i nadzora nalaze se na izlazu iz gata iz određene luke ili pristaništa.

Preduzeće za lučke, odnosno pristanišne usluge, obavezno je da obezbijedi carinarnici prostorije koje su potrebne za kontrolu putničkog prometa i sprovođenje drugih mjera carinskog nadzora. Pri pristajanju brodova van carinskog gata ili van dijela određenog u luci ili pristaništu, potrebno je odobrenje nadležne lučke odnosno pristanišne kapetanije. Ako se radi o luci i pristaništu koje nije otvoreno za međunarodni saobraćaj, izuzev u slučaju više sile, tada je potrebno da ovakvo pristajanje odobri nadležna lučka, odnosno pristanišna kapetanija. Pristanišna ili lučka kapetanija ovakvo odobrenje izdaje u saglasnosti sa republičkim odnosno pokrajinskim organom unutrašnjih poslova nadležnim za kontrolu prelaženja državne granice i sa carinarnicom.

Brodovi u domaćem saobraćaju, bilo da se radi o saobraćaju na moru, graničnim rijekama ili jezerima, mogu da pristaju samo u onim lukama koje su žive, odnosno koje su otvorene za međunarodni ili domaći saobraćaj, onda je pristajanje brodova dozvoljeno samo onima koji su u domaćem saobraćaju i koji prevoze domaću robu iz jednog u drugo mjesto u Jugoslaviji. Stoga u pristaništima i lukama koje nisu otvorene za saobraćaj mogu pristajati i brodovi koji prevoze domaću ili stranu neocarinjenu robu za koju imaju odgovarajuće carinske isprave, i sportski brodovi ili čamci dok služe sportu odnosno ličnim potrebama njihovih sopstvenika. Potrebno je istaći da brodovi koji saobraćaju u domaćem saobraćaju mogu pristajati u carinski gat, odnosno dio luke ili pristaništa koji je predviđen za brodove u međunarodnom saobraćaju tek po odobrenju nadležne organizacije. U naprijed iznetom smislu, treba podrazumijevati plovni objekat koji prevozi ili je namenjen da prevozi robu i lica. Pod pojmom prevoznog pomorskog sredstva podrazumijeva se plovni objekat uopšte i on se shvata u nešto širem smislu i u sebi sadrži i pojam broda pa se smatra sve ono što plovi, a može da posluži za prevoz robe i lica.⁶³

3.4.1.1. CARINSKI NADZOR NAD BRODOVIMA

Brodovi koji plove u carinskom pograničnom pojasu na moru, graničnim rijekama i graničnim jezerima, moraju da imaju manifest, sem ako to Carinskim zakonom nije drugačije predviđeno. Manifest je posebna isprava koju zapovjednik broda izdaje, ili određeno lice koje je zapovjednik broda ovlastio, a u koji se upisuje cjelokupan teret na brodu. Izuzetno se može prihvatiti kao manifest i druga isprava koja sadrži podatke propisane za manifest.

Imamo dva oblika manifesta. Jedno je dolazeći manifest (za brodove koji dolaze iz inostranstva) i odlazeći manifest za one brodove koji odlaze u inostranstvo.

⁶³ Popović dr M., Carinsko poslovanje, Beograd, 1967, str. 140.

Dolazeći manifest treba da sadrži: ime i državu kojoj brod pripada, ime i prezime zapovjednika broda, iz koje luke odnosno pristaništa brod dolazi, oznake i brojeve na koletima, broj i vrstu koleta, količinu i naziv robe, brojeve brodskih teretnica za teret koji treba istovariti u pristaništu, odnosno luci ili pristaništima u kojima će se ostali teret istovariti, luku odnosno pristanište utovara robe koja se prevozi po osnovu brodske teretnice.

Odlazeći manifest treba da sadrži: ime i državu kojoj brod pripada, ime i prezime zapovjednika broda, luku destinacije, oznake i brojeve na koletima, broj i vrstu koleta, količinu i naziv robe, brojeve brodskih teretnica za teret koji je utovaren u luci odnosno pristaništu u kome je utovar obavljen.

I u odlazećem i dolazećem manifestu i u nekim drugim ispravama koje se prilažu uz manifest, moraju se posebno upisati: stvari koje pripadaju posadi broda, prtljag putnika predat brodu na prevoz, namirnice, potrošni i pogonski materijal za snabdjevanje broda, posade i putnika. Oni brodovi koji saobraćaju sa inostranstvom, koji utovaraju robu u domaćim lukama i pristaništima, manifest moraju da sastave po izvršenom utovaru u brod najkasnije dva časa prije isplovljavanja broda. Brodovi koji dolaze iz inostranstva, s robom ili bez robe, manifest moraju imati u času prelaska broda preko carinske linije.

Brodovi koji dolaze iz inostranstva moraju imati dolazeći manifest koji mora da bude preveden na jedan od jezika naroda Jugoslavije, ako ovaj nije sastavljen na engleskom, francuskom, ruskom ili italijanskom jeziku.

Brodovi koji odlaze u inostranstvo moraju imati odlazeći manifest na jednom od jezika naroda Jugoslavije, utvrđenih republičkim ustanovama, ako ovaj nije sastavljen na engleskom, ruskom, francuskom ili italijanskom jeziku.

Carinski zakon predviđa da u određenim situacijama neki brodovi ne moraju imati manifest:

- brodovi koji su u povlašćenoj plovidbi,
- brodovi koji prevoze domaću i stranu ocarinjenju robu za koju imaju druge odgovarajuće carinske isprave,
- jugoslovenski i strani brodovi koji viju vojnu pomorsku zastavu,
- službeni brodovi (brodovi pomorske plovidbe, unutrašnje plovidbe, organa uprave i dr.),
- brodovi koji služe u naučne svrhe,
- ribarski brodovi koji služe samo za ribolov,
- brodovi poljoprivrednika koji služe samo za potrebe njihovog zanimanja,
- sportski čamci koji služe sportu odnosno ličnim potrebama njihovih sopstvenika.

Ako manifest nije uredno popunjen i ne sadrži sve naprijed navedene podatke, carinarnica vraća manifest naznačujući u čemu je nedostatak, odnosno koji podatak u manifestu treba ispraviti, kao i rok i vrijeme u kome se manifest mora dopuniti odnosno ispraviti.

U slučaju da zapovjednik broda koji po odredbama Carinskog zakona mora imati manifest, ne preda carinarnici u određenom roku manifest i druge propisane isprave, carinarnica tada može narediti da se roba istovari i čuva pod carinskim nadzorom na teret i rizik zapovjednika broda.

Zapovjednik broda je dužan da u roku od 24 časa po dolasku broda iz inostranstva u luku odnosno pristanište, prijavi carinarnici robu i brod i to podnošenjem manifesta.

Carinski postupak sa brodom koji dolazi iz inostranstva vrši se odmah poslije sanitarnе-fitosanitarne i veterinarske kontrole broda.

3.4.1.2. PREGLED BRODA

Predstavnici broda i sopstvenika tereta i druga lica mogu, uz saglasnost carinarnice, a u pratnji carinskog radnika ili preduzimanja određenih radnji carinskog nadzora, da dolaze na brod prije njegovog pristajanja uz carinski gat ili dio obale koji je određen za pristajanje, ali tek pošto brod dobije odobrenje za saobraćaj sa obalom od nadležne lučke odnosno pristanišne kapetanije i republičkog odnosno pokrajinskog organa unutrašnjih poslova nadležnog za prelaženje državne granice. Dok je ovaj brod u luci odnosno pristaništu, predstavnici broda ili predstavnici sopstvenika tereta mogu slobodno dolaziti na brod. Zapovjednik broda je obavezan da carinskim radnicima obezbijedi dolazak na brod i povratak sa broda i da im omogući vršenje carinskog pregleda. Zapovjednik broda je dužan da obezbijedi osvetljenje na brodu u svim prostorijama broda u kojima se vrši carinski pregled. Kada je brod prispio iz inostranstva u jugoslovensku luku odnosno pristanište, a pošto je lučki odnosno pristanišni organ odobrio plovidbu broda ka obali odnosno slobodan saobraćaj sa obalom, carinarnica vrši pregled broda. Pregled broda može se izvršiti po potrebi i dok se brod nalazi na sidrištu.

Izuzetno, kad postoji osnovana sumnja da se na brodu nalazi krijumčarena roba, tada carinarnica može da izvrši pregled broda i prije dobijanja odobrenja za slobodni saobraćaj sa obalom. Carinarnica je dužna da o tome prethodno obavijesti nadležnu lučku odnosno pristanišnu kapetaniju.

Carinskim propisima je određen poseban redosled u vezi sa pregledom brodova koji se nalaze u luci odnosno pristaništu. Tu je predviđen postupak posebno kad se radi o više brodova koji čekaju da se izvrši carinski pregled, ili druge radnje u carinskom postupku. Carinarnica vrši pregled broda po redu kojim oni dobijaju odobrenje za slobodan saobraćaj sa obalom, odnosno po redu podnošenja isprava kojima je uslovljen postupak carinskog organa.

Carinski postupak kod pokvarljive robe može se vršiti odmah po podnošenju posebnih isprava propisanih u carinskom postupku. Takođe i carinski postupak sa stvarima koje

putnici sobom nose vrši se odmah čim se dobije odobrenje za slobodan saobraćaj sa obalom.

Carinski pregled broda sastoji se od pregleda manifesta, sravnjenja stanja tereta i stvari koje pripadaju posadi, prtljaga putnika koji je na prevoz predat brodu, namirnica, pogonskog i potrošnog materijala sa podacima koji su navedeni u manifestu, kao i pregleda svih brodskih prostorija. Ovaj se pregled vrši u pristustvu ovlašćenog predstavnika broda. Pregled broda predstavlja jednu rutinsku mjeru koju carinski organi obavljaju u svakoj prilici. Praktično se može govoriti o detaljnijem ili rutinskom pregledu broda. Detaljniji pregled broda iziskuje malo više vremena i sravnjenja brodskog tereta i robe koja pripada kao prtljag posadi i putnicima, namirnica i pogonskog potrošnog materijala, ali isti ne predstavlja pretres broda. Kad se carinskim pregledom broda utvrdi, da na brodu ima namirnica u većoj količini nego što je potrebno za vrijeme plovidbe istog carinarnica može takav višak proizvoda da stavi pod carinski nadzor (da plombira i sl.). Carinski organi imaju pravo da izvrše pregled broda za vrijeme plovidbe istog u carinskom pograničnom pojasu i takođe da sravne robu i brodski teret sa podacima koji su dati u manifestu.

3.4.1.3. PRETRES BRODA

Carinski propisi predviđaju da kad postoji osnovana sumnja da se na brodu nalazi skrivena roba, carinarnica može da izvrši pretres broda. Sam pretres broda predstavlja složeniju operaciju od strane carinskih organa. Carinarnica o pretresu mora da izvesti konzularnog predstavnika države kojoj brod pripada, ako takav predstavnik postoji u luci u kojoj se brod nalazi. U slučaju da se u luci, odnosno pristaništu ne nalazi konzularni predstavnik države kojoj brod pripada, pretres se vrši u pristustvu predstavnika lučke odnosno pristanišne kapetanije i zapovjednika broda odnosno njegovog zamjenika.

Pretres broda je vrlo detaljna mjera i isti obavlja ekipa carinika. Ova ekipa se, prije izvršenog pretresa, dogovara o metodu pretresa broda i ljudi u toj ekipi dobijaju posebna zaduženja, odnosno raspoređuje se ko će koji dio broda detaljnije pregledati i pretresati. Tako, na primjer, jedan dio carinika ide na palubu broda, drugi ide u kabine, treći u prostorije gdje su mašine broda, četvrti u dio za tovar, itd. Takve ekipe vrlo detaljno i savesno obavljaju pretres broda, skidaju pojedine dijelove u brodu. Kad se na brodu nađe skrivena roba, carinski radnici sprovode brod najbližoj carinarnici. Na zahtjev zapovjednika broda, carinarnica izdaje potvrdu o rezultatu pregleda odnosno pretresa broda.

Može se dogoditi da carinarnica obavi pregled odnosno pretres broda i prije prethodnog obaveštenja i prisustva konzularnog predstavnika države kojoj brod pripada, s tim što će naknadno obavijestiti konzularnog predstavnika o pretresu broda, pogotovu onda kada se pojavi osnovana sumnja da se na brodu nalazi skrivena roba ili da je na takvom brodu našao utočište učinilac carinskog prekršaja.

U slučaju da se prilikom carinskog pregleda broda ili pretresa skinu pojedini dijelovi ili oštete neki dijelovi na brodu, pa se utvrdi da ne postoji krivično djelo, privredni prestup

ili carinski prekršaj, troškovi skidanja i postavljanja takvih dijelova padaju na teret budžeta Federacije. U tom slučaju se može govoriti o naknadi pričinjene štete koju je carinski organ prouzrokovao neosnovanim mjerama ličnog pretresa, tj. u slučaju kad carinski organ nije pronašao nikakvu skrivenu, niti prijavljenu robu na brodu. Znači, u takvom slučaju se nadoknađuje pričinjena materijalna šteta na brodu.

3.4.1.4. ISTOVAR ROBE IZ BRODA

Ako u domaću luku, odnosno pristanište uplovi brod koji dolazi iz inostranstva i koji ima robu za istovar, zapovjednik broda je dužan da robu koju prijavljuje za istovar prijavi manifestom, a ako se vrši djelimičan istovar robe, onda izvodom iz manifesta. Istovar robe sa broda vrši se pod carinskim nadzorom na osnovu manifesta odnosno ovog izdatog izvoda iz manifesta, ako se iskrcava jedan dio tereta sa broda.

U slučaju da se istovar robe vrši sa broda u carinsko skladište, carinarnica je tada dužna da omogući istovar odmah po vezivanju broda uz operativnu obalu. Ovaj istovar robe u carinsko skladište sa broda mora da bude organizovan tako da carinskom radniku omogući da može efikasno da izvrši sravnjenje stanja robe sa podacima iz manifesta, odnosno izvoda iz manifesta, ako se radi o djelimičnom iskrcavanju robe sa broda.

Kad se istovar robe ne izvrši neposredno u carinsko skladište nego na obalu ili neko drugo prevozno sredstvo, pa se naknadno roba prevozi u carinsko skladište, carinarnica obezbjeđuje carinski nadzor nad prevozom takve robe do skladišta. Kad se istovar robe vrši neposredno iz broda u drugo prevozno sredstvo radi otpreme unutrašnjoj carinarici na carinjenje ili se otprema korisnicima kao roba ocarinjena prilikom pretovara, carinarnica obezbjeđuje carinski nadzor dok robu ne preuzme vozar.

Istovar robe sa broda u carinski magazin, carinsko stovarište, carinsko smjestište ili konsignaciono skladište, vrši se na osnovu carinske prijave za uvoz i provoz robe koja se podnosi u dva primjerka (važi već navedeni postupak u vezi sa popunjavanjem carinske prijave).

U slučaju da se istovar robe iz broda obavlja neposredno u željezničkom ili drugim prevoznim sredstvima, radi prevoza drugoj carinarnici, takođe se vrši na osnovu carinske prijave za uvoz i provoz, koja se takođe podnosi od strane vozara u dva primjerka.

Po izvršenom istovaru robe sa broda, carinarnica vrši sravnjenje stanja istovarene robe sa podacima iz manifesta, odnosno izvoda iz manifesta. Za robu koja je istovarena u carinsko skladište, podaci iz manifesta odnosno izvoda iz manifesta, sravnjuju se sa stanjem robe u pogledu broja, oznake i vrste pakovanja. A za robu koja je istovarena neposredno u druga prevozna sredstva ili carinski magazin, carinsko stovarište, carinsko smjestište i konsignaciono skladište, podaci iz manifesta, odnosno izvodi iz manifesta sravnjuju se sa podacima iz carinske prijave za uvoz i provoz.

Ispravnost svih isprava i istovara potvrđuje na manifestu, odnosno izvodu iz manifesta i vraća ga zapovjedniku broda.

Kada se, prilikom sravnjenja stanja istovarene robe sa broda, dogodi da se roba ne slaže sa podacima koji su navedeni u manifestu, odnosno u izvodu iz manifesta, u pogledu vrste robe, težine robe, broja koleta ili u pogledu oznake na koletima, carinarnica o tome stavlja zabilješku na manifestu odnosno izvodu iz manifesta.

Kad se pri istovaru robe na osnovu izvoda iz manifesta, a prilikom sravnjenja utvrde viškovi koji su greškom istovareni, takvi se viškovi vraćaju na brod sa koga su istovareni. U slučaju da je brod isplovio, onda agencija koju zastupa brod prijavljuje carinarnici višak robe carinskom prijavom za uvoz i prevoz.

Domaći i strani brodovi koji viju vojnu pomorsku zastavu dužni su da za carinsku robu koju istovaruju podnesu prijavu za uvoz i prevoz robe. Cjelokupan postupak u vezi sa prijavom, odnosno prijemom robe po carinskoj prijavi za uvoz i prevoz već je naprijed iznet i odnosi se i na postupak u vodnom saobraćaju.

Pod završenom istovaru i prijemu robe u carinsko skladište, držalac skladišta je dužan da carinarnici potvrdi prijem robe.

Pretovar carinske robe iz jednog u drugi brod vrši se po prethodnom odobrenju od strane carinarnice (i to pismeno) i pod carinskim nadzorom.

Kad se dogodi da usled više sile pretovar robe iz jednog broda u drugi bude izvršen i bez prethodnog pismenog odobrenja carinarnice, tada zapovjednik broda iz koga je izvršen pretovar, je dužan da obavezno prijavi ovakav pretovar najbližoj carinarnici i da podnese potvrdu nadležne lučke, odnosno pristanišne kapetanije o tome da je pretovar obavljen usled više sile. U manifest broda iz koga je roba pretovarena upisuju se podaci o tome koja je roba i u koji brod pretovarena, dok u manifest broda, na koji je pretovar izvršen, podaci o pretovarenoj robi sa naznakom broda sa koga je roba bila pretovarena.

3.4.2. CARINSKI POSTUPAK U VODNOM SAOBRAĆAJU NA DUNAVU

Za režim plovidbe na Dunavu, pored odredbi koje postoje u Carinskom zakonu, postoje i određene odredbe o Konvenciji o režimu plovidbe na Dunavu⁶⁴. Ista Konvencija predviđa da je plovidba na Dunavu slobodna i otvorena državljanima, trgovačkim brodovima i robu svih država na bazi ravnopravnosti u pogledu uslova trgovačke plovidbe. Režim koji je ustanovljen ovom Konvencijom primenjuje se na plovni dio Dunava od Ulma do Crnog mora rukavcem Suline s izlazom na more kroz Sulinski kanal. U organizacionom pogledu, Konvencijom se formira i posebna Dunavska komisija, sastavljena od predstavnika podunavskih zemalja od po jednog člana za svaku zemlju. Ista komisija je nadležna da daje savete i čini preporuke specijalnim riječnim administracijama i da vrši razmenu informacija sa takvim administracijama.

⁶⁴Ova Konvencija ratifikovana je ukazom Prezidijuma Narodne skupštine FNRJ od. 12.01.1949. godine.

U pogledu režima plovidbe na Dunavu⁶⁵, brodovi koji plove Dunavom, imaju pravo pod uslovom da se upravljaju prema utvrđenim pravilima od strane odnosnih podunavskih država, da ulaze u luke i da u istima vrše utovar i istovar i da ukrcavaju i iskrcavaju putnike i da se snabdevaju gorivom i namirnicama. Lokalni promet robe i putnika među lukama jedne iste države dozvoljeni su brodovima pod stranom zastavom samo u skladu sa odredbama nacionalnih propisa takve države.

Carinsku sanitarnu i službu riječne bezbjednosti na Dunavu vrše podunavske države koje saopštavaju komisiji ustanovljene propise u pogledu jednačavanja carinskih i sanitarnih pravila i pravila riječne bezbjednosti. Ovi carinski, sanitarni i policijski propisi treba da budu takve prirode da ne ometaju plovidbu na Dunavu.

Kad se dogodi da obe obale Dunava pripadaju teritoriji jedne iste države, tada ona ima pravo da robu određenu za tranzit stavi pod pečat ili pod carinsku stražu. Takva država može da od kapetana ili vlasnika broda zahtijeva pismenu izjavu o tome da li prevozi robu čiji uvoz zabranjuje država, ali nema pravo da zabrani tranzit te robe. Ovakve formalnosti ne mogu da budu povod za pregled robe i zadržavanje tranzita. Kapetan, zakupac ili vlasnik broda koji podnese netačnu izjavu u pogledu prevoza robe, biće odgovoran za nju shodno propisima države kojoj je izjava data.

Kada Dunav čini granicu između dvije države, brodovi, putnici i roba koji su namenjeni za tranzit oslobađaju se svih carinskih formalnosti. U duhu odredaba Konvencije o režimu plovidbe na Dunavu, formirana je na bazi i dodatnog sporazuma Đerdapska riječna uprava (ovaj sporazum i ostali sporazumi o plovidbi kroz Đerdap potpisani su 31. marta 1953. godine, u Tekiji i Oršavi), a ratifikovani su odlukom Saveznog izvršnog veća od 24. avgusta 1953. godine i objavljeni u dodatku „Službenog lista FNRJ”, br. 7/1953. Ovim sporazumom se predviđa da se na dijelu Dunava od Vince do Kostolca na desnoj obali od Moldava Veke do Turn Severina na levoj obali, se osniva Đerdapska riječna uprava u cilju održavanja i poboljšanja plovnog puta i regulisanja plovidbe. Sjedište ove uprave je u Tekiji i Oršavi. Ovom upravom rukovodi Komitet koji je sastavljen od jednog predstavnika Jugoslavije i jednog predstavnika Rumunije.

Pored ove konvencije i naprijed navedenog sporazuma o formiranju Đerdapske riječne uprave donijeta je posebna preporuka za unifikaciju pravila carinskog nadzora na Dunavu. (Jugoslavija je ratifikovala prihvatanje ove preporuke 21. avgusta 1962. godine). Ovom preporukom se predviđa da carinski nadzor na Dunavu vrše carinski organi podunavskih zemalja na svom sektoru reke. Istom preporukom se dalje određuje da pod izrazom „plovilo” treba podrazumijevati brodove sa ili bez mehaničkog pogonskog sredstva, ploveće uređaje, kao i plovila koja spadaju u kategoriju „malih plovila”, uključujući tu i barke, sportske čamce, splavove i lađe. Ovakva plovila kao i putnici i roba i prtljag koji se provoze kad plove na dijelu Dunava između djevu država, oslobađaju se od carinskih formalnosti u slučaju da ne dodiruju obalu.⁶⁶

⁶⁵ Mađarić Juraj: Špedicija (Špediterska tehnika, transportno osiguranje, carinski postupak), Zagreb 1978. str 178-179.

⁶⁶ Popović Milutin: carinsko poslovanje, Beograd 1974., str.89.

Carinski organi neprekidno vrše nadzor nad dolaskom plovila, primaju i pregledaju ista danju i noću po redu njihovog prispeća. Putnički brodovi se primaju i pregledaju preko reda.

U slučaju potrebe, veterinarska i fito-sanitarna kontrola vrši se istovremeno kad i carinska kontrola.

Strana plovila mogu da se pod carinskim nadzorom snabdevaju potrebnim količinama goriva i namirnica bez plaćanja carine i obaveze pribavljanja dozvole za izvoz. Od plaćanja uvoznih carina oslobađaju se, kao i od pribavljanja uvoznih i izvoznih dozvola i plovila i njihova uobičajena oprema, kao i dijelovi instalacije koji se nalaze na plovilu ukoliko se ne radi o njihovom stalnom uvozu; gorivo i mazivo na plovilima u količini koja odgovara potrebama puta takvog plovila; oprema i rezervni dijelovi koji se unose ili iznose iz zemlje koja su pretrpela oštećenja na sektoru Dunava ili neke podunavske zemlje; životne namirnice, lekovi i lični prtljag koji pripadaju posadi i članovima njihovih porodica koji se nalaze na brodu sa njima.

Svaki član posade je ovlašćen da u granicama svojih novčanih primanja može u onoj zemlji gdje se brod nalazi da nosi predmete za ličnu upotrebu, za sebe i za svoju porodicu bez plaćanja carine i bez obaveze pribavljanja dozvola za izvoz. Ove količine svaki član posade može iznositi pod uslovom da one nemaju komercijalni ili trgovački karakter.

Plovila koja su namjenjena za međunarodnu plovidbu dužna su da pristaju u podunavskim zemljama na mestima gdje se nalaze carinski organi. Plovila koja su namjenjena za međunarodnu plovidbu i koja plove na Dunavu ne smiju da dodiruju obalu na mestima gdje nema carinskih organa, ni za vrijeme noćnog zadržavanja ni za vrijeme puta, sem u slučaju prirodnog pristajanja usled više sile (zbog nepovoljnih vremenskih uslova, zbog nepovoljnih meteroloških uslova, magle, snega, nadolaska reke, jake bure i sl., kao i oštećenja brodske mašinerije, bravarije, nedostatka oznake za plovidbu ili nekih drugih neprilika). Ako se dogodi da brod (ili plovilo) mora pristati prinudno negdje gdje nema carinskih organa, kapetan broda je dužan da neposredno obavijesti na najpodesniji način carinske ili upravne organe koji su najbliži mjestu u kojem je plovilo dodimulo obalu.

Opšta je obaveza brodova i svih drugih plovila koja plove Dunavom da se moraju zaustaviti na graničnim carinskim mestima radi obavljanja nadzora i kontrole. Od ovog zaustavljanja su izuzeti brodovi i plovila koji prevoze robe kad plove na dijelu Dunava između dvije države, a kada ne dodiruju obalu ni jedne države.

Kontrola plovila i broda započinje po dolasku iz inostranstva čim carinski organi pristupe na brod, i to odmah poslije sanitarne kontrole. Radi obavljanja carinske kontrole, kapetan broda koji dolazi iz inostranstva sačinjava pismenu izjavu i uz tu izjavu priključuje sljedeće dokumente: brodski atest, spisak brodske posade, spisak putnika i njihovog prtljaga, ime i prezime putnika, naziv i broj dokumenta, narodnost, mjesto gdje putuje, broj ručnog prtljaga, spisak namirnica koje se nalaze na brodu i dokumente o prevozu robe. Kada kapetan broda pokaže dokumenta i pismenu izjavu, carinski organi vrše pregled broda u prisustvu kapetana ili lica koje ga zamenjuje, a ako carinski organi zahtijevaju, kapetan je dužan da otvori svako mjesto na brodu. Pregled broda i tereta, kao i carinske formalnosti moraju se obaviti u najkraćem mogućem vremenu.

Kada obavi carinske formalnosti u vezi sa pregledom broda, granična ulazna carinarnica ima mogućnost da zaplombira sve prostorije i prostore gdje se nalazi carinska roba koja treba da se istovari u pristaništima ove zemlje ili da tranzistira. Ove plombe i pečati koji su stavljeni na granici od strane ulazne carinarnice moraju da ostanu neoštećeni i nepovrijeđeni do prispeća broda u luku opredjeljenja ili do izlaza granične carinarnice određene zemlje ako se radi o tranzitu robe na Dunavu. Takve plombe i pečati koji su stavljeni na odeljenja i pregrade u brodu ili na robi skidaju se samo kad to zahtijevaju posebni razlozi bezbjednosti broda, robe ili putnika, kojom se prilikom mora sačiniti odgovarajući dokumenat. (Određeni prostori gdje su smještene brodske potreštine, oprema, životne namirnice ili prostor za radio-stanicu a takođe i brodska apoteka, stavljaju se na raspolaganje kapetanu radi snabdevanja broda i posade, kao i drugih lica koja se nalaze na brodu, te se na taj način ovakvi prostori ne pečate nego se samo, po prispeću broda u luku ili pristanište, stavljaju pod carinski nadzor.)

Kada teret sa brodom tranzitira kroz sektore reke gdje obale pripadaju istoj državi, ona ima pravo da na takav teret stavi carinsku plovību ili pratnju carinskog organa. U drugim situacijama, država u pitanju ima pravo da traži od kapetana ili lica koje ga zamenjuje pismenu izjavu da li prevozi robu čiji je uvoz zabranjen u takvu zemlju, ali nema pravo da joj zabrani tranzit. Kada kapetan ili lice koje ga zamenjuje sačini lažnu ispravu, protiv takvog kapetana ili zamenika povešće se prekršajni carinski postupak.

CARINSKA KONTROLA BRODA U PRISTANIŠTIMA

Brodovi koji su namenjeni za međunarodnu plovību, koji stignu u luku opredjeljenja na Dunavu, ne podvrgavaju se carinskoj kontroli ako je ista bila izvršena u pograničnoj carinarnici države. Ipak, kad postoje znaci krijumčarenja, carinski organi imaju pravo da izvrše novu kontrolu broda u granicama pristanišnih voda i za vrijeme zadržavanja broda u luci. Brod koji je namenjen za međunarodnu plovību, može da vrši utovar i istovar samo po odobrenju carinskih organa i pod njihovom neposrednom kontrolom. Carinski organ će da odobri kapetanu broda da istovari brod u luci koji on pismeno traži čak i dok je prema konosmanu, prevoznom listu ili drugoj prevoznoj ispravi roba namijenjena za neku drugu luku. Stoga je bez odobrenja carinskih organa svakom brodu koji je stacioniran zabranjeno da iskrcava ma kakve predmete na obalu ili da ih prebacuje na drugi brod ili obratno.

Kada se na brodu koji plovi Dunavom otkrije oštećena roba, potopljena ili da nosi tragove povreda, kao i kad se prevozi roba bez dokumenata ili koja je bila navedena u izjavi kapetana, koja se ne slaže sa prevoznim ispravama, takva roba će se odmah podvrći carinskoj kontroli u prisustvu predstavnika broda i lučke administracije, kojom prilikom se sačinjava zapisnik koji svi potpisuju.

Ako strani brod uđe u luku radi kraćeg zadržavanja, a ne radi obavljanja utovara i istovara, već u cilju upotpunjavanja rezervi goriva, životnih namirnica i sl., tada se ovaj neće ni podvrgavati carinskom pregledu, već će biti stavljen pod carinski nadzor do njegovog odlaska iz luke na Dunavu. Odobrenje da napusti luku radi odlaska u inostranstvo poslije izvršenog utovara ili istovara, izdaje se samo poslije ispunjavanja

određenih carinskih formalnosti, pri čemu carinski radnik ima pravo da izvrši kontrolu broda. Tom prilikom carinski radnik ima pravo da zahtijeva od kapetana propise svih prevoznih isprava, (tovarnog lista, konosmana i sl.), koji se ne odnose na robu utovarenu u dotičnoj luci.

Brodovi za koje je izdato odobrenje za carinsko pečaćenje, moraju da budu tako konstruisani da omogućavaju stavljanje carinskih plombi na određene prostorije koje su namjenjene za smještaj carinske robe. Ovo brodovi ne smiju da imaju ni prostore ni sporedne prilaze koje se ne bi mogli raspoznati prilikom spoljnog pregleda. Podobnost broda za carinsko pečaćenje utvrđuju carinski organi zemlje izvoza. Plombe i pečate stavljene u luci otpreme od strane carinskih organa jedne podunavske države po pravilu priznaju carinski organi svake druge podunavske države, pod uslovom da ovakve plombe i pečati budu nepovrijeđeni i neoštećeni.

NACIONALNI PROPISI KOJI REGULIŠU POSTUPAK U SAOBRAĆAJU NA DUNAVU

Potrebno je istaći da, pored ovih međunarodnih propisa određene Konvencije o režimu plovidbe na Dunavu, Sporazumima o formiranju Đerdapske riječne uprave i preporuke za unifikaciju pravila carinskog nadzora na Dunavu, postoje u Carinskom zakonu naše zemlje i odgovarajuće odredbe kojima je regulisan carinski postupak u saobraćaju na Dunavu.

Kako se predviđa, brodovi koji dolaze iz inostranstva odnosno odlaze za inostranstvo, moraju da se zaustave i prijave graničnoj carinarnici radi obavljanja carinskog nadzora i postupka. Za brodove koji su u provozu Dunavom, carinski postupak može da se obavlja i za vrijeme kretanja broda.

Obaveza je zapovjednika broda koji dolazi iz inostranstva, da ulaznoj carinarnici podnese prijavu za uvoz i provoz robe i da uz nju priloži: spisak brodske posade, spisak putnika i njihovog prtljaga (ime i prezime putnika, naziv i broj putne isprave, državljanstvo, mjesto u koje putuje i broj komada ručnog prtljaga), spisak namirnica koje se nalaze na brodu i brodske prevozne isprave. Carinski pregled broda, robe i isprava carinski radnik potvrđuje potpisom ili pečatom nadležne granične carinarnice na carinskoj prijavi za uvoz i provoz robe, kao i na odgovarajućoj ispravi. Zapovjednik broda je obavezan da carinskim radnicima obezbijedi dolazak na brod i povratak sa broda, kao i da im omogući obavljanje carinskog pregleda. Isto tako, ovaj je obavezan da obezbijedi osvetljenje na brodu u svim prostorijama broda u kojima se obavlja carinski pregled.

Za robu koja se uvozi, a upućuje brodom drugoj carinarnici, ulazna carinarnica sastavlja propratnicu u dva primjerka na osnovu podataka iz prijave za uvoz i provoz robe. Jedan primjerak propratnice ulazna carinarnica zadržava, a drugi primjerak propratnice uručuje zapovjedniku broda radi predaje prijemnoj carinarnici. Zapovjednik broda potvrđuje prijem propratnice na primjerku koji ostaje kod ulazne carinarnice. Na prostorije broda u kojima je smještena carinska roba, odnosno na robu koja se nalazi na otvorenom prostoru,

carinarnica stavlja carinska obilježja. Na brodske prevozne isprave, vozar stavlja nalepnicu „Carinska roba, predati carinarnici...” sa nazivom carinarnice.

Ako je podnet pismeni zahtjev zapovjednika broda, carinarnica može da odobri istovar robe u pristaništu koje je zapovjednik broda označio u svom zahtijevu, iako je prema brodskoj teretnici, tovarnom listu i drugim prevoznim ispravama, roba namjenjena nekom drugom pristaništu.

Pre započetog primopredajnog postupka u vezi sa robom između prijemne carinarnice i zapovjednika broda, carinarnica pregleda carinska obilježja i o nađenom stanju stavlja zabilješku na propratnici koju je predao zapovjednik broda. Postupak u pogledu primopredaje robe istovjetan je postupku koji sprovodi ulazna carinarnica. Roba koja je ocarinjena za izvoz kod neke carinarnice na Dunavu, upućuje se brodom izlaznoj carinarnici trećim primjerkom izvozne carinske deklaracije, koji carinarnica uručuje vozaru radi predaje izlaznoj carinarnici. Prijem robe i primjerak izvozne deklaracije vozar potvrđuje na originalu izvozne carinske deklaracije. Carinarnica koja je izvršila carinjenje stavlja na robu carinska obilježja, naznačujući u izveznoj deklaraciji kakva je obilježja stavila. Vozar je obavezan da na brodske isprave stavi nalepnicu „Carinska roba – predati carinarnici...”.

Po prispeću robe i broda kod izlazne carinarnice, ova provjerava da li su carinska obilježja nepovrijeđena i da li se stanje robe koja je smještena na otvorenom brodskom prostoru slaže sa podacima koji su navedeni u vezi sa robom u izveznoj carinskoj deklaraciji. Ako se tom prilikom utvrdi da su stanje robe i carinska obilježja ispravni, onda carinarnica odobrava izvoz robe i treći primjerak izvozne carinske deklaracije, zajedno sa potvrdom o izlasku robe, vraća otpremnoj carinarnici.

3.4.2.1. OBAVEZE VOZARA

Na dijelu Dunava od granice do granične carinarnice, brodovi ne smiju da pristaju, vrše utovar, istovar ili pretovar robe, kao ni da dolaze u dodir sa drugim brodovima sem u slučajevima više sile. Granične carinarnice na Dunavu mogu narediti da se na dijelu Dunava između granice i granične carinarnice brodovi zaustavljaju po ulasku na teritoriju naše zemlje radi prijema carinskih radnika koji će ih sprovesti do carinarnice ili od carinarnice do mjesta izlaska sa teritorije naše zemlje. Zapovjednik broda kojim se roba provози Dunavom obavezan je da na ulaznoj carinarnici, pored prijave za uvoz i provoz robe, podnese i pismenu izjavu o tome da li provози robu čiji je uvoz u Jugoslaviju zabranjen. Za robu koja se provози Dunavom, ulazna carinarnica sastavlja propratnicu u dva primjerka, od kojih je jedan primjerak za zapovjednika broda a drugi predaje izlaznoj carinarnici. Propratnicu sastavlja ulazna carinarnica na osnovu podataka iz prijave za uvoz i provoz robe. Zapovjednik broda potvrđuje prijem na primjerku propratnice koji ostaje kod carinarnice. Nad carinskom robom koja se provози Dunavom, ulazna carinarnica može narediti sljedeće mjere carinskog nadzora:

- stavljanje carinskih obilježja na brodske prostorije u kojima je smještena carinska roba;

- upisivanje u carinskoj propratnici carinske robe koja se nalazi na otvorenim prostorima broda;
- sprovođenje broda kad carinski nadzor ne može da se obezbijedi na drugi način.

U slučaju da su na brodske prostorije i robu već stavljena carinska obilježja strane carinske administracije, carinarnica tada neće stavljati svoja obilježja ako je međunarodnim ugovorom predviđeno da se takva inostrana obilježja priznaju. Carinarnica u propratnici naznačava koja su carinska obilježja stavljena na prostorije i robu.

Kada je carinarnica predvidjela kao mjeru carinskog nadzora sprovođenje broda, tada je vozar dužan da carinskom sprovodniku obezbijedi na brodu prenočište i hranu po režijskim cijenama i da izlaznoj carinarnici isplati dnevnice za carinskog sprovodnika za sve vrijeme koje je ovaj proveo na brodu radi sprovođenja broda. Međutim, kada je u pitanju inostrani brod na kojem se nalazi samo roba koja se provози, a takav brod nije pratio carinski sprovodnik, izlazna carinarnica provjerava da li su stavljena sva carinska obilježja ispravna i ne obavlja nikakav drugi pregled broda ni postupak. Kad su carinska obilježja povrijeđena ili uklonjena, tada izlazna carinarnica to potvrđuje zapisnički i vrši saslušanje zapovjednika broda ili njegovog zamenika radi pokretanja prekršajnog postupka. Carinarnica će dozvoliti zapovjedniku broda da brod nastavi plovidbu kada utvrdi da se stanje robe slaže sa podacima u propratnoj dokumentaciji.

U slučaju da se stanje robe ne slaže sa podacima u propratnici, tada izlazna carinarnica to zapisnički utvrđuje i vrši potrebna saslušanja radi pokretanja prekršajnog postupka. Tom prilikom, ona pokreće i prekršajni postupak i brod zadržava od dalje plovidbe do polaganja obezbjeđenja (kaucije) za novčanu kaznu i vrijednost robe. Obezbjedenje radi kaucije za novčanu kaznu i vrijednost robe može se dati i u vidu garantnog pisma banke.

Inostrani brodovi koji plove na Dunavu od Velikog Gradišta do Prahova i obratno, tj. od Prahova do Velikog Gradišta, ne podležu carinskom nadzoru kad pri plovidbi ne dodiruju obalu Jugoslavije. Ovi brodovi koji u provozu prispiju u domaće pristanište radi snabdevanja gorivom, životnim namirnicama ili drugim potrebama, a ne radi obavljanja utovara i istovara robe, oslobođeni su od carinskog pregleda i stavljaju se samo pod carinski nadzor.

3.4.3. POVLAŠĆENA PLOVIDBA

Kako predviđa Carinski zakon iz 1976. godine (sa izmjenama i dopunama iz 1979. godine), domaći brodovi koji redovno saobraćaju u carinskom pograničnom pojasu na moru, graničnim rijekama i graničnim jezerima, uživaju određene povlastice. Tada se govori o povlašćenoj plovidbi. Radi se o sljedećim povlasticama: da domaći brodovi koji redovno saobraćaju u ovom pograničnom pojasu, na moru, graničnim rijekama i graničnim jezerima, ne moraju imati manifest, da mogu saobraćati i sa lukama, odnosno pristaništima koja nisu otvorena za domaći saobraćaj ako su iste označene u privremenom redu plovidbe broda i da mogu vršiti utovar, istovar i pretovar robe i putnika bez

carinskog nadzora. Ovakvo odobrenje za povlašćenu plovidbu izdaje carinarnica nadležna prema matičnoj luci broda.⁶⁷

Brod koji je dobio povlašćenu plovidbu, ne smije prije prethodnog odobrenja carinarnice da pristane uz stranu obalu ili da dodirne stranu obalu, strani brod, ili brod koji ne uživa povlašćenu plovidbu, zapovjednik broda je tada dužan da odmah obavijesti najbližu carinarnicu. Takođe, brod koji uživa povlašćenu plovidbu, ne može bez prethodnog odobrenja carinarnice, sem u slučaju više sile, da pristane u luku odnosno u pristanište koje nije označeno u plovidbenom redu broda. Takvo odobrenje može carinarnica da izda i usmeno. Ako usled više sile brod pristane u luku odnosno pristanište koje nije označeno u plovidbenom redu, tada je zapovjednik broda obavezan da odmah obavijesti najbližu carinarnicu.

POSTUPAK ZA DOBIJANJE POVLAŠĆENE PLOVIDBE

Pismeni zahtjev za davanje odobrenja za povlašćenu plovidbu podnosi se carinarnici nadležnoj prema matičnoj luci broda. U istom zahtjevu navode se podaci o brodu za koji se traži povlašćena plovidba, kao i prilaže spisak opreme i inventara broda i u više primjeraka plovidbeni red broda, tj. u onoliko primjeraka koliko ima carinarnica kroz koje će brod prolaziti. Po prijemu tog zahtjeva za davanje odobrenja za povlašćenu plovidbu, carinarnica vrši pregled broda i kad utvrdi da stanje broda odgovara navedenim podacima o brodu i spisku opreme i inventara, izdaje traženo odobrenje i o tome obavještava sve carinarnice kroz čija će područja brod prolaziti i dostavlja im po jedan primjerak ovjerenog plovidbenog reda broda, opreme i inventara podleže odobranju carinarnice koja je odobrila povlašćenu plovidbu.

Kad brod koji ima odobrenje za povlašćenu plovidbu usled više sile dodirne stranu obalu, strani brod, ili brod koji nema odobrenje za povlašćenu plovidbu, zapovjednik broda je dužan da to prijavi usputnoj carinarnici i da o postojanju više sile podnese potvrdu nadležne lučke odnosno pristanišne kapetanije. Kad je u slučaju više sile brod sa povlašćenom plovidbom dodirnuo stranu obalu, strani brod ili brod koji nema odobrenje za povlašćenu plovidbu ili je predao kakvu robu, ukrcao, iskrcavao ili prekrcaao putnike ili druga lica, sa stranog broda ili obale, zapovjednik broda je obavezan da uz carinsku prijavu podnese i izveštaj o primljenoj odnosno predatoj robi i o broju iskrcanih i ukranih ili prekranih putnika.

OBILJEŽAVANJE BRODA SA POVLAŠĆENOM PLOVIDBOM

Brodovi koji imaju odobrenje za povlašćenu plovidbu moraju da budu obilježeni posebnim znakom. Radi se o zastavi i svjetlosnom znaku.⁶⁸

⁶⁷ Mirković A.: Preduzeće luka i skladišta, Beograd, Transport br.2/74., str.12.

⁶⁸ Zastava ima oblik kvadrata čija strana iznosi 75 cm i zelene je boje sa bijelom crtom širokom 20 cm koja se pruža dijagonalno od gornjeg desnog do donjeg lijevog ugla zastave. Zastava mora da bude istaknuta na vidnom mjestu

Ukoliko se roba radi carinjenja upućuje drugoj carinarnici brodom koji ima odobrenje za povlašćenu plovidbu, tada otpremna carinarnica sastavlja, na osnovu podataka za uvoz i prevoz robe, propratnicu u dva primjerka. Jedan primjerak carinske propratnice zadržava carinarnica, a drugi primjerak, zajedno sa brodskim prevoznim ispravama i robom, predaje vozaču koji na primjerku propratnice koju je zadržala carinarnica potpisom potvrđuje prijem. Prostorije broda u kojima je smještena carinska roba, carinarnica obilježava carinskim obilježjima naznačavajući u propratnici koja obilježja stavlja. Kad se na prostor u kome je smještena carinska roba ne mogu staviti carinska obilježja, carinarnica će carinska obilježja staviti na koleta, odnosno u propratnici detaljno upisati robu (u slučaju da uopšte roba na drugi način ne može da se obezbijedi). Na brodske prevozne isprave i robu vozač stavlja nalepnicu „Carinska roba, predati carinarnici...” sa nazivom carinarnice.

Zapovjednik broda je obavezan da prestanak povlašćene plovidbe odmah prijavi najbližoj carinarnici radi stavljanja broda pod carinski nadzor. Carinarnica kojoj je zapovjednik broda prijavio prestanak povlašćene plovidbe, vrši pregled broda, brodske opreme i inventara i u slučaju da odobrenje za povlašćenu plovidbu nije izdala ona obavještava carinarnicu koja je izdala ovakvo odobrenje. Po prestanku povlašćene plovidbe, zapovjednik broda je obavezan da skine obilježje povlašćene plovidbe sa broda i da vrati odobrenje za povlašćenu plovidbu carinarnici koje je odobrenje izdala. Carinarnica može odobrenje za povlašćenu plovidbu izdati za pojedina putovanja u inostranstvo broda koji uživa povlašćenu plovidbu. Ovakva odobrenja carinarnica može da izda samo kad se putovanja obavljaju u pratnji carinika.

Potrebno je na kraju, da istaknemo da domaća roba koja se provози iz jednog mjesta u drugo na graničnim rijekama ili na graničnim jezerima na teritoriji naše zemlje ili u našem Jadranskom moru, otprema se pod carinskim nadzorom. A to otpremanje pod carinskim nadzorom podrazumijeva i sprovođenje mjera carinskog nadzora nad ovom robom.

3.4.4. ULOGA I ZNAČAJ LUČKIH KAPETANIJA

Osnovna funkcija pomorsko-upravne službe, čiji su organi lučke kapetanije, utvrđena je Međunarodnim konvencijama, koje je potpisala i Jugoslavija. Lučka kapetanija je jedini organ države koji prvi stupa u službeni dodir i poslednji prekida taj dodir s bilo kojim brodom domaćim ili stranim, uključivši i ratni – koji doplovi u područje njene teritorijalne nadležnosti, bilo iz domaće ili inostrane luke, bilo da plovi samo u domaćim vodama ili međunarodnom saobraćaju. To je naročito važno kada se radi o inostranim brodovima koji jedino u kapetaniji gledaju službenog predstavnika Jugoslavije u svim upravnim poslovima koji su im potrebni, posebno u onim koji proizilaze iz međunarodnih konvencija:

- Konvencija o međunarodnom pravu mora;
- Konvencija po tranzitu i saobraćaju;

iza broskog trupa. Svjetlosni znak je zatvoreno plave boje i postavlja se noću na 1 do 1,50 metara iznad bijelog svjetlosnog znaka na pramcu.

- Konvencija koja se tiče sigurnosti plovidbe;
- Konvencije koje se tiču imovinskih pitanja u pomorstvu;
- Konvencije koje se bave zdravstvenim pitanjima pomorstva;
- Konvencija iz oblasti nuklearne energije;
- Konvencija iz oblasti zaštite mora od šteta prouzrokovanih ugljenvodonicima;
- Konvencija iz oblasti obrazovanja pomoraca;
- Konvencije iz oblasti međunarodnih organizacija;
- Konvencije koja se odnose na pomorsko, ratno i vojno pravo.

Zbog naprijed navedenog sve pomorske zemlje svijeta daju veliki značaj organima bezbjednosti plovidbe. U Italiji su lučke kapetanije poluvojne formacije pod Ministarstvom trgovačke mornarice i Ministarstvom pomorske odbrane. U Grčkoj je organ bezbjednosti plovidbe takođe pod Ministarstvom trgovačke mornarice i Ministarstvom narodne odbrane, pa se rad ovog organa odvija u Komandi lučkog korpusa koji u svom sastavu ima Direkcije za upravne poslove, za lučku koliciju, za kabotažnu plovidbu i za pomorsko obrazovanje, i u Generalnoj direkciji pomorske politike koja u svom sastavu ima direkciju za pomorski razvoj, za kontrolu plovidbe, za pomorski rad, za zaštitu pomoraca i nadzor u lukama. Lučkim uredima upravljaju oficiri lučkog korpusa kao predstavnici Ministarstva narodne odbrane, što tim uredima daju vojno obilježje; Lučki uredi su u rangu lučkih kapetanija.

Služba bezbjednosti plovidbe u Francuskoj stoji pod ministarstvom trgovačke mornarice ali u određenim upravnim poslovima ona je određena za odgovarajuće službe Ministarstva narodne odbrane (granična služba na moru), ministarstva javnih radova (pomorske gradnje), ministarstvo transporta (prijevoz robe i putnika) i ministarstva turizma (nautički turizam). U ministarstvu trgovačke mornarice nalazi se i generalni inspektorat za pomorstvo, a u sastavu generalnog inspektorata su i direkcije za pojedine pomorsko upravne poslove. Od tih direkcija pet ih je detaširano, na obale a dijele se na pomorska okružja s ispostavama i morskim stražama. Ta pomorska okružja imaju rang lučkih kapetanija.

Služba bezbjednosti plovidbe u SAD dijelom ide pod ministarstvom transporta i veze, a dijelom i pod ministarstvom odbrane, što toj službi daje poluvojno značenje, naročito u radnom djelokrugu, Coast Guard (obalna straža).

Coast Guard obezbijeduje primjenu zakonskih propisa, nadzire opštu sigurnost i sigurnost plovidbe, a naročito spasava ljude na moru, vodi istražni postupak u pomorskim nezgodama, pomorskim i drugim prekršajima, povredama granica na moru i sl., održava i postavlja objekte koji služe bezbjednosti plovidbe. Funkcija Coast Guarda bi odgovarala kod nas funkciji lučke kapetanije.

Lučke kapetanije kod nas se pominju vrlo rano.⁶⁹ Pomorska djelatnost i pomorska orijentacija naše Republike je istorijska činjenica koju treba istaknuti. To je bilo uslovljeno ne samo ekonomskom potrebom, nego i pomorskom sviješću i duhom koji bi i danas morao biti pokretač opravdanog nastavka pomorske orijentacije vlade Republike Crne Gore, što je sa zadovoljstvom prihvaćeno ne samo pomorskim, nego i u privrednim organizacijama i društveno političkim zajednicama.

3.4.5. POSLOVI NADZORA U VODNOM TRANSPORTU IZ NADLEŽNOSTI FEDERACIJE

Poslovi iz područja isključivih prava federacije su inspekcijski poslovi na stranim brodovima i plovilima, našim brodovima i plovilima koji obavljaju međunarodna putovanja, nadzor nad radio-službom, nadzor nad održavanjem međunarodnih plovni puteva, nadzor nad lukama i pristaništima otvorenim za međunarodni saobraćaj, te nadzor nad obrazovanjem pomoraca. U vezi sa ovim poslovima iz nadležnosti federacije, posebno mjesto zauzima spasavanje ljudskih života na moru i zaštite mora od zagađivanja.

Inspekcijskim nadzorom nad stranim brodovima provjerava se ima li pomorski brod valjane svjedodžbe, u skladu s odredbama Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS konvencija od 1974. godine sa amandmanima od 1981., 1983. i 1988. godine), Međunarodnom konvencijom o teretnim linijama od 1966. i 1975. godine, međunarodne konvencije o baždarenju brodova 1969. godine, Međunarodne konvencije o sprečavanju zagađivanja s brodova (1973. i Protokol 1978. god) kao i Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanje uvjerenja i vršenja straže pomoraca od 1978. godine.

Ako se utvrdi da brod nema isprave na osnovu spomenutih konvencija, pa položaj teretne linije ne odgovara podacima iz isprave, da brod nije krcan u skladu s dobijenom teretnom linijom, da teret nije pravilno raspoređen, ili da nema odgovarajuće osposobljenu posadu zabraniće se brodu da isplovi iz luke sve dok ne bude mogao nastaviti plovidbu bez opasnosti za ljudske živote na brodu. Ako se zbog opravdanih razloga posumnja da stanje broda bitno ne odgovara podacima navedenim u ispravama, da je ukrcao veći broj putnika, od dopuštenog, da nema minimalni broj stručno osposobljenih članova posade i da brod s tim brojem putnika ili takvim stanjem posade ne bi bio sposoban nastaviti plovidbu bez opasnosti za ljudske živote na njemu. Inspekcijskim nadzorom provjerava se da li strani brod koji ukrcava ili iskrcava teret ima važeću ispravu teretnog uređaja te je li stanje tih uređaja u skladu s podacima iz te isprave. Ukoliko se ne ustanovi da brod nema važeću ispravu o teretnom uređaju, ili ako se utvrdi da stanje tih uređaja nije u skladu sa podacima iz te isprave, zabraniće se ukrcaj i iskrcaj tereta tim uređajima.

Ako se utvrdi da brod zbog nedostataka zagađuje okolinu uljem ili drugim štetnim i drugim stvarima zabraniće mu se da isplovi iz luke dok se ti nedostaci ne otklone.

⁶⁹ Barem od Edikta iz 1774. godine, u kojem je čitavo prvo poglavlje posvećeno odgovornosti lučkog kapetana.

Inspekcijski nadzor nad sposobnošću naših brodova koji obavljaju međunarodna putovanja sastoji se od:

- Provjere brodskih isprava i knjiga.
- Jesu li na brodu od dana izdavanja, odnosno potvrđivanja isprava izdatih na osnovu tehničkog nadzora broda nastale takve bitne promjene zbog kojih je nesumnjivo da brod ne može ploviti bez opasnosti za lica, teret na njemu i okolini.
- Da li brod ima propisan broj stručno osposobljenih članova posade.
- Da li je smještaj i broj ukrcanih putnika na brodu u skladu s propisanim uslovima za prevoz putnika.
- Da li je teret na brodu ukrcan u skladu sa dobijenom teretnom linijom i pravilnim načinom rasporeda tereta.
- Je li na bokovima broda obilježena propisana oznaka teretne linije.
- Uvježbanost posade u rukovanju s čamcima i ostalim sredstvima za spašavanje i uređajima za otkrivanje, sprečavanje i gašenje požara.
- Ima li brod valjan registar teretnog uređaja, te odgovara li stanje uređaja za ukrcavanje i iskrcavanje tereta podacima iz registra teretnog uređaja.
- Ima li brod minimalan broj kvalifikovane posade.

Ako se utvrde nedostaci broda naređuje se zapovjedniku da u određenom roku otkloni utvrđene nedostatke. Ukoliko se nedostaci ne otklone zabraniće mu se dalja plovidba i oduzeće mu se isprava o sposobnosti za plovidbu.

U slučaju kada se utvrdi da se u lukama otvorenim za međunarodni saobraćaj ne sprovodi režim koji je u skladu sa međunarodnim obavezama Jugoslavije, ili da je stanje luka takvo da predstavlja opasnost za bezbjednost brodova, naređuje se radnoj organizaciji ili drugoj organizaciji ili organu koji iskorišćava luku da radi otklanjanja utvrđenih nedostataka u određenom roku preduzme odgovarajuće mjere ili obavi potrebne radove. Ako mjere i radovi nijesu izvršeni u određenom roku, preduzimaju se mjere određene zakonom.

Ako se utvrdi da stanje plovnog puta na kojem vrijedi međunarodni režim plovidbe ili objekata za bezbjednost plovidbe na tom putu takvo da ugrožava bezbjednost plovidbe, naređuje se otklanjanje nedostataka ili privremena zabrana plovidbe. Kada se utvrde i drugi nedostaci na plovnom putu koji mogu ugroziti bezbjednost plovidbe, nalazi o tome s prijedlozima mjera dostavljaju se Saveznom sekretarijatu za saobraćaj i veze i Ustanovi za održavanje pomorskih plovnih puteva radi preduzimanja odgovarajućih mjera.

Ako se utvrdi da održavanje radio-stanica i obavljanje radio-službe nije u skladu s propisima, naređuje se da se nedostaci otklone u određenom roku. Kad se utvrde takvi nedostaci

koji mogu ugroziti bezbjednost plovidbe izvještaj o utvrđenim nedostacima s prijedlozima za njihovo otklanjanje dostavlja se Saveznom sekretarijatu za saobraćaj i veze.

Lučka kapetanija dostavlja godišnju informaciju o stanju i problemima bezbjednosti plovidbe, Saveznom sekretarijatu za saobraćaj i veze kao još jednu od međunarodnih obaveza Federacije utvrđene i SOLAS Konvencijom.

3.5. NADZOR U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU

3.5.1. CARINSKI POSTUPAK U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU

Carinski postupak u vazdušnom saobraćaju regulisan je međunarodnim propisima, konvencijama, kao i odredbama pozitivnog zakonodavstva naše zemlje i to prije svega Carinskim zakonom i pratećim carinskim propisima koji su doneti uz ovaj zakon. Na međunarodnom planu potrebno je, prije svega, istaći Konvenciju za izjednačenje izvesnih propisa u međunarodnom prevozu vazduhom, koja je donijeta još 1929. godine u Varšavi⁷⁰, a kojom konvencijom je uveden i unificirani vazduhoplovni tovarni list. Pored ove konvencije, svakako je potrebno istaći i Konvenciju o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu koja je donijeta 1944. godine u Čikagu.⁷¹ Ovom konvencijom, jednim odvojenim članom je predviđeno da je svaki vazduhoplov u toku leta preko neke države ugovornice privremeno oslobođen carine na gorivo, mazivo, rezervne dijelove, uobičajenu opremu i zalihe na vazduhoplovu. Ovo oslobođenje se ne odnosi na iskrcane predmete i količine sem ako ne postoje suprotne carinske odredbe određene države prema kojima bi i te količine i predmeti imali da se stave pod carinski nadzor, ili da uživaju određeno oslobođenje od plaćanja carine. Takođe ovom konvencijom je predviđeno da i rezervni dijelovi i opreme uvezeni na teritoriji jedne strane ugovornice, da bi se smjestili ili upotrijebili na vazduhoplovu neke druge države ugovornice koja obavlja međunarodni vazdušni saobraćaj, oslobađaju se od plaćanja carine, pod uslovom da se takvi predmeti stave pod carinski nadzor i kontrolu, odnosno da se isti izvezu sa povratkom vazduhoplova u inostranstvo.

U našem pozitivnom zakonodavstvu, a posebno u odredbama Carinskog zakona, predviđene su obaveze za kapetana vazduhoplovstva da pri prelijetanju carinske linije mogu leteti vazdušnim putem koji je određen za međunarodni vazdušni saobraćaj, odnosno da sleću na vazduhoplovna pristaništa koja su otvorena za međunarodni vazdušni saobraćaj ili da sa ovih polijeću.

Potrebno je istaći da vazduhoplovi, posada vazduhoplova, putnici, putnički prtljag i roba podležu carinskom nadzoru, i to prilikom dolaska, od trenutka prelaska carinske linije, a prilikom odlaska od trenutka prelaska carinske linije. Radi sprovođenja mjera carinskog nadzora na vazduhoplovnom pristaništu koje je otvoreno za međunarodni saobraćaj, vazduhoplovi koji saobraćaju sa inostranstvom postavljaju se na dijelu pristanišne platform-

⁷⁰ Jugoslavija je ovu Konvenciju ratifikovala 27. maja 1961. godine

⁷¹ Konvencija o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu je ratifikovana od strane Saveznog izvršnog veća novembra mjeseca 1953. godine i objavljena u dodatku „Službenog lista FNRJ”, br. 3/45.

e koja se, dok je takav vazduhoplov na njemu, smatra carinskim dijelom platforme. Ovaj dio vazduhoplovnog pristaništa koji je određen za međunarodni vazdušni saobraćaj nalazi se pod carinskim nadzorom.

Znači, dio vazduhoplovnih pristaništa koji je određen za međunarodni saobraćaj, sastoji se od carinske platforme, čekaonice namjenjene putnicima u međunarodnom vazdušnom saobraćaju i prostorijama za pregled putnika i njihovog prtljaga.

Pod carinskom platformom smatra se dio vazduhoplovne platforme na kome se nalazi vazduhoplov koji saobraća sa inostranstvom. Preduzeće koje obavlja aerodromske usluge obavezno je da carinarnicu blagovremeno obavijesti na kom dijelu vazduhoplovne platforme će se postaviti vazduhoplov koji saobraća sa inostranstvom. Carinarnica je obavezna da na carinskoj platformi obezbijedi carinski nadzor, i to da vazduhoplovima koji dolaze iz inostranstva, neposredno pri slijetanju, a nad vazduhoplovima koji odlaze u inostranstvo, pola sata prije poletanja.

Čekaonica koja je namjenjena za putnike u međunarodnom saobraćaju (kako se još naziva i tranzitnom halom), mora biti tako obezbjeđena da joj je onemogućen ulazak i izlazak lica, odnosno unošenje i iznošenje robe bez carinskog nadzora. Sem putnika i članova posade vazduhoplova koji putuju u inostranstvo, odnosno koji su u prevozu preko našeg carinskog područja, u ovu tranzitnu halu mogu ulaziti samo lica koja obavljaju službenu dužnost (osoblje vazduhoplovnog pristaništa koje radi u tranzitnoj hali, carinski radnici i radnici organa unutrašnjih poslova).

Izuzetno se dozvoljava da u tranzitnu halu mogu ulaziti i druga lica (obezbjeđenje, snimatelji, fotoreporter, prevodioci i dr.) kad se na vazduhoplovnom pristaništu dočekuju i ispraćaju jugoslovenski i strani državni, članovi delegacija i druga lica u zvaničnoj posjeti našoj zemlji, ili koja odlaze u zvaničnu posetu u inostranstvo. Na dijelu vazduhoplovnog pristaništa koji je određen za međunarodni vazdušni saobraćaj mogu se nalaziti samo putnici koji odlaze za inostranstvo, odnosno dolaze iz inostranstva i lica koja imaju odobrenje nadležnog organa unutrašnjih poslova. Prilikom dolaska na dio vazduhoplovnog pristaništa koji je određen za međunarodni vazdušni saobraćaj, odnosno prilikom odlaska sa tog dijela pristaništa, sva lica podležu mjerama carinskog nadzora kao lica koja prelaze carinsku liniju.

Poslije postavljanja vazduhoplova koji dolazi iz inostranstva na carinsku platformu, carinarnica obavlja pregled posade i vazduhoplova i za vrijeme ovog pregleda druga lica ne mogu se približavati vazduhoplovu bez odobrenja carinarnice.

3.5.2. OBAVEZE KAPETANA VAZDUHOPLOVA

Kapetan vazduhoplova koji dolazi iz inostranstva, odnosno ovlašćeno lice, obavezno je da za robu koju prevozi vazduhoplovom, podnese carinski manifest, odnosno izvod iz manifesta, čim vazduhoplov sleti na vazduhoplovno pristanište. Na zahtjev carinarnice, kapetan vazduhoplova koji dolazi iz inostranstva ili ovlašćeno lice obavezno je da pokaže i sve isprave o robi koju prevozi.

Istovar robe iz vazduhoplova vrši se u prisustvu carinskog radnika koji stanje robe sravnjuje sa podacima iz manifesta. Kad utvrdi da stanje robe odgovara podacima iz manifesta carinski radnik potvrđuje na primjerku manifesta. A ako se istovaruje samo jedan dio robe iz vazduhoplova, onda to potvrđuje na izvodu iz manifesta koji ostaje kod kapetana vazduhoplova.

U slučaju da utvrdi da stanje robe ne odgovara podacima iz manifesta, carinik će postupiti shodno Carinskom zakonu, odnosno sastaviće o tome zapisnik u tri primjerka, koji će potpisati i carinik i kapetan vazduhoplova i o tome će staviti zabilješku na manifestu odnosno na izvodu iz manifesta, a preduzeće za aerodromske usluge sastaviti takođe zapisnik koji carinski radnik ovjerava. U slučaju da vozar robu predaje carinarnici, ovaj je dužan da podnese carinsku prijavu za uvoz i provoz robe. A ako robu predaje carinarnici preduzeće za aerodromske usluge, prijavu za uvoz i provoz robe podnosi tada isto preduzeće za aerodromske usluge. Takođe i kapetan vazduhoplova koji odlazi u inostranstvo, odnosno lice koje odredi vozar ili njegov zastupnik, obavezno je da podnese carinarnici manifest najkasnije pola časa prije poletanja vazduhoplova u inostranstvo. Na zahtjev carinarnice, kapetan vazduhoplova koji odlazi u inostranstvo, obavezan je da pokaže sve isprave o robi koju prevozi.

U slučaju da se roba koja je upućena manifestom za istovar kod carinarnice na prvom usputnom vazduhoplovnom pristaništu istovaruje, onda se ista upućuje prijemnoj carinarnici duplikatom manifesta, odnosno duplikatom izvoda iz manifesta koji je ovjeren pečatom carinarnice.

3.5.3. VAZDUHOPLOVNI MANIFEST

Manifest je isprava koja mora da sadrži sve potrebne podatke o vazduhoplovu, vazduhoplovnom pristaništu i državi u kojoj je vazduhoplov registrovan, mjestu utovara i istovara robe, broju prevozne isprave, kao i podatke o teretu koji vazduhoplov prenosi. Podaci o ličnom prtljagu koji putnici sobom nose ne upisuju se u ovu ispravu.

U slučaju da u manifestu nedostaje neki od naprijed navedenih podataka ili je neki podatak netačan, tada carinarnica vraća manifest, naznačujući na njemu koji je podatak neispravan ili koji nedostaje, kao i rok u kojem se manifest mora ispraviti, odnosno dopuniti. Kad kapetan vazduhoplova za vazduhoplov koji prema propisu mora imati manifest, ne preda u određenom roku carinarnici manifest i druge propisane isprave, carinarnica može da naredi da se roba istovari i čuva pod carinskim nadzorom na teret i rizik kapetana vazduhoplova. Potrebno je istaći da se u manifest prema uvoznim ispravama upisuju podaci o robi koja se prevozi i za te podatke je uvek odgovoran kapetan vazduhoplova odnosno lice koje je podnijelo manifest carinarnici, tj. ovlašćeno lice od strane kapetana vazduhoplova.⁷²

⁷² Madarić Juraj: Špedicija (Špeditorska tehnika, transportno osiguranje, carinski postupak), Zagreb 1978. Str 179.

Za vazduhoplov koji dolazi iz inostranstva priznaje se i strani manifest pod uslovom da je preveden na jedan od jezika naroda Jugoslavije, utvrđen republičkim ustavima, ili ako je sastavljen na engleskom, ruskom, francuskom ili španskom jeziku.

Carinski zakon je decidirano naveo da manifest kao ispravu ne moraju imati domaći i strani vojni vazduhoplovi, sportski vazduhoplovi ako koriste za sportske svrhe ili vazduhoplovi koji služe za lične potrebe sopstvenika.

3.5.4. PREGLED VAZDUHOPLOVA

Pregled vazduhoplova sastoji se od sravnjivanja manifesta sa stanjem robe po količini i oznakama koleta. Kad postoji osnovana sumnja da se u vazduhoplovu nalazi skrivena roba, carinarnica može da izvrši i pretres vazduhoplova, odnosno lice koje on odredi.

Pretres vazduhoplova po pravilu predstavlja jednu složeniju radnju i mjere u postupku koje preduzimaju carinski organi i to izuzetno u slučaju postojanja osnovane sumnje da se u vazduhoplovu nalazi skrivena, neprijavljena carinska roba. Ovaj pretres, za razliku od rutinskog pregleda, obavljaju najčešće ekipe carinika posebno obučenih za te svrhe i koji dobro poznaju konstrukciju i tip određenog vazduhoplova, kabinu pilota, motor, elektroinstalacije vazduhoplova a takođe i spremišta za robu i ostavu robe koju vazduhoplov prevozi, kao i dio prostorija koje su namjenjene za putnike. Pri ovom pretresu vazduhoplova, carinski radnici moraju da budu posebno obazrivi da ne oštete vazduhoplov kad za to nemaju posebnih razloga, tj. da ne oštete vazduhoplov iz neznanja i nepoznavanja pojedinih dijelova vazduhoplova. U tom cilju, mnoge carinske administracije organizuju posebne seminare u vezi sa obučavanjem carinika o strukturi vazduhoplova i pojedinim tipovima vazduhoplova koji se pojavljuju u međunarodnom prevozu robe i putnika. Tu se, dakle, vrši određena specijalizacija carinika u pogledu obavljanja pretresa vazduhoplova, tako da je jedan posebno stručan da obavi pretres kabine pilota i kopilota, drugi, da obavi pretres motora, ili treći, da obavi pretres elektroinstalacija, dok se ostali carinici obučavaju za pretres trupa aviona i određenih spremišta robe u avionu odnosno dijelu prostora u kojem se putnici prevoze.⁷³

Smatramo za potrebno da i ne govorimo o posljedicama koje bi mogle biti prouzrokovane neukim, odnosno nevještim pretresom vazduhoplova od strane carinika i šteti koja bi mogla biti nanijeta ne samo vazduhoplovnoj kompaniji u tom momentu sa oštećenjem pojedinih dijelova vazduhoplova, nego i sa štetom koja bi bila nanijeta određenim putnicima koji ne bi mogli da budu prevezeni u datom momentu takvim vazduhoplovom. No, i pored toga, svakako, mjere pretresa kao izuzetna mjera se nad vazduhoplovima preduzimaju kod niza carinskih administracija u cilju spriječavanja ilegalnog prenošenja robe preko carinskih linija.

Treba istaći da se pravi razlika između pregleda kao rutinske mjere i pretresa vazduhoplova. Pregled vazduhoplova je rutinska mjera koju carinski organi obavljaju tako reći svakodnevno, za razliku od pretresa vazduhoplova koji se obavlja izuzetno, i to po ukazanoj

⁷³ Stanković dr Miodrag: Carinski procesni postupak, Beograd 1987., str. 127-129.

potrebi. Pregled vazduhoplova predstavlja određenu proceduru koju obavljaju carinici pri postavljanju vazduhoplova na carinskoj platformi, bilo da se radi o vazduhoplovu koji je došao iz inostranstva ili koji odlazi u inostranstvo. Tim pregledom vrši se kontrola, odnosno carinski nadzor nad vazduhoplovom u cjelini, odnosno pojedinim dijelovima u vazduhoplovu, u kabini, u dijelu spremišta robe, u dijelu prostorija za prevoz putnika, u dijelu motora i sl. Tim pregledom se ne preduzimaju takve drastične mjere da se vrši detaljno skidanje pojedinih dijelova u avionu i duže zadržavanje ekipe carinika kao pri pretresu vazduhoplova.

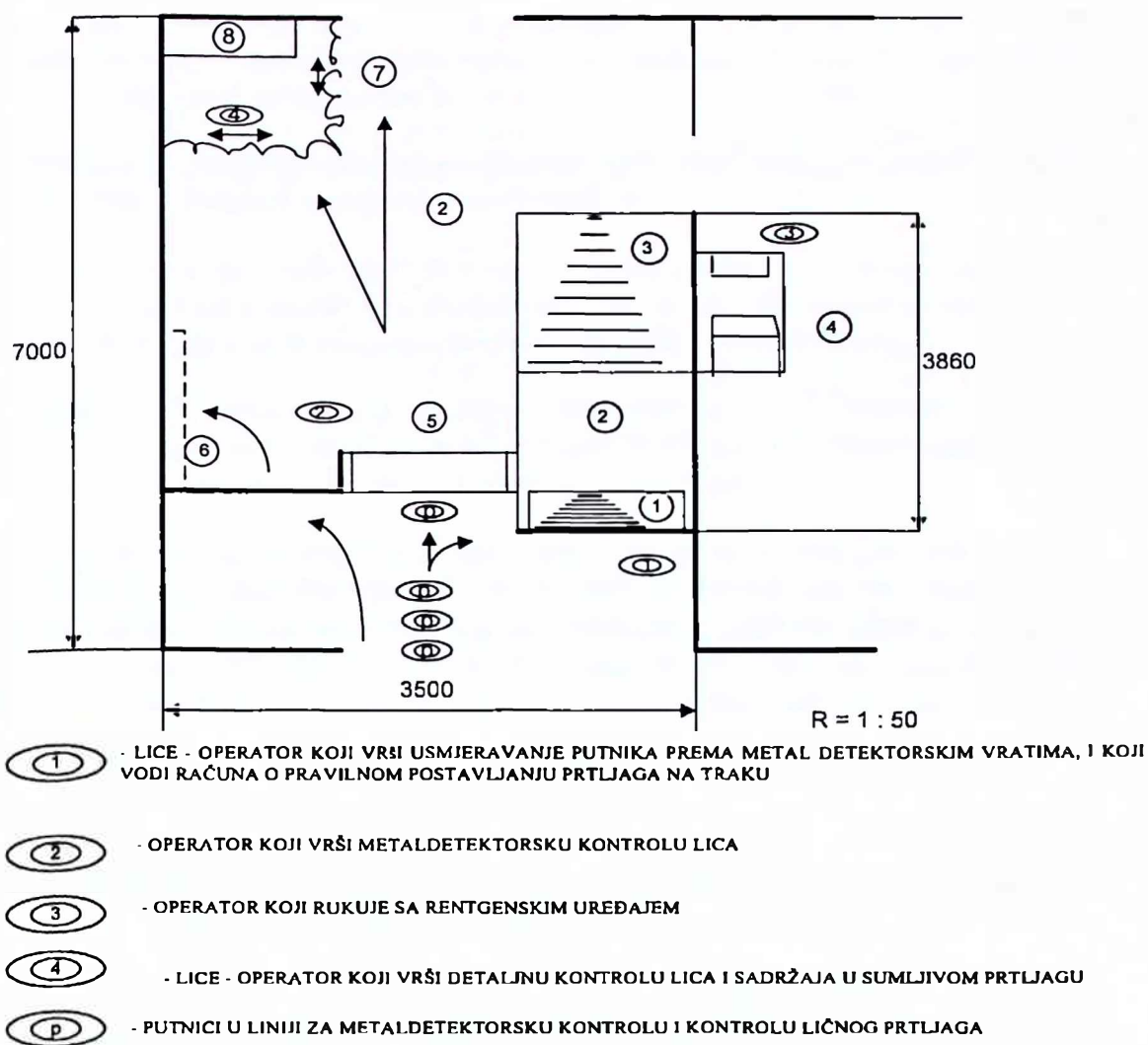
To ne znači da i pregled vazduhoplova ne može da bude detaljniji. Svakako da i pregled vazduhoplova može da bude vrlo detaljan i rigorozan, ali za razliku od pretresa vazduhoplova je ipak daleko površniji. Pretres vazduhoplova često podrazumijeva detaljno skidanje pojedinih dijelova u vazduhoplovu, odvođenje aviona u hangar gdje se vrši posebno skidanje pojedinih dijelova vazduhoplova radi utvrđivanja da li se njime prevozi neka roba koja nije prijavljena carinskim organima.

Pretres vazduhoplova vrši se u pristustvu kapetana vazduhoplova, odnosno lica koje ovaj odredi i tom prilikom carinarnica sastavlja zapisnik u koji, pored rezultata o izvršenom pretresu, navodi i ime i prezime lica u čijem pristustvu je izvršen pretres vazduhoplova. Zapisnik potpisuju oba lica koja su prisustvovala pretresu – i carinik i lice koje je ovlašćeno da prisustvuje pretresu vazduhoplova od strane kapetana vazduhoplova. Kad prilikom carinskog pregleda ili pretresa vazduhoplova budu skinuti pojedini pričvršćeni dijelovi, ali se poslije skidanja dijelova ne utvrdi da postoji krivično djelo, privredni prestup ili carinski prekršaj, troškovi skidanja i postavljanja takvih dijelova padaju na teret budžeta Federacije.

Za razliku od pregleda i pretresa vazduhoplova, pregled putnika i posade, njihovog prtljaga i eventualni lični pretres, vrši se u posebnim prostorijama koje su za te svrhe određene u zgradi pristaništa. Izuzetno može da se odobri da se pregled putnika i posade izvrši i na drugom mjestu izvan ovih prostorija.

TEHNLOGIJA OBAVLJANJA PREGLEDA PUTNIKA I RUČNOG PRTLJAGA NA MEĐUNARODNOM AERODROMSKOM PRISTANIŠTU

Putnici pozvani za odlet formiraju red na filtru - punktu za kontrolu ručnog prtljaga. Da bi se izbjeglo nagomilavanje putnika na liniji, lice-operator označen brojem 1. Vršiti pojedinačno usmjeravanje putnika prema metaldetekt vratima, istovremeno upozorava ih da prtljag polože na traku rentgena označen sa brojem 1, kao i sve metalne predmete i cigarete iz džepova stave u plastičnu posudu postavljenu na vrhu rentgena, a potom da je stave na traku rentgena i prtljag.



- 1 - traka za prihvata prtljaga i transport do linije za prozračivanje
- 2 - rentgenski uređaj "HI - Scan 9050"
- 3 - izlazna traka iz rentgenskog uređaja sa pregledanim prtljagom
- 4 - pult sa radnim mjestom za obavljanje rentgenrske kontrole
- 5 - metaldetektorska vrata
- 6 - prolaz za defektna lica
- 7 - kabina za obavljanje detaljnog pregleda lica i prtljaga
- 8 - sto za odlaganje prtljaga i drugih stvari

Slika 1: Principijelna šema pregleda putnika i ručnog prtljaga na vazduhoplovnom pristaništu za međunarodni saobraćaj⁷⁴

⁷⁴ Pravilnik o prostorijama, tehnčkoj opremi i načinu vršenja pregleda vazduhoplova, putnika i stvari na vazduhoplovnom pristaništu (Sl.list SFRJ br. 8/89)

Nakon toga putnik polazi metaldetektorsku kontrolu koju obavlja operator označen brojem 2. Ako postoji indikacija da se kod putnika i pored prethodnih radnji kontrole nalazi nešto metalno upućuje ga prema kabini označenoj brojem 7 na detaljnu kontrolu, koju obavlja operator označen brojem 4.

Nakon izvršenog pregleda, pregledano lice uzima svoj prtljag i odložene stvari iz plastične posude, a potom produžava ka vazduhoplovu.

Ako lice koje nije imalo indikacije o prisustvu metalnih predmeta ima sumljiv prtljag što je utvrđeno rentgenskom kontrolom, upućuju se u istu kabinu na detaljan pregled, gdje će morati otvoriti prtljag koji se prethodno postavlja na stolić, označen brojem 8.

Ako putnik za kontrolu prelazi defektno lice, bilo da je u kolicima ili je sa elektromotorom, upućuje se na poseban prolaz označen brojem 6, međutim njegov prtljag mora proći proceduru pregleda kako je već objašnjeno u tekstu.

Istovar robe iz vazduhoplova vrši se pod carinskim nadzorom na osnovu manifesta, odnosno izvoda iz manifesta ako se vrši djelimičan istovar robe iz vazduhoplova. Ispravnost istovara carinarnica potvrđuje na primjerku manifesta, odnosno izvodu iz manifesta koji ostaje kapetanu vazduhoplova. Vozar ili lice koje ovaj ovlasti, predaje carinsku robu carinarnici na osnovu manifesta, odnosno izvoda iz manifesta i prijave za izvoz i provoz robe.

3.5.5. POSTUPAK PRI PREGLEDU VAZDUHOPLOVA, POSADE I PUTNIKA KOJI DOLAZE IZ INOSTRANSTVA

U skladu sa odredbama Carinskog zakona, pregled vazduhoplova, posade i putnika koji dolaze iz inostranstva i njihovog prtljaga vrši carinarnica na prvom vazduhoplovnom pristaništu na koje je vazduhoplov sleteo iz inostranstva. U slučaju da vazduhoplov leti na drugo vazdušno pristanište, a ne prima putnike u domaćem odnosno lokalnom saobraćaju, pregled vazduhoplova, posade i putnika koji dolaze iz inostranstva i njihovog prtljaga vrši carinarnica na vazduhoplovnom pristaništu na kojem posada i putnici napuštaju vazduhoplov.

Međutim, ako vazduhoplov leti na drugo vazduhoplovno pristanište u Jugoslaviji i prima putnike u lokalnom saobraćaju, tzv. „mešovite linije, carinski pregled vazduhoplova, posade, putnika i ručnog prtljaga izvršiće carinarnica prvog vazduhoplovnog pristaništa, dok će carinski pregled ostalog prtljaga – onog koji nije ručni i robe izvršiti carinarnica na vazduhoplovnom pristaništu na kojem putnici konačno, definitivno napuštaju vazduhoplov. Pod ručnim prtljagom podrazumijevaju se svi predmeti koje putnici odnosno članovi posade unose sa sobom u prostor vazduhoplova određen za putnike i članove posade.

CARINSKI POSTUPAK PRI ODLASKU VAZDUHOPLOVA U INOSTRANSTVO

Vazduhoplov koji odlazi u inostranstvo takođe mora posjedovati manifest koji se predaje carinarnici od strane kapetana vazduhoplova. Carinarnica vrši sravnjenje stanja robe u vazduhoplovu sa podacima koji su dati u manifestu, odnosno izvodu iz manifesta i kada carinarnica nađe da je stanje ispravno, onda ona ovjerava manifest, odnosno izvod iz manifesta i jedan primjerak ove isprave zadržava a ostale primjerke vraća kapetanu vazduhoplova. Za robu koja je ocarinjena, a koja se utovaruje u domaći ili strani vazduhoplov koji odlazi u inostranstvo, kapetan vazduhoplova podnosi carinarnici samo deklaraciju po kojoj je izvršeno carinjenje ovakve robe.

CARINSKI POSTUPAK SA ROBOM I PUTNICIMA PRI ODLASKU VAZDUHOPLOVA U INOSTRANSTVO

Pregled vazduhoplova, posade i putnika koji odlaze u inostranstvo i njihovog prtljaga obavlja carinarnica na ovom vazduhoplovnom pristaništu sa kojeg vazduhoplov slijeće na neko drugo vazduhoplovno pristanište u našoj zemlji, a ne prima putnike i robu u lokalnom saobraćaju; tada pregled vazduhoplova, posade i putnika koji odlaze u inostranstvo i njihovog prtljaga obavlja carinarnica na onom vazduhoplovnom pristaništu na kojem su se putnici i roba ukrcali u vazduhoplov. Tom prilikom carinarnica je obavezna da obezbijedi da vazduhoplov, posada i putnici koji su prošli carinsku kontrolu ne dođu u dodir sa putnicima u lokalnom saobraćaju.

Međutim, ako vazduhoplov slijeće na neko drugo vazduhoplovno pristanište u našoj zemlji i prima putnike u lokalnom saobraćaju, tada pregled putničkog prtljaga obavlja carinarnica na prvom vazduhoplovnom pristaništu, a pregled vazduhoplova posade, putnika i njihovog ručnog prtljaga vrši carinarnica na vazduhoplovnom pristaništu sa kojeg vazduhoplov neposredno polijeće za inostranstvo.

Carinarnica na vazduhoplovnom pristaništu sa kojeg vazduhoplov neposredno odlazi u inostranstvo, prvo obavlja pregled svih putnika i ličnog prtljaga koji oni sobom nose, a zatim pregled vazduhoplova i članova posade. prije obavljanja ovog pregleda, carinarnica provjerava ispravnost carinskih obilježja, plombi stavljenih na prostorije u kojima je smješten prtljag putnika. Po izvršenom pregledu i po utvrđenoj činjenici da se stanje robe i prtljaga slaže sa podacima iz prevoznih i carinskih isprava i da su stavljena carinska obilježja i plombe nepovrijeđene, carinarnica daje odobrenje da vazduhoplov može da odleti u inostranstvo. U slučaju da vazduhoplov zbog više sile bude prinuđen da sleti van vazduhoplovnog pristaništa koje je otvoreno za međunarodni vazdušni saobraćaj, kapetan vazduhoplova je dužan da obavijesti najbliži opštinski organ unutrašnjih poslova, koji vazduhoplov, putnike i posadu stavlja pod carinski nadzor i o tome obavještava najbližu carinarnicu.

Takođe, iz vazduhoplova koji saobraćaju sa inostranstvom zabranjeno je da se u toku leta izbacuje roba bez odobrenja carinskog organa. Izbacivanje robe iz vazduhoplova u toku leta izuzetno je dozvoljeno kad je po oceni kapetana vazduhoplova to neophodno uraditi radi spasavanja vazduhoplova. Tada je kapetan vazduhoplova dužan da po slijetanju

vazduhoplova na prvo vazduhoplovno pristanište obavijesti carinarnicu i tačno naznači mjesto na kome je ovaj teret izbacio.

OBAVEZE PREDUZEĆA I ZASTUPNIKA INOSTRANIH VAZDUHOPLOVNIH ORGANIZACIJA

Preduzeća koja obavljaju javni prevoz u vazdušnom saobraćaju i zastupnici inostranih vazduhoplovnih organizacija dužni su da u svim carinarnicama na vazduhoplovnim pristaništima koja su otvorena za međunarodni vazdušni saobraćaj dostave red letenja vazduhoplova u redovnom saobraćaju najdocnije na 7 dana prije početka važenja istog. Pored dostavljanja reda letenja, isti subjekti su dužni da blagovremeno obavještavaju carinarnicu i o sljedećem:

- o svim promenama u redovnom redu letenja vazduhoplova,
- specijalnim letovima vazduhoplova sa naznačenjem časa njihovog dolaska iz inostranstva, odnosno odlaska u inostranstvo,
- o svakom zadocnjavanju sletanja odnosno uzletanja vazduhoplova dužem od tri časa.

Kad se radi o specijalnim letovima vazduhoplova stranih vazduhoplovnih organizacija koje nemaju svoje zastupništvo u našoj zemlji, kao i letova stranih vazduhoplova u privatnoj svojini, organ uprave koji izdaje takvo odobrenje za let, obavezan je da jedan primjerak izdatog odobrenja dostavi carinarnici. Ovo dostavljanje odobrenja carinarnici potrebno je iz razloga obezbjeđivanja od strane carinarnice neophodnih mjera carinskog nadzora pri obavljanju ovakvih specijalnih letova, ili letova u privatnoj svojini stranih građana.

ISTOVAR I UTOVAR ROBE U VAZDUŠNOM SAOBRAĆAJU

Istovar robe iz vazduhoplova vrši se u prisustvu vozača, preduzeća koje vozač ovlasti da preuzme i preveze robu poslije istovara do mjesta koje odredi carinarnica za smještaj robe i carinskog radnika koji utvrđuje stanje pakovanja koleta i savjetuje podatke o broju i oznakama koleta iz manifesta sa podacima na koletima.

Utvrdjivanje stanja pakovanja i savjetovanje podataka o broju i oznakama koleta iz manifesta sa podacima na koletima može se vršiti i neposredno prije smještaja robe na mjesto koje je odredila carinarnica, ako se roba doprema na paletama i kontejnerima ili ako je istovaren veliki broj koleta.

Ako utvrdi da stanje robe odgovara podacima iz manifesta, carinski radnik to potvrđuje na dva primjerka manifesta, odnosno izvoda iz manifesta od kojih jedan primjerak ostaje kod kapetana vazduhoplova, odnosno lica koje on ovlasti, a drugi primjerak se prilaže uz prijavu za uvoz i prevoz robe.

U slučaju da se prilikom istovara robe iz vazduhoplova utvrdi da se podaci iz manifesta ne slažu sa stanjem robe u količini i oznakama na koletima, da su koleta oštećena ili da se roba iz njih na bilo koji način rasipa, carinski radnik o tome sastavlja zabilješku na manifestu, a preduzeće koje je vozar ovlastio da preuzme i preveze robu poslije istovara iz vazduhoplova do mjesta koje je odredila carinarnica za smještaj robe sastavlja zapisnik koji potpisuju vozar i carinski radnik.

Ako se prilikom istovara robe iz vazduhoplova utvrdi da je prtljag prispio odvojeno od vlasnika, s njim se postupa na naprijed izneti način.

Istovarena roba se smješta u carinski magacin, carinsko stovarište ili carinsko skladište na vazduhoplovnom pristaništu na osnovu manifesta, odnosno izvoda iz manifesta.

Ako vozar robu predaje carinarnici, podnosi prijavu za uvoz i provoz robe, a ako vozar ovlasti drugu radnu organizaciju da robu predaje carinarnici, prijavu za uvoz i provoz robe podnosi to preduzeće.

Prijava za uvoz i provoz robe se mora podneti carinarnici najdocnije u roku od pet časova od istovara robe iz vazduhoplova, a na vazduhoplovnom pristaništu na kome nije organizovana stalna služba, prijava se mora podneti najdocnije do 12 časova narednog dana od dana istovara robe iz vazduhoplova.

Izuzetno, ako se iz vazduhoplova istovara roba u provozu kroz Jugoslaviju koja će se utovarati u drugi vazduhoplov radi daljeg prevoza, vozar, odnosno preduzeće koje je preuzelo robu od vozara nije dužna da podnese prijavu za uvoz i provoz robe pod uslovom da se pretovar izvrši u roku od dvanaest časova.

U tom slučaju, na dolazećem i odlazećem manifestu se naznačava veza za robu za koju nije podnesena prijava za uvoz i provoz robe odgovara vozar, odnosno preduzeće koje je preuzelo robu od vozara.

Ako se roba u provozu preko carinskog područja Jugoslavije upućuje na drugo vazduhoplovno pristanište u Jugoslaviji radi dalje otpreme u inostranstvo, carinski nadzor nad robom sprovodi se na osnovu Posebnog robnog manifesta za carinsku robu, na kome je vidno označeno da je u pitanju roba u provozu. Tada se vazduhoplovnom pristaništu ne podnosi prijava za uvoz i provoz robe, već se podaci o robi iz Posebnog robnog manifesta za carinsku robu evidentiraju u kontrolnik izvozne i proвозne robe.

Kontrolnik izvozne i proвозne robe razdužuje se odlazećim manifestom na osnovu kog se roba u provozu upućuje u inostranstvo.

Ako se roba upućuje vazduhoplovom drugoj carinarnici radi carinjenja, vozar podnosi carinarnici Poseban robni manifest za carinsku robu, u osam primjeraka.

Carinarnica ovjerava sve primjerke manifesta od kojih jedan primjerak zadržava, a ostalih sedam primjeraka predaje vozaru, od kojih vozar zadržava dva primjerka a jedan primjerak predaje držaocu skladišta.

Ovaj manifest carinarnica zavodi u Kontrolnik posebnog robnog manifesta i određuje rok predaje robe.

Vozar predaje prijemnoj carinarnici robu i četiri primjerka manifesta. Prijemna carinarnica ovjerava sva četiri primjerka, od kojih dva primjerka vraća vozaču, a jedan hitno dostavlja otpremnoj carinarnici kao potvrdu prijema robe.

Izuzetno, ako vozar ovlasti drugu radnu organizaciju da vrši prijem i otpremu robe, posebni robni manifest za carinsku robu podnosi se u deset primjeraka. Vozar i to preduzeće, po prijemu i otpremi robe, potvrđuju na manifestu potpisom odgovornog radnika da su robu preuzeli.

Utovar izvozno ocarinjene robe u vazduhoplovu vrši se u prisustvu carinskog radnika koji stanje robe sravnjuje sa podacima iz manifesta i isprava na osnovu kojih je izvršeno izvozno carinjenje, a, po potrebi i pregledom robe uoletima.

Ako utvrdi da stanje robe odgovara podacima iz manifesta i isprava na osnovu kojih je izvršeno izvozno carinjenje, carinski radnik to potvrđuje na primjerku manifesta.

Ako utvrdi da stanje robe ne odgovara podacima iz manifesta i isprava na osnovu kojih je izvršeno izvozno carinjenje, carinski radnik postupiće u skladu sa Carinskim zakonom.⁷⁵ Pored sastavljanja zapisnika o utvrđenim neispravnostima robe, carinski radnik stavlja i zabilješku na manifestu i izvoznim carinskim ispravama.

Ako se stanje roba slaže sa podacima iz manifesta i izvoznih carinskih isprava ali se cjelokupna roba ne može utovariti u vazduhoplov, carinski radnik o tome stavlja zabilješku na manifestu i izveznoj carinskoj deklaraciji. Preduzeće koje je preuzelo robu evidentira podatke o neutovarenoj robi u poseban kontrolnik. Kontrolnik se razdužuje brojem i datumom isprave na osnovu koje je roba naknadno utovarena u vazduhoplov.

U tom slučaju, carinarnica ne potvrđuje odgovarajući primjerak izvozne carinske deklaracije, kao potvrdu da je roba izvezena, dok se preostala količina robe ne utovari u vazduhoplov i ne otpremi u inostranstvo.

⁷⁵ Čl. 152. Carinskog zakona (Sl. list br. 45/92, 16/93, 50/93, 28/96) koji glasi: Ako izlazna carinarnica utvrdi da su carinska obilježja ispravna, može, po potrebi, sravniti stanje robe sa carinskim ispravama koje prate robu. Ako izlazna carinarnica utvrdi da podaci navedeni u carinskim ispravama koje prate robu odgovaraju stanju robe i prevoznog sredstva, dozvoljava izvoz robe iz Jugoslavije i o tome posebnom potvrdom odmah obavještava otpremnu carinarnicu. U protivnom, carinarnica u prisustvu vozača sastavlja zapisnik o utvrđenim neispravnostima i o tome obavještava carinarnicu koja je ocarinila robu, radi daljeg postupka. Ako izlazna carinarnica utvrdi da je roba izmijenjena, odnosno da je u pitanju druga vrsta robe, zadržava robu i čuva je do okončanja postupka.

3.5.6. CARINSKI POSTUPAK SA PRTLJAGOM KOJI NIJE PRISPEO SA PUTNICIMA

Prtljag koji u međunarodnom vazdušnom saobraćaju nije prispio sa putnicima (izgubljen prtljag i sl.) vozar je dužan da prijavi carinarnici odmah po slijetanju vazduhoplova kojim je prtljag prispio. Ovakav prtljag nalazi se pod carinskim nadzorom do uručjenja putniku, do vraćanja u inostranstvo, odnosno do sprovođenja carinskog postupka propisanog Carinskim zakonom i propisima donesenim na osnovu Carinskog zakona.

Sa ručnim prtljagom nađenim u vazduhoplovu postupa se kao sa prtljagom koji nije prispio sa putnicima. Prtljag koji nije prispio sa putnicima smješta se u posebnu prostoriju službe traganja (lokalne, odnosno centralne). Otvaranje posebnih prostorija vrši se shodno propisima o otvaranju carinskog smjesta. Prtljag koji nije prispio sa putnicima može ostati, tj. „ležati” u prostorijama najduže jednu godinu od dana prispeća. Poslije isteka tog roka, prtljag se mora vratiti u inostranstvo ili ustupiti carinarnici na slobodno raspolaganje. Podaci o prtljagu koji nije prispio sa putnicima upisuje se u kontrolnik putničkog prtljaga prispjelog odvojeno od vlasnika. U slučaju da prilikom smještanja prtljaga u posebne prostorije ili za vrijeme ležanja u tim prostorijama treba pregledati prtljag koji nije prispio sa putnicima, pregled vrši komisija od tri člana od kojih je jedan član predstavnik carinarnice, a dva člana su predstavnici vozara.

Komisija upisuje svoj nalaz u zapisnik, koji sačinjava u četiri primjerka. Jedan primjerak zapisnika zadržava carinarnica, a ostale primjerke predaje vozaru. Ovaj se prtljag upućuje drugoj carinarnici radi carinjenja i uručjenja vlasniku, vozar podnosi carinarnici Poseban manifest putničkog prtljaga prispjelog odvojeno od vlasnika, u najmanje šest primjeraka, a najviše u devet primjeraka. Carinarnica ovjerava sve primjerke ovog manifesta od kojih jedan primjerak zadržava, a ostale primjerke predaje vozaru, od kojih vozar zadržava jedan primjerak. Ako u otpremi prtljaga učestvuje i drugo preduzeće, to preduzeće potvrđuje na manifestu da je prtljag sa manifestom primilo od vozara radi dalje otpreme i jedan primjerak tog manifesta zadržava.

Pri upućivanju prtljaga drugoj carinarnici, na prtljag se mora staviti carinska plomba, a na manifestu označiti broj stavljenе carinske plombe.

Vozar predaje prijemnoj carinarnici prtljag i preostale primjerke manifesta, a prijemna carinarnica ovjerava sve primjerke manifesta od kojih jedan primjerak zadržava, jedan primjerak hitno dostavlja otpremnoj carinarnici kao potvrdu prijema prtljaga, a ostale primjerke vraća vozaru. Ako se prilikom upućivanja prtljaga drugoj carinarnici Posebni manifest putničkog prtljaga prispjelog odvojeno od vlasnika izgubi na putu do prijemne carinarnice, vozar predaje prijemnoj carinarnici prtljag sa posebnom prtljažnom nalepnicom. Po savjetovanju podataka sa te nalepnice i pregleda prtljaga, prijemna carinarnica ovjerava nove primjerke Posebnog manifesta putničkog prtljaga prispjelog odvojeno od vlasnika, koje sačinjava vozar na osnovu podataka sa nalepnice i uvida u prtljag.

Sa novim primjercima Posebnog manifesta putničkog prtljaga prispjelog odvojeno od vlasnika postupa se na naprijed izneti način. U slučaju da je prtljag na putu od otpremne carinarnice do prijemne carinarnice usled više sile potpuno uništen, vozar sastavlja zapisnik o uviđaju u dva primjerka, od kojih jedan primjerak dostavlja otpremnoj carinarnici, a drugi primjerak uputnoj carinarnici.

Otpremna carinarnica, po prijemu zapisnika, razdužuje evidenciju o upućenoj pošiljci. Ako je vlasnik prtljaga putnik koji ne može da prisustvuje pregledu i carinjenju prtljaga, vozar podnosi carinarnici pismenu izjavu putnika (Izveštaj o neredovnostima sa ličnim prtljagom – „PIR”). Kada vozar zahtijeva da se prtljag vrati u inostranstvo, carinarnica sprovodi mjere carinskog nadzora kao pri redovnom otpremanju prtljaga putnika koji odlazi u inostranstvo. Ako se prtljag koji nije prispio sa putnicima carini, carinarnica postupa po propisima o postupku sa robom koju putnici sa sobom nose.

Ovakav carinski postupak sa prtljagom koji nije prispio sa putnikom je hitan, kako to propisuju carinski propisi.

CARINSKI NADZOR NAD DIJELOVIMA VAZDUHOPLOVA

Na domaćem vazduhoplovnom pristaništu mogu se, u odgovarajućim prostorijama, smještati pod carinski nadzor strani dijelovi za opravku i održavanje vazduhoplova (tzv. stokovi).

Na zahtjev preduzeća koje drži stokove, carinarnica rješenjem utvrđuje da prostorije koje su namjenjene za stokove odgovaraju uslovima za sprovođenje mjera carinskog nadzora.

Evidencija o dijelovima vazduhoplova koji se nalazi u stokovima na domaćem vazduhoplovnom pristaništu vodi radna organizacija koja obavlja javni prevoz u vazdušnom saobraćaju. Ova evidencija mora da sadrži naročito podatke o vrsti i količini dijelova vazduhoplova i datum smještanja i izdavanja dijelova vazduhoplova i mora se voditi tačno i ažurno. Dijelovi vazduhoplova koji su smješteni u stokove mogu se koristiti za opravku domaćih i stranih vazduhoplova na domaćem vazduhoplovnom pristaništu („pulske pozajmice”) i za upućivanje u inostranstvo radi opravke domaćih i stranih vazduhoplova na stranom vazduhoplovnom pristaništu.

Kapetan domaćeg vazduhoplova može na stranom vazduhoplovnom pristaništu uzeti na poslugu dio za zamenu ili rezervni dio vazduhoplova. Pod istim uslovima, kapetan stranog vazduhoplova može na domaćem vazduhoplovnom pristaništu uzeti na poslugu dio za zamenu ili rezervni dio vazduhoplova.

Domaće preduzeće koje obavlja javni prevoz u vazdušnom saobraćaju može, na domaćem vazduhoplovnom pristaništu, od strane vazduhoplovne organizacije primati na poslugu dio za zamenu ili rezervni dio vazduhoplova.

Ako se dijelovi vazduhoplova pozajmljuju zbog naprijed iznetog, kapetan vazduhoplova ili ovlašćeno lice podnosi carinarnici izveštaj-Izveštaj o uzimanju dijelova na pozajmicu između kompanija.

Izveštaj se podnosi najmanje u tri primjerka koje carinarnica ovjerava. Jedan primjerak tog izveštaja carinarnica zadržava, a ostale primjerke vraća podnosiocu.

Carinarnica odlaže kopije izveštaja hronološkim redom i na osnovu tih izveštaja i evidencije koju vodi preduzeće koje obavlja javni prevoz u vazdušnom saobraćaju sprovodi mjere carinskog nadzora i kontroliše stanje dijelova za opravku i održavanje vazduhoplova u stakovima, pozajmice i vraćanje dijelova vazduhoplova.

Prilikom pozajmica dijelova vazduhoplova širokog trupa koristi se poseban obrazac izveštaja.

Preuzimanje pošiljaka pozajmljenih dijelova vazduhoplova širokog trupa od vozara vrši se u prisustvu carinskog radnika i predstavnika domaćeg preduzeća koje obavlja javni prevoz u vazdušnom saobraćaju po pravilu kod vazduhoplova. Preuzimanje pošiljaka vrši se na osnovu primjerka teleksa koji čini sastavni dio izveštaja. Po sravnjivanju stanja dijelova sa podacima u izveštaju i teleksu, carinski radnik na manifestu ovjerava preuzimanje dijelova i zadržava jedan primjerak teleksa, a druga dva primjerka predaje predstavniku domaćeg preduzeća koje obavlja javni prevoz u vazdušnom saobraćaju. Preduzeće na osnovu podataka iz teleksa vodi evidenciju o dijelovima vazduhoplova i datumu smještaja i izdavanja dijelova. Pri vraćanju pozajmljenih dijelova, odnosno upućivanju dijelova koje se pozajmljuju, podaci o dijelovima iz primjerka teleksa koji prate dijelove upisuju se u manifest.

Ako se domaći vazduhoplov upućuje u inostranstvo radi redovnog pregleda i revizije i privremeno izvoze dijelovi vazduhoplova za zamenu u inostranstvu, sprovodi se carinski postupak propisan za privremeni izvoz robe.

3.6. NADZOR U KOMBINOVANOM TRANSPORTU

3.6.1. POJAM I VRSTE KOMBINOVANOG TRANSPORTA

Pod kombinovanim transportom podrazumijevamo tzv. direktne ili uzastopne prevoze i mješovite prevoze.

Direktni ili uzastopni prevoz je takva vrsta prevoza kod kojeg se prevoz vrši samo jednim prevoznim sredstvom, npr. samo željeznicom ili samo drumskim ili pomorskim putem, ali tako da u izvršenju prevozne operacije učestvuju najmanje dva ili više prevozioca. Izraz „uzastopni prevoz” među ovim prevozima upotrebljava se za vazdušni kombinovani transport.

Mješoviti prevoz je vrsta prevoza kod kojeg učestvuju najmanje dva, a češće i više prevozioca, ali tako da u toku izvršenja prevoza dolazi do kombinovanja pojedinih vrsta prevoza. Npr. kombinuje se željeznički i pomorski prevoz, drumski i pomorski prevoz, željeznički i drumski, pomorski i željeznički, pa vazdušni itd.

Prevoz stvari kombinovanim transportom javlja se danas kao sve značajnija vrsta prevoza u savremenim uslovima. U stvari, u tehničkom pogledu obezbjeđuje se da se prevoz stvari kombinovanim prevozom vrši na taj način da se pretovarne usluge svedu na minimum i pri tome da se umanju mogućnost oštećenja tereta. Sve veći napredak tehnike i tehnologije u međunarodnom transportu, i transportu uopšte, vodi neminovnoj tehničko-tehnološkoj integraciji transportnih grana. U posljednje tri decenije u razvoju tehnologije kombinovanog transporta suvedeno su se izdvojile kontejnerska i paletska tehnologija, kao i tehničko-tehnološki sistem „vozilo-brod” Pomoću kontejnera i paleta roba nije izložena potrebi pretovarnih operacija prilikom promjene transportnog sredstva u toku trajanja prevoza. Pojedina transportna sredstva osposobljena su za prijem drugih transportnih sredstava zajedno sa robom. Brodovi su osposobljeni za prijem kamiona i vozova (brodovi trajekti), vozovi za prijem vozila drumskog saobraćaja itd. Nastoji se da se roba što više prevozi po principu „od vrata do vrata” (door to door), vrši se specijalizacija brodova vezana za razne tehnike prevoza i načine izvršenja ukrcajno-iskrcajnih operacija (brodovi za prevoz kontejnera, Lash brodovi, Ro-Ro brodovi itd.), kao i drugih prevoznih sredstava.

Kod činjenice postojanja takvih krupnih promjena u sferi organizacije izvršenja prevoza normalno su se postavili i mnogi pravni problemi vezani za sve te nove načine odvijanja prevoza.

Sa pravnog aspekta problema u pitanju su dva elementa od posebnog značaja. Prvi je ustanovljavanje jedinstvene prevozne isprave za kombinovani transport, a drugi, utvrđivanje jedinstvene odgovornosti kod tih vrsta prevoza. Ni jedan, a ni drugi problem do danas nije u cjelosti riješen. Međutim, u okviru međunarodne zajednice i nacionalnih prava pojedinih država vršeni su znatni napor u tom pravcu, tako da postoje određena rješenja u nacionalnim pravima pojedinih država, u odgovarajućim međunarodnim konvencijama, a konačno je donijeta i međunarodna konvencija za regulisanje mješovitih prevoza u međunarodnom transportu.

U jugoslovenskom pravu mi nemamo jedinstven pravni izvor (zakon ili drugi akt) za regulisanje prevoza sa više prevozlaca. Materija je ipak, u osnovi, u cjelini regulisana, ali pojedinačnim zakonima. Naime, odredbe o direktnim (uzastopnim) i mješovitim prevozima nalaze se u odgovarajućim zakonima kojima se regulišu ugovori o prevozu za pojedine grane transporta. Međutim, iako sva četiri odgovarajuća zakona sadrže posebne odredbe o prevozu stvari kombinovanim transportom, među njima ne postoji jedinstvenost u datim rješenjima. Zakoni iz oblasti drumskog i vazdušnog prevoza imaju donekle slična i kompletnija rješenja za probleme ovih vrsta prevoza, dok su rješenja u željezničkom i plovbenom pravu nešto drugačija, a o čemu će posebno biti riječi za svaku vrstu prevoza.

3.6.2. KONVENCIJA O KOMBINOVANOM (MULTIMODALNOM) TRANSPORTU

U međunarodnom saobraćajnom pravu prevozi sa više prevozlaca regulisani su za svaku pojedinu granu transporta posebno u odgovarajućim međunarodnim konvencijama (CIM, CMR). Ovakvo parcijalno regulisanje, međutim, pokazalo se nemogućim kada se radi o

kombinovanom transportu u međunarodnoj trgovini, pa je rješenje nađeno u donošenju odgovarajuće međunarodne konvencije kojom se reguliše pitanje mješovitih međunarodnih prevoza. Nakon višegodišnjih napora na usaglašavanju stavova i prevazilaženju suprotstavljenih interesa, 8. maja 1980. godine usvojena je u Ženevi Konvencija Ujedinjenih nacija u međunarodnom multimodalnom⁷⁶prevozu.

U uvodnom dijelu Konvencije istaknuto da je međunarodni kombinovani prevoz jedno od sredstava pojednostavljenja regularnog širenja svjetske trgovine. Između ostalog, posebno je ukazano da je donošenje konvencije proizišlo i iz potrebe osiguranja ravnoteže interesa između davalaca i korisnika usluga u kombinovanom prevozu, kao i iz potrebe pojednostavljenja carinskih postupaka, što je sa stanovišta materije koju ovdje izlažemo od posebnog značaja.

U nastavku Konvencije formulisana su osnovna načela na kojima je zasnovano njeno donošenje. Ta načela su sljedeća:

Težnja za uspostavljanjem bolje ravnoteže između interesa razvijenih zemalja i zemalja u razviju i težnja za pravičnom podjelom djelatnosti međunarodnog kombinovanog prevoza između tih zemalja.

Potreba za održavanje konsultacija po okvirima i uslovima usluga kombinovanog prevoza, i to kako prije tako i poslije uvođenja svake nove tehnologije u kombinovani prevoz robe.

Sloboda krcatelja u izboru usluga kombinovanog ili pojedinačnog prevoza.

Konvencija se u svom drugom dijelu bavi problemom izdavanja isprave u kombinovanom prevozu. Ne daje se naziv isprave ali se iz njene sadržine može vidjeti da je bliska teretnici. U čl. 8. Konvencije reguliše se i sadržaj ove isprave i specificira da ona treba da sadrži sljedeće podatke:

1. označenje opšte prirode robe, oznake potrebne za identifikaciju robe, izričitu napomenu ukoliko se radi o opasnoj prirodi robe, broj omota ili komada, bruto težinu robe ili njenu količinu izraženu na drugi način, onako kako je to saopštio pošiljalac;
2. spoljašnje stanje robe;
3. ime i glavno sjedište preduzetnika kombinovanog prevoza;
4. ime pošiljaoca;
5. naznačenje primaoca, ako je imenovan od pošiljaoca;
6. mjesto i datum preuzimanja robe od strane preduzetnika kombinovanog prevoza;

⁷⁶ Izrazi „multimodalni” i „kombinovani prevoz” su sinonimi. Iako se u originalnom tekstu Konvencije koristi prvi izraz, mi ćemo u nastavku rada ostati pri izabranom terminu „kombinovani prevoz”.

7. mjesto isporuke robe;
8. datum ili vrijeme isporuke robe u mjestu isporuke, ako je to izričito ugovoreno među strankama;
9. izjavu koja naznačava da li je isprava o kombinovanom prevozu prenosiva ili neprenosiva;
10. mjesto i datum izdavanja isprave o kombinovanom prevozu;
11. potpis preduzetnika kombinovanog prevoza ili od njega ovlašćenog lica;
12. vozarinu za svaki način prevoza ako su je stranke izričito ugovorile, ili vozarinu s oznakom valute, u onoj mjeri u kojoj je mora platiti primalac, ili drugu naznaku da je primalac mora platiti;
13. namjeravani pravac prevoza, upotrebljena prevozna sredstva i mjesta prekrcaja, ako su pozvani u vrijeme izdavanja isprave o kombinovanom prevozu;
14. izjavu o tome da ne važe sporazumi koji su u suprotnosti sa odredbama Konvencije;
15. svaki drugi podatak za koji se stranke slože da unesu u ispravu o kombinovanom prevozu, ako nije u suprotnosti s propisima zemlje u kojoj je isprava izdata.

S obzirom da Konvencija predviđa obavezu da se u ispravu o kombinovanom prevozu unese opis o spoljašnjem stanju robe, preduzetnik kombinovanog prevoza dužan je da, ako posumnja da roba prema svom spoljašnjem stanju nije ispravna, o tome unese u ispravu o kombinovanom prevozu obrazložene primjedbe. Na isti način on je dužan da postupi i ako nije imao razumnih mogućnosti da provjeri podatke o spoljašnjem stanju robe. Ukoliko preduzetnik ne unese u ispravu obrazložene primjedbe, smatraće se da u ispravi o kombinovanom prevozu stoji naznačenje da je roba bila u dobrom stanju prema spoljašnjem izgledu.

Osim ove vrste nadzora nad robom koju vrši sam preduzetnik kombinovanog transporta, Konvencija reguliše i nadzor carinskog organa u međunarodnom kombinovanom transportu. Te odredbe sadržane su u Dodatku Konvencije, koji se u prvom redu odnosi na regulisanje carinskog tranzita robe u kombinovanom prevozu, pa se države potpisnice Konvencije obavezuju da carinski tranziti robe u međunarodnom kombinovanom prevozu obavljaju saglasno članovima I-VI Dodatka.

U članu I definišu se pojmovi vezani za carinski tranzit u međunarodnom kombinovanom prevozu⁷⁷:

⁷⁷ Radi se o slijedećim definicijama: „Postupak carinskog tranzita” jeste carinski postupak prema kojem se roba prevozi pod carinskom kontrolom od jednog do drugog carinskog ureda. „Određišni carinski ured” jeste carinski ured gdje je završena carinska tranzitna operacija. „Uvozno/izvozna davanja i porci” jesu carinska i sva ostala davanja, porci, pristojbe ili druge naplate koji su ubrani radi ili u vezi sa uvozom/izvozom robe, ali se ne uključuju

Član II definiše obavezu država ugovornica da u skladu sa odredbama zakona, propisa i međunarodnih konvencija koji su na snazi na njihovim područjima, osiguraju slobodu tranzitne robe u međunarodnom multimodalnom prevozu. Dalje se navodi da, ako je uslovima propisanim u postupku carinskog tranzita, primijenjenog na tranzitne operacije, udovoljeno na zadovoljstvo carinskih vlasti, roba u međunarodnom multimodalnom prevozu: (a) neće se, u pravilu, podvrći carinskom pregledu za vrijeme putovanja osim u slučaju kada se smatra potrebnim radi udovoljenja propisima i pravilima za čiju primjenu odgovaraju carinske vlasti. Polazeći od toga, carinske će se vlasti redovno ograničiti na kontrolu carinskih pečata i drugih mjera sigurnosti u mjestima ulaska i izlaska; (b) bez štete u pogledu primjene zakona i propisa koji se tiču javne ili nacionalne sigurnosti, javnog morala ili zdravlja, neće se podvrći bilo kojim carinskim formalnostima ili zahtjevima pored onih carinskog tranzitnog režima koji se upotrebljavaju u tranzitnoj operaciji.

Da bi se olakšao tranzit robe, u članu III Dodatka Konvencije se navodi da će svaka država ugovornica kao zemlja ukrcaja (utovara), koliko je moguće, preduzeti sve mjere radi osiguranja potpune i tačne obavijesti, koja se traži za tranzitne operacije koje slijede, a kao zemlja odredišta: preduzeti sve potrebne mjere radi osiguranja carinjenja robe u carinskom tranzitu, u pravilu, u carinskom uredu odredišta robe; nastojati da izvrši carinjenje robe u mjestu što bliže njenom konačnom odredištu, ako nacionalni zakon ili propisi ne zahtijevaju drukčije.

Član IV. propisuje da, ako je udovoljeno uslovima propisanim u postupku carinskog tranzita na zadovoljstvo carinskih vlasti, roba u međunarodnom multimodalnom prevozu neće se podvrći plaćanju uvoznog/izvoznog davanja i poreza ili polaganju depozita umjesto toga u tranzitnim zemljama. Ovom odredbom se, međutim, ne sprečava: određivanje visine pristojbi i naplata na temelju nacionalnih propisa o javnoj sigurnosti ili javnom zdravlju; određivanje visine pristojbi i naplata koje su ograničene na iznos koji približno odgovara cijeni pruženih usluga, ako su određeni pod uslovima jednakosti.

Kada se traži finansijsko jamstvo za operaciju carinskog tranzita, to će se jamstvo dati radi udovoljavanja carinskim vlastima konkretne carinske zemlje u saglasnosti s njenim nacionalnim zakonom i propisima te međunarodnim konvencijama (član V. stav 1). Da bi se olakšao carinski tranzit, sastav carinskog jamstva biće jednostavan, efikasan, umjerene cijene a pokrivaće dužna uvoznog/izvoznog davanja i poreze i svaku kaznu koja se duguje u zemljama gdje su one pokrivena jamstvom (član V. stav 2)

Najzad, u članu VI. Dodatka Konvencije ističe se da će carinske vlasti tranzitnih zemalja prihvatiti ispravu o multimodalnom prevozu kao opisni dio isprave o carinskom tranzitu, te da će se, radi olakšanja carinskog tranzita, isprave o carinskom tranzitu uskladiti, koliko god je to moguće, s ispravom sadržanom u prilogu.⁷⁸

pristojbe i naplate koje su ograničene u iznosu približnoj cijeni pruženih usluga. „Isprava carinskog tranzita” jeste obrazac koji sadrži registar ulaznih podataka i informaciju u vezi s operacijom carinskog tranzita.

⁷⁸ Pejović Časlav: Prevozne isprave u pomorskoj plovidbi, Cetinje 1992. Str 297-309.

4. TEHNOLOŠKI POSTUPCI KONTROLNIH I NADZORNIH FUNKCIJA KOD SMJEŠTAJA, UKRCAJA I ISKRCAJA ROBE U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU S POSEBNIM OSVRTOM NA POMORSKI TRANSPORT

4.1. SMJEŠTAJ CARINSKE ROBE PRI UVOZU, IZVOZU I PROVOZU

Smještaj carinske robe⁷⁹ je posebno značajan institut u carinskom pravu kojim se omogućuje da carinska roba bude pod carinskim nadzorom sve dok se nad njom ne izvrši carinski postupak uvoznog ili izvoznog carinjenja, zavisno o kojoj se robi radi. Značaj smještaja carinske robe ogleda se u činjenici da se recimo domaća izvozna roba ocarinjenja može smjestiti pod carinski nadzor (čak i kod domaće organizacije čija je roba) sve dok ova ne istupi iz određenog carinskog područja, kao što se i uvozna carinska roba može smjestiti na više mjesta. Uvozna carinska roba može se smjestiti i u carinske magacine, carinska skladišta, carinska smještista, konsignaciona skladišta i ostali prostori pod carinskim nadzorom dok se ne završi postupak uvoznog carinjenja. Tu se ogledaju posebne olakšice za carinske obveznike, mada oni takvom robom koja je pod određenim mjerama carinskog nadzora ne mogu raspolagati dok se ne sprovede predviđeni carinski postupak.

4.2. OBLICI SMJEŠTAJA CARINSKE ROBE⁸⁰

Carinska roba se može smjestiti:

- u carinske magacine i carinska stovarišta
- u željezničko-carinske magacine
- u carinska skladišta

⁷⁹ Čl. 103 Carinskog zakona (Sl. list SRJ br. 45/92, 16/93, 50/93 i 28/96) koja glasi: Carinska roba se može smjestiti u željezničko-carinske magacine, u carinska skladišta, carinska smještista, konsignaciona skladišta, specijalizovana skladišta stranc robe i robe domaće proizvodnje, centralna skladišta, u slobodne i carinske zone, u prostorije u kojima se održavaju međunarodni sajmovi i izložbe, i u slobodne carinske prodavnice.

⁸⁰ Carinska roba, bilo na koji od navedenih načina je smještena, nalazi se pod carinskim nadzorom. Tu se, prije svega radi o mjerama neposrednog (direktnog) carinskog nadzora, ako se ova roba nalazi na primjer u carinskom magacinu i carinskom stovarištu, ili o posrednom (indirektnom) carinskom nadzoru, putem odgovarajućih carinskih obrazaka i vođenja carinske dokumentacije. Na primjer, ako se radi o robi koja je smještena u poslovnim prostorijama kod preduzeća. Vidi: M. Stanković str. 207 Carinski procesni postupak, Beograd 1987.

- u carinska smjestašta
- na konsignaciona skladišta
- u centralna skladišta
- u slobodne zone
- u slobodne carinske prodavnice
- u specijalizovanim skladištima strane robe i robe domaće proizvodnje
- u druge prostorije i prostore.

Roba smještena, carinskim smjestaštima, konsignacionim skladištima, željezničko-carinskim magacinima, slobodnoj carinskoj zoni, slobodnoj carinskoj prodavnici i u drugim prostorijama nalazi se takođe pod carinskim nadzorom. To ipak ne znači da carinarnica za tu robu odgovara, već da odgovornost za eventualni nestanak snosi onaj ko je zahtijevao da se roba tamo smjesti, odnosno uputi.

Carinarnica, međutim odgovara za robu smještenu u njenim magacinima i stovarištima. Ona nije odgovorna za prirodni manjak robe, za povredu ili uništenje robe nastalu za vrijeme iskrcanja ili čuvanja u njim magacinima i stovarištima, a bez njene krivnje, za težinu i sadržaj nepovrijeđenih koleta, kao i za težinu robe u rasutom stanju koja nije vagana pri predaji.

4.2.1. CARINSKI MAGACINI I CARINSKA STOVARIŠTA

Pod carinskim magacinom, u smislu carinskih propisa, podrazumjeva se zatvorena prostorija koja služi isključivo za smještaj carinske robe koju je carinarnica primila na čuvanje, a na kojem stoji vidno istaknuta tabla "carinski magacin" sa nazivom carinarnice kojoj magacin pripada.

Carinskim stovarištem se smatra određeni ili neodređeni, pokriveni ili nepokriveni prostor koji služi za smještaj carinske robe koju je takođe carinarnica primila na čuvanje, a koja se zbog svoje prirode ne može smjestiti u carinski magacin. I carinsko stovarište ima vidno istaknutu tablu sa natpisom "carinsko stovarište" sa nazivom carinarnice kojoj pripada.

Na osnovu iznijetog, moglo bi se zaključiti da su slijedeće karakteristike carinskog magacina:

1. radi se o zatvorenoj prostoriji;
2. isključivo se smješta carinska roba i to ona koju je carinarnica primila na čuvanje;

3. mora imati vidnu oznaku "carinski magacin" i naziv carinarnice kojoj magacin pripada.
4. carinarnica obezbjeđuje carinski nadzor nad ovom robom direktno (neposredno).

Za carinsko stovarište su značajne slijedeće karakteristike:

1. da to može biti ograđeni ili neograđni pokriveni ili nepokriveni prostor;
2. smješta se carinska roba koju je carinarnica primila na čuvanje, a koja po svojoj prirodi ne može da se smjesti u carinski magacin (teška, kabasta i slična vrsta robe);
3. mora imati vidnu oznaku "carinsko stovarište" sa nazivom carinarnice kojoj ovo pripada i
4. carinarnica obezbjeđuje carinski nadzor na ovom robom direktno (neposredno).

Na osnovu naprijed navedenih karakteristika, moglo bi se zaključiti da su carinski magacini i carinska stovarišta u mnogome slične prostorije i da imaju zajedničke karakteristike u slijedećem:

1. Radi se o smještaju carinske robe koju je carinarnica primila na čuvanje,
2. Da je u njima nadzor neposredan (direktan), ali da se jedno od drugog razlikuju u tome što su:
 - carinski magacini zatvorene prostorije, a slobodna carinska stovarišta - ograđeni ili neograđeni, pokriveni ili nepokriveni prostori i
 - što se u carinska stovarišta smješta ona carinska roba koju je carinarnica primila na čuvanje, a koja je po svojoj prirodi teška, kabasta, lako pokvarljiva roba i sl., te se nije mogla smjestiti u carinski magacin.

Osim ove dvije suštinske razlike, postoji još jedna formalna razlika između carinskog magacina i carinskih stovarišta, a koja se ogleda u tome što mjesto za carinski magacin određuje carinarnica, dok za carinsko stovarište ona to čini, ali u sporazumu sa željezničkom stanicom, lučkom odnosno pristanišnim preduzećem.

Pomoću obrasca carinske prijave za uvoz i provoz, roba se prijavljuje od strane vozara carinarnice i tako primljena zavodi u posebnu knjigu, tzv. magacinsku knjigu. Roba smještena u carinski magacin, odnosno carinsko stovarište, može se podići po izvršenom carinjenju ili sa rješenjem carinarnice, ako je naređeno upućivanje robe drugoj carinarnici, smještaj robe na drugo mjesto (van carinskog magacina, odnosno carinskog stovarišta), ili se roba vraća u inostranstvo. U ovim slučajevima se vrši razduženje u odgovarajućim

rubrikama magacinske knjige, odnosno kartoteke⁸¹ sa brojem i datumom isprave odnosno rješenja na osnovu kojeg je roba podignuta iz carinskog magacina odnosno carinskog stovarišta.

4.2.2. ŽELJEZNIČKO-CARINSKI MAGACINI

Željezničko-carinski magacin je zatvorena prostorija koja služi za smještaj carinske robe koja se prevozi u željezničkom saobraćaju. Prostorije za željezničko-carinski magacin određuje željeznička stanica u saglasnosti sa carinarnicom, ali je za početak rada željezničko-carinskog magacina potrebno odobrenje nadležne carinarnice. Za svu robu smještenu u željezničko-carinske magacine, kao i za carinu i druge uvozne dažbine odgovara željeznička stanica, prema stanju robe u trenutku unošenja iste u magacin.⁸²

Carinarnica daje odobrenje za početak rada željezničko-carinskog magacina kad utvrdi da su prostorije podobne za smještaj carinske robe i da su ispunjeni uslovi za sprovođenje mjera carinskog nadzora. Carinarnica može odrediti da svaki ulaz u željezničko-carinske magacine mora imati dvije različite brave. Ključ jedne brave drži carinarnica, a drugi željeznička stanica.⁸³

U željezničko-carinski magacin roba se smješta na osnovu prijave za uvoz i prevoz robe, odnosno izvozne carinske deklaracije, zavisno da li se radi o uvoznjoj ili izvoznjoj carinskoj robi. Podaci o robi koja je smještena u željezničko-carinski magacin upisuje se u magacinsku knjigu ili kartoteku (koja sadrži sve potrebne podatke iz magacinske knjige), koju vodi željeznička stanica.

Roba koja je smještena u željezničko-carinskom magacinu može se podići po izvršenom carinjenju ako se po rješenju carinarnice upućuje drugoj carinarnici, ako carinarnica na zahtjev stanice odobri smještaj takve robe na nekom drugom mjestu, van željezničko-carinskog magacina ili ako se roba vraća u inostranstvo. U svim tim situacijama željeznička stanica upisuje u odgovarajuću rubriku magacinske knjige, odnosno kartoteke bro i datum isprave na osnovu koje je roba podignuta iz željezničko-carinskog magacina.⁸⁴

Na osnovu već iznijetog moglo bi se zaključiti da željezničko-carinski magacin ima slijedeće karakteristike:

- radi se o zatvorenoj prostoriji;

⁸¹ Umjesto magacinske knjige za sprovođenje carinskog nadzora u carinskim magacinima i carinskim stovarištima može se uvesti kartoteka, pod uslovom da ona sadrži sve potrebne podatke iz magacinske knjige (član 4. Naprijed navedenog pravilnika Pravilnika o carinskom nadzoru i postupku carinjenja robe smještene pod carinski nadzor.

⁸² Stanković dr M., "Carinski procesni postupak", Beograd 1977. str. 209.

⁸³ Čl. 3 Uredbe carinskom nadzoru i postupku carinjenja robe smještene pod carinski nadzor ("Sl.list SRJ", br. 48/92).

⁸⁴ Stanković dr M., Ibid., str 209.

- smješta se carinska roba koja se prevozi u željezničkom saobraćaju (uvozna carinska roba, domaća roba ocarinjena za izvoz i roba koja se provози);
- prostoriju određuje željeznica uz dobijanje saglasnosti od strane podružne cararnice;
- odgovornost za carinsku robu, carinu i druge uvozne dažbine snosi željeznica, prema stanju robe u trenutku smještaja u željezničko-carinski magacin i
- vrlo često postoje i dvije različite brave sa određenim saključarsvtom (ključ jedne brave drži carinarnica, a druge željeznička stanica)⁸⁵.

4.2.3. CARINSKA SKLADIŠTA

Pod carinskim skladištima podrazumjeva se zatvorena prostorija ili ograđeni, pokriveni ili nepokriveni prostor, koji je namjenjen za smještaj carinske robe, a koju koristi i njime upravlja preduzeće čiji je predmet poslovanja uskladištenje robe.

Carinsko skladište⁸⁶ se može otvoriti samo u mjestu u kojem je sjedište carinarnice ili njene organizacione jedinice. Preduzeće čiji je predmet poslovanja uskladištavanje robe, obraća se sa zahtjevom nadležnoj carinarnici, da joj izda odobrenje za otvaranje carinskog skladišta. Tu je mjesno nadležna ona carinarnica u čijem će se sjedištu, odnosno sjedištu njene organizacione jedinice (na primjer carinske ispostave) otvoriti carinsko skladište. Uz zahtjev za otvaranje carinskog skladišta, podnosi se:

- izvod registra nadležnog privrednog suda o predmetu poslovanja podnosioca zahtjeva;
- skica i opis prostorije i prostora namjenjenih za carinsko skladište;
- izjava podnosioca zahtjeva da su obezbjeđene prostorije i inventar koji su potrebni za sprovođenje mjera carinskog nadzora i carinjenje robe u carinskom skladištu.

Prije davanja odobrenja za otvaranje carinskog skladišta, carinarnica obrazuje komisiju koja pregleda prostorije i prostore namjenjene za carinsko skladište. Dužnost te komisije

⁸⁵ Po carinskim propisima, (Carinskom zakonu i pratećim propisima, prije svega, Pravilnikom o carinskom nadzoru i postupku carinjenja robe, smještene pod carinski nadzor), koji su propisi važili sve do 1976. godine, za željezničko-carinske magacine predviđao se obavezan oblik saključarstva. Sa donošenjem novog carinskog zakona 1976. i kasnijim izmjenama istog zakona, predviđa se mogućnost postojanja saključarstva, i to kad carinarnica zahtjeva. Postavlja se sasvim opravdano pitanje zašto je u takvim situacijama i bilo potrebno saključarstvo kada je za carinsku robu koja je smještena u željezničko-carinski magacin, carinu i druge dažbine - odgovorna željeznica kao držalac istog magacina.

⁸⁶ Članom 8, 9 i 11. Uredbe o carinskom nadzoru i postupku carinjenja robe smještene pod carinski nadzor (Sl. list SRJ br. 48/92) detaljno je predviđen postupak u vezi sa prethodnim radnjama radi dobijanja odobrenja za otvaranje carinskog skladišta, obrazuju komisije pregledu prostorija i prostora namjenjenih za carinsko skladište na obezbjeđenju carinskog nadzora, kao i o tome koja je sve roba smještena na carinsko skladište i na osnovu kojih isprava i sl.

je da utvrdi da li su te prostorije i prostori podesni za smještaj carinske robe i da li su obezbjeđeni uslovi za sprovođenje adekvatnih mjera carinskog nadzora. Komisija koja se sastoji od predsjednika i dva člana i koja je imenovana iz redova radnika carinarnice, svoj nalaz u vezi sa pregledom carinskog skladišta konstatuje zapisnički u tri primjerka, od kojih dva primjerka zadržava carinarnica, a treći se dostavlja podnosiocu zahtjeva.

Smatra se potrebnim istaći da uslovi pod kojima se carinarnici stavljaju na raspolaganje prostorije i inventar koji je potreban za sprovođenje mjera carinskog nadzora i carinjenja robe u carinskom skladištu, se regulišu posebnim ugovorom - između držaoca skladišta i skladišta.

U carinsko skladište se smješta uvozna neocarinjena roba, domaća roba ocarinjena za izvoz i roba koja se provози. Izuzetno, Savezna uprava carina može odobriti da se u carinsko skladište smjesti i domaća roba namijenjena izvozu. Na otvorenom prostoru carinskog skladišta može se smještati glomazna i kabasta roba, kao i ostala roba koja zbog svojih svojstava nije podesna za smještaj u zatvorene prostorije. Ostala roba se može smještati na otvorenom prostoru carinskog skladišta samo po prethodnom odobrenju carinarnice. Obaveza je držaoca skladišta da robu koju drži u carinskom skladištu razdvoji i vidno obilježi odgovarajućim natpisom (s brojem prijave za uvoz i provoz robe i dr.).

Carinarnica može odrediti da svaki ulaz u carinsko skladište mora imati dvije različite brave i da bude pod neposrednim carinskim nadzorom. U tom slučaju, ključ jedne brave drži carinarnica, a drugi držalac skladišta. Istovar, provoz i smještaj robe u carinsko skladište vrši se:

- istovar robe iz broda - na osnovu manifesta odnosno izvoda iz manifesta i izjave o teretu, a prenos i smještaj robe u carinsko skladište van luke, odnosno slobodne carinske zone na osnovu prijave za uvoz i provoz robe;
- istovar robe iz vazduhoplova na osnovu manifesta, odnosno izvoda iz manifesta, a prenos i smještaj robe u carinsko skladište na osnovu prijave za uvoz i provoz robe;
- smještaj robe upućene u skladište - na osnovu prijave za uvoz i provoz robe;
- smještaj u carinsko skladište ostale prispjele robe iz inostranstva - na osnovu prijave za uvoz i provoz robe i prevoznih isprava;
- smještaj robe koja se premješta iz carinskog magacina, carinskog stovarišta, željezničko-carinskog magacina, željezničkog smjestlišta ili drugog carinskog skladišta, na osnovu rješenja carinarnice i prijave za uvoz i provoz robe;
- smještaj domaće robe ocarinjene za izvoz - na osnovu izvozne carinske deklaracije;
- smještaj domaće neocarinjene robe namijenjene izvozu - na osnovu prijave za izvoz i provoz robe.

Uvozna neocarinjena roba koja je smještena u carinsko skladište može se: uvozno cariniti, uputiti drugoj carinarnici radi carinjenja, prenijeti u drugo carinsko skladište, carinsko smjestište, carinski magacin, konsignaciono skladište ili u slobodnu carinsku zonu, uputiti na sajmove ili izložbe radi izlaganja, vratiti u inostranstvo.

Domaća roba ocarinjena za izvoz koja je smještena u carinsko skladište može se: uputiti u inostranstvo, prenijeti u drugo carinsko skladište ili carinsku zonu, zadržati u Jugoslaviju.

Prevozna roba koja je smještena u carinsko skladište može se: izvozno ocariniti i uputiti u inostranstvo, prenijeti u drugo carinsko skladište ili slobodnu carinsku zonu i zadržati u našoj zemlji.

U carinskom skladištu dozvoljeno je uz prethodno odobrenje i pod nadzorom carinarnice: denaturisanje, alkoholiziranje, prepakivanje, sortiranje, čišćenje i vršenje drugih poslova u vezi sa održavanjem robe. Poslije izvršenja nekih od ovih radnji, držalac skladišta je obavezan sastaviti zapisnik u dva primjerka, u koji unosi podatke o izvršenoj radnji. Zapisnik ovjerava carinarnica i jedan primjerak zadržava, a drugi prilaže evidenciji o robi koja se vodi u carinskom skladištu.

Držalac skladištaje obavezan da vodi evidenciju o ulasku robe u carinsko skladište i izlasku robe sa tog skladišta. Za robu smještenu u carinskom skladištu vodi se magacinska knjiga ili kartoteka sa potrebnim podacima iz magacinske knjige. Pored podataka iz magacinske knjige, držalac skladišta može za svoje potrebe unositi i druge podatke u magacinsku knjigu, odnosno kartoteku.

Na osnovu naprijed navedenog, može se zaključiti da carinsko skladište ima slijedeće karakteristike:

- da se u carinsko skladište smješta carinska roba svih komitenata;
- da istim upravlja i koristi ga preduzeće čiji je predmet poslovanja uskladištenje robe;
- da je carinsko skladište zatvorena prostorija ili ograđen, pokriven, odnosno nepokriven prostor;
- za robu, carinu i druge uvozne dažbine odgovara držalac skladišta, prema stanju robe u trenutku unošenja u carinsko skladište;
- carinsko skladište se otvara u mjestu carinarnice odnosno njene organizacione jedinice;
- da carinarnica može odrediti i saključarstvo sa dvije različite brave, ključ jedne brave drži carinarnica, a druge - držalac skladišta;
- da je carinsko skladište obilježeno posebnom tablom sa natpisom "carinsko skladište" i nazivom držaoca skladišta.

4.2.4. CARINSKA SMJESTIŠTA

Carinsko smjestište je zatvorena prostorija ili ograđeni, pokriveni ili nepokriveni prostor koji služi organizaciju udruženog rada za privremeni smještaj njene uvozne, a neocarinjene robe.⁸⁷ Carinsko smjestište može se otvoriti samo u mjestu u kojem je i sjedište carinarnice ili njene organizacione jedinice.⁸⁸ Izuzetno, carinsko smjestište može se otvoriti i u drugom mjestu kada za to postoje opravdani razlozi. Za otvaranje carinskog smjestišta potrebno je odobrenje nadležne carinarnice.⁸⁹ Tu je, svakako, potrebno da preduzeće podnese zahtjev carinarnici u čijem će sjedištu odnosno sjedištu njene organizacione jedinice, tražiti otvaranje carinskog smjestišta. Prije davanja odobrenja za otvaranje carinskog smjestišta, carinarnica će obrazovati posebnu komisiju koja će pregledati prostoriju koja je namjenjena za smještaj robe i utvrditi da li je podesna za smještaj robe, kao i da li su obezbjeđeni uslovi za sprovođenje mjera carinskog nadzora. Komisija koju sačinjavaju predsjednik i dva člana koja je imenovala iz redova radnika carinarnice, svoj nalaz ispostavlja zapisnički u tri primjerka, od kojih će dva zadržati carinarnica, a jedan primjerak zapisnika dobiće podnosilac zahtjeva.

Za robu koja je smještena u carinskom smjestištu, za carinu i druge uvozne dažbine, odgovara držalac smjestišta - prema stanju robe u trenutku smještaja iste u smjestište.

Radi obezbjeđenja adekvatnog carinskog nadzora u carinskim smjestištima, carinarnica može odrediti da svaki ulaz prostorije carinskog smjestišta u koje se smješta carinska roba mora imati dvije različite brave. U tom slučaju, ključ jedne brave držala bi carinarnica, a druge - držalac carinskog smjestišta.

Iz do sada iznijetog može se zaključiti da postoje izvjesne sličnosti, a i razlike između carinskog skladišta i carinskog smjestišta. Sličnost se ogleda, prije svega u slijedećem:

- da su carinsko skladište i carinsko smjestište zatvorene prostorije, ograđeni, pokriveni ili nepokriveni prostor;
- da se u ista smješta carinska roba;
- da carinsko skladište i carinsko smjestište drži i njime rukovodi organizacija udruženog rada;
- da se po pravilu, carinsko skladište i carinsko smjestište otvaraju u sjedištu carinarnice, odnosno njene organizacione jedinice, (izuzetno, za carinsko smjestište može se dozvoliti otvaranje od strane carinarnice i u drugom mjestu, gdje ne postoji carinarnica, kada za to postoje opravdani razlozi);

⁸⁷ Čl. 15. Uredbe o carinskom nadzoru i postupku carinjenja robe smještene pod carinski nadzor (Sl. list SRJ 48/92).

⁸⁸ Čl. 104 Stav 1. Carinskog zakona SRJ.

⁸⁹ Postupak je identičan kao i pri otvaranju carinskog skladišta, obrazuje se komisija za pregled prostorija i prostora koja sastavlja o svom nalazu zapisnik.

- da je pri otvaranju i jednog i drugog potrebno odobrenje carinarnice;
- da u oba slučaja može postojati saključarstvo (kad to carinarnica zahtjeva) i
- da za carinsku robu odgovara držalac carinskog skladišta, odnosno carinskog smjestašta.

Pored naprijed navedenih sličnosti, postoje i razlike između carinskog skladišta i carinskog smjestašta. Ove se razlike, prije svega, ogledaju u sljedećem:

- u carinska skladišta se smeještaju sve carinske robe pod jednakim uslovima, bilo kojih korisnika, dok se u carinsko smjestašte smješta samo ona carinska roba koja je uvozna, a koja je vlasništvo preduzeća čije je carinsko smjestašte;
- u carinskim skladištima može se obavljati niz radnji u vezi oplemenjivanja robe, denaturisanje, alhoholiziranje, prepakivanje, čišćenje, sortiranje i sl. dok se u carinskim skladištima mogu obavljati samo one radnje i mjere koje su nužne za održavanje i čuvanje carinske robe;
- u javna carinska skladišta može se smjestiti sva carinska roba (kako uvozna, tako i izvozna i prevozna), dok se u carinsko smjestašte može smještati domaća roba koja je namjenjena izvozu. Ovo proizilazi iz same zakonske stilizacije člana 211. Carinskog zakona, gdje se, između ostalog, ističe da carinsko smjestašte služi za "privremeni smještaj njene uvozne a neocarinjene robe".

Ima autora koji navode još neke od razlika između carinskih skladišta i carinskih smjestašta, ali se smatra da su ove u smislu sada važećih carinskih propisa neaktuelne⁹⁰.

Iz carinskog smjestašta se roba može nakon sprovedenog postupka uvoznog carinjenja podići i vratiti u inostranstvo, prenijeti u carinsko skladište, slobodnu carinsku zonu, konsignaciono skladište, carinski magacin i na carinsko stovarište. Carinska se roba može prenijeti i na drugo carinsko smjestilište istog držaoca, s tim što ukupan rok ležanja u oba smjestašta ne može biti duži od 30 dana, osim kada u opravdanim slučajevima carinarnica ovaj rok ne produži još za 15 dana.

Za robu smještenu u carinskom smjestaštu, držalac carinskog smjestašta vodi magacinsku knjigu ili kartoteku sa podacima magacinske knjige. Pored toga, carinarnica vodi i posebnu magacinsku knjigu ili kartoteku i obavezna je da izvrši pregled stanja robe u carinskom smjestaštu najmanje jedanput u šest mjeseci.

⁹⁰ Tako na primjer dr Z. Antonijević: Privredno pravo, Beograd, Savremena administracija, 1970. Str. 258 i 259 ističe da se razlika između javnih carinskih skladišta i carinskih smjestilišta ogleda, između ostalog, i u tome što se carinska smjestilišta ne mogu otvoriti u mjestima gdje postoje javna carinska skladišta, odnosno da se javna carinska skladišta ne otvaraju u onim mjestima gdje postoje carinska smjestilišta. Sada važeći propisi ne čine smetnju da se javna carinska skladišta otvaraju i u mjestima gdje postoje carinska smjestilišta, i obratno.

4.2.5. SMJEŠTAJ CARINSKE ROBE NA KONSIGNACIONA SKLADIŠTA

Danas se savremena trgovina ne može zamisliti bez konsignacionih skladišta. Ona su prateća punog razmaha trgovine. Na konsignacionim skladištima je roba inostranog vlasnika, izložena kao reklama i poziv za kupovinu. Takva se roba nalazi na izvjesnoj prodaji. Kupac se može pojaviti da je odmah kupi ili da je kupi za isvjesno vrijeme, kasnije ili da je uopšte ne kupi, a da inostrani vlasnik istu vrati u inostranstvo. Roba smještena na konsignacionim skladištima podliježe određenim mjerama carinskog nadzora koje preduzimaju carinski organi kao i držalac konsignacionog skladišta. Nad takvom robom se sprovodi postupak plaćanja carine i drugih dažbina, tek kada bude prodana i carinska obaveza u vezi sa plaćanjem carine nastaje ne momentom smještaja inostrane robe na konsignaciju nego momentom prodaje i preuzimanja takve robe sa ovog skladišta. Ovaj princip je opravdan jer tek prodajom roba iz inostranstva dolazi na carinsko područje. Do tada, prema carinskim pravima skoro svih zemalja, smatra se da se roba nalazi na konsignaciju u inostranstvu. Tako se konsignaciona skladišta, u carinskom smislu riječi, može smatrati carinskom eksteritorijom, mada je sastavni dio carinskog područja određene zemlje. Roba koja je smještena na konsignaciji je inostrano vlasništvo i nalazi se pod carinskim nadzorom, pa tek po prodaji istupa sa konsignacije, kada i nastaje obaveza plaćanja carine.⁹¹

Prema iznijetom pod konsignacionim skladištem podrazumjeva se ono skladište koje otvara domaće pravno lice u koje se smješta uvozna carinska roba inostranog vlasnika, principala, namjenjena neizvjesnoj prodaji na malo na našem tržištu.

Iz ovakve definicije konsignacionog skladišta treba izdvojiti slijedeće bliže karakteristike:

- držalac konsignacionog skladišta je pravno lice čija je djelatnost zastupanje strane firme;
- tu se smješta samo uvozna carinska roba na neizvjesnu prodaju,
- radi se o prodaji robe na malo na domaćem tržištu,
- za carinsku robu, kao i dažbine, odgovara držalac konsignacionog skladišta;
- mjere carinskog nadzora putem određenih isprava uporedo vode držalac skladišta i carinarnica;

⁹¹ Članom 22 i 23. Uredbe o carinskom nadzoru i postupku carinjenja robe smještene pod carinski nadzor, predviđa se šta budući držalac konsignacionog skladišta podnosi uz zahtjev za odobrenje otvaranja konsignacionog skladišta. Radi se o slijedećim ispravama: izvodu iz registra nadležnog privrednog suda o registraciji spoljnotrgovinskog prometa, ovjereni prevod zaključenog ugovora o konsignacionoj prodaji, aktu nadležnog ministarstva o evidentiranju zaključenog ugovora o konsignacionoj prodaji, akt nadležnog opštinskog organa za upotrebu prostorije i prostora za skladište, skici i tehničkom opisu prostora i prostorija namijenjenih za konsignaciono skladište, kao i postupku o imenovanju komisije koja vrši pregled prostorija i prostora namijenjenih za skladište.

- odobrenje za otvaranje konsignacionih skladišta daje carinarnica;
- rok prodaje robe na konsignacionom skladištu nije vremenski ograničen;
- obaveza plaćanja carine nastaje danom preuzimanja robe sa konsignacionog skladišta i
- primjenjuju se propisi koji su važili u momentu preuzimanja robe sa konsignacionog skladišta.

Konsignaciono skladište je skladišni prostor kojim raspolaže i upravlja preduzeće čija je djelatnost zastupanje inostranih firmi. Taj skladišni prostor mora da odgovara uslovima koji su predviđeni carinskim propisima, a što utvrđuje carinarnica odnosno komisija - da li su takve prostorije i prostori podesni za smještaj carinske robe i da li su obezbjeđeni uslovi za sprovođenje mjera carinskog nadzora. O svom nalazu, komisija sastavlja zapisnik. Komisija je obavezna da izvrši pregled prostorije u roku od 10 dana od dana podnošenja zahtjeva za otvaranje konsignacionog skladišta.

Slijedeća karakteristika konsignacionih skladišta je u tome da se u njima smješta uvozna carinska roba inostranog vlasnika na neizvjesnu prodaju. Znači, radi se samo o uvoznjoj carinskoj robi koja je vlasništvo inostranog principala i koja se nalazi u konsignaciji sve do onog momenta dok je domaći kupac ne kupi i ne preuzme sa konsignacije. Iz tih razloga se smatra da se ova strana roba nalazi na neizvjesnoj prodaji, jer momenat zaključenja kupoprodajnog ugovora između domaćeg kupca i inostranog prodavca (ovog puta preko ovlaštenog zastupnika) nije poznat u trenutku smještaja robe na konsignaciono skladište.

Sa konsignacionog skladišta se prodaje roba na malo na domaćem tržištu, građanima i organizacijama za devizna sredstva plaćanja i uz plaćanje carine i drugih uvoznih dažbina.

Za carinsku robu i ukupan izvoz dažbina odgovara držalac konsignacionog skladišta, jer se roba nalazi kod njega, a carinski organ ima sređenu odgovarajuću dokumentaciju pomoću koje vrši posebnu kontrolu nad carinskom robom. Znači, sasvim je opravdano što za carinsku robu koja je smještena na konsignaciji odgovara držalac carinske robe, a samim tim i za iznos carine i drugih uvoznih dažbina. Što se tiče evidencije nad carinskom robom koja je smještena u konsignacionom skladištu, već smo istakli da je paralelno vode i carinarnica i držalac konsignacionog skladišta. Sva carinska roba koja se doprema u konsignaciono skladište se smješta na osnovu podnijete deklaracije za smještaj robe. Uz deklaraciju za smještaj robe na konsignaciono skladište, držalac konsignacionog skladišta podnosi: prevoznu ispravu, fakturu inostrane firme, specifikaciju ako roba nije specificirana u fakturi kad je posebnim propisima predviđeno i podnošenje drugih isprava (uvjerenje o porijeklu robe, kvalitetu robe i td.) uz deklaraciju se podnose i takve isprave. U slučaju da su uzeti uzorci ili se iz drugih opravdanih razloga uz deklaraciju ne mogu podnijeti isprave, roba se smješta u konsignaciona skladišta i ne može se stavljati u transport dok se te isprave ne podnesu carinarnici.

Na osnovu deklaracije za smještaj robe u konsignacionom skladištu, carinarnica vrši pregled robe pri smještaju u konsignaciono skladište. Ovaj pregled se obavlja u carinskom

magacinu, carinskom stovarištu, slobodnoj carinskoj zoni, željezničko-carinskom magacinu, a po zahtjevu držaoca konsignacionog skladišta može se odobriti (rješenjem) od strane carinarnice da se pregled robe izvrši u samom konsignacionom skladištu. Na osnovu rješenja kojim se odobrava pregled robe u u konsignacionom skladištu, roba se pod carinskim nadzorom i o trošku držaoca konsignacionog skladišta, otprema u konsignaciono skladište.

U cilju sprovođenja adekvatnih mjera carinskog nadzora nad robom smještenom u konsignacionom skladištu, pored držaoca konsignacionog skladišta, i carinarnica vodi odgovarajuću evidenciju, kao mjeru posrednog (dokumentarno-carinskog) nadzora i to:

- kontrolnik deklaracije za smještaj robe u konsignaciono skladište;
- kontrolnik deklaracije za carinjenje robe prodate sa konsignacionog skladišta;
- registar zastupnika i konsignacionih skladišta sa asortimanom robe i tarifnim brojevima carinske tarife za pojedine vrste robe.

Pored evidencije koju vodi carinarnica i Elektronski računarski centar Savezne uprave carina, izgrađuje se i ažurira registar zastupnika i konsignacionih skladišta sa asortimanom robe i tačnim brojevima Carinske tarife za pojedine vrste robe i vodi evidenciju o stanju robe na konsignacionim skladištima.

Carinarnica je dužna da dokumentaciju o robi smještenoj u konsignacionim skladištima sredi odvojeno po inostranim firmama koje pojedini držaoci konsignacionih skladišta zastupaju. U cilju efikasnog carinskog nadzora carinarnica ima mogućnosti da izvrši neposredan pregled konsignacionih skladišta, a obavezna je da to učini najmanje jedanput godišnje. Prilikom pregleda konsignacionog skladišta, carinarnica sravnjuje evidenciju sa dokumentacijom i podatke upoređuje sa stanjem robe u konsignacionom skladištu.

Odobrenje za otvaranje konsignacionog skladišta daje carinarnica i ono se po pravilu ne može otvarati samo u sjedištu carinarnice, odnosno njene organizacione jedinice. U opravdanim slučajevima, carinski organ može dozvoliti da se konsignaciono skladište otvori i u mjestu u kojem se ne nalazi carinarnica, odnosno njena organizaciona jedinica. Odobrenje daje carinarnica u vidu rješenja, u kome se tačno označava naziv inostrane firme čija se roba smješta u konsignaciono skladište, vrstu robe i ukupnu vrijednost do koje se odobrava smještaj robe u konsignaciono skladište. Kad se roba smješta u konsignaciono skladište u ambalažu inostranog vlasnika (specijalizirani kontejneri, čelične boce i dr.) koja se ne prodaju zajedno sa robom, u rješenju o odobravanju otvaranja konsignacionog skladišta mora se označiti i vrsta i vrijednost te ambalaže.

Rok ležanja robe na konsignacionom skladištu nije propisima vremenski limitiran. Taj rok, prije svega zavisi od potražnje takvih roba na domaćem tržištu, a i od volje inostranog liferenta da eventualno robu nakon dužeg ležanja na konsignaciji ne vrati u inostranstvo. Dakle, ne postoji neki zakonski rok, što ne znači da roba može ležati na konsignaciji sve dok se ne proda ili je principal ne vrati u inostranstvo.

Obaveza plaćanja carine za robu koja je smještena na konsignacionom skladištu nastaje danom kada kupac preuzme prodatu robu sa konsignacije. U carinskoj teoriji i praksi preovladalo je shvatanje da je roba preuzeta sa konsignacije onog dana kada je od strane držaoca konsignacionog skladišta ispostavljena izdatnica, temeljnica ili otpremnica. Ovo je pogotovo značajno u slučaju izmjene carinskih propisa i stopa, kao i režima uvoza.

Kod carinjenja robe prodane sa konsignacije primjenjuju se oni carinski propisi za obračun carine i drugih uvoznih dažbina koji su važili na dan preuzimanja robe od strane kupca. To praktično znači da se primjenjuje ona carinska osnovica, valutni kurs, carinska stopa koji su bili u momentu preuzimanja robe sa konsignacije, odnosno oni propisi koji su važili onog dana kada je izdata otpremnica odnosno izdatnica. Prema tome, nije od značaja što je roba kupljena u vrijeme kad je važio drugi propis koji je u odnosu na kupca povoljniji ili nepovoljniji. Znači, primjenjuju se oni propisi koji važe u momentu prelaska i istupa robe preko "praga konsignacije" i u tom cilju je tako predviđena formulacija i u carinskim propisima. To je još jedan dokaz da roba koja je na konsignaciji, iako se nalazi u Jugoslaviji, u carinskom smislu riječi predstavlja inostranstvo i da takva roba dolazi u carinsko područje određene zemlje tek kad pređe "prag konsignacije".

Roba koja je smještena na konsignacionom skladištu može se prenijeti u carinski magacin, carinsko stovarište ili carinsko-skladište, slobodnu carinsku zonu, servis, prodajno mjesto ili centralni magacin, izložiti na sajmu, izložbi nekom izložbenom prostoru, iznijeti radi prikazivanja i demnostriranja, prodati radi snabdjevanja brodova, domaćih i stranih, isto tako i vazduhoplovstva u međunarodnom saobraćaju ili za korišćenje van carinskog područja Jugoslavije, kao i vratiti u inostranstvo.

Kada se roba iz konsignacionog skladišta konačno iznozi, podnosi se izlazni list konsignacione robe.⁹²

4.2.6. CENTRALNA SKLADIŠTA

Centralno skladište je zatvorena prostorija koja služi preduzeću i drugom pravnom licu koje je registrovano za držanje slobodne carinske prodavnice za smještaj robe namijenjen za prodaju u slobodnoj carinskoj prodavnici. Isto se može otvoriti samo u mjestu u kojem je sjedište carinarnice ili njene organizacione jedinice, a uz prethodno odobrenje nadležne carinarnice.

U centralno skladište se može smještati uvozna carinska roba u svojini stranih lica namijenjena prodaji na domaćem tržištu i roba domaće proizvodnje. Roba iz centralnog

⁹² Izlazni list konsignacione robe predstavlja poseban obrazak koji je prilagođen elektronskoj obradi podataka i koji se obrađuje u Elektronsko-računarskom centru Savezne uprave carina. Isti izlazni list konsignacione robe, pored rubrike o carinarnici, odnosno ispostavi broja, datuma, ko je podnosilac izlaznog lista, držalac konsignacionog skladišta, koja je strana firma, koja su to naimcnovanja robe po Carinskoj tarifi, koja je vrijednost robe u stranoj valuti, koja je to vrsta valute, koja se roba upućuje iz konsignacije, koja je prijemna carinarnica, koji je rok prodaje robe, koji su redni brojevi naimcnovanja po carinskoj tarifi i trgovačkom naimcnovanju robe, kolika je količina robe, koja je težina u kilogramima, broj koleta, vrijednosti robe u valuti, upisuju se i drugi podaci sa šifarskim poljima koji su potrebni radi obrađivanja takvih isprava u Elektronskom računarskom centru Savezne uprave carina.

skladišta se upućuje u slobodnu carinsku prodavnicu, dostavnicom držaoca centralnog skladišta koja sadrži količinu, vrstu, vrijednost, tarifnu oznaku robe i naziv slobodne carinske prodavnice u koju se roba šalje.⁹³

U slučaju da držalac centralnog skladišta ne pridržava obaveza koje su predviđene carinskim propisima, carinarica može privremeno zatvoriti centralno skladište i odrediti rok u kojem se nedostaci imaju otkloniti. Kada držalac centralnog skladišta ne otkloni utvrđene nedostatke u predviđenom roku, carinarica će donijeti rješenje o zatvaranju centralnog skladišta.

4.2.7. SLOBODNE ZONE

Slobodne zone u našem carinskom sistemu, kao i u ostalom u nizu carinskih sistema drugih zemalja, se javljaju kao vrlo značajan pravno-ekonomski institut. Još se početkom 80-tih godina ovog vijeka, smatralo da je perspektiva svijetske trgovine baš preko slobodnih zona, jer se već tada skoro 1/5 svijetske trgovine odvijala preko slobodnih zona.⁹⁴ Danas se slobodne zone u svijetu javljaju u dva oblika i to: 1) oblik potpuno slobodnih zona i 2) oblik slobodnih zona sa ograničenim funkcijama. Kod prvog oblika slobodnih zona dozvoljeno je ne samo skladištenje robe, nego i obrada, prerada, oplemenjivanje i proizvodjenje robe (posebno za izvoz), uz mnoge carinske i vancarinske pogodnosti. Drugi oblik slobodnih zona je kod onih zona koje se javljaju sa ograničenim funkcijama, pa u istima nije dozvoljena industrijska proizvodnja, već su one više "lager" skladišta za smještaj i čuvanje robe pod carinskim nadzorom. Takav je primjer slobodne zone u Lincu, gdje bugarski poljoprivrednici smještaju svoje poljoprivredne proizvode (posebno kokošija jaja) kako bi na zapadno-evropskim tržištima sa istima stigli prije Danaca i Holanđana. Osim toga, u slobodnoj zoni se mogu otvarati i tzv. lageri skladišta uzoraka koji služe za efikasno prikazivanje robe u svakoj prilici.⁹⁵

Međutim, danas slobodne zone u svijetu dobijaju sve više karakter proizvođačkih i prerađivačkih zona eksportno orjentisanih, koje po svom karakteru treba da budu i naše slobodne zone koje bi trebale da privuku što više stranog kapitala i inostranih tehnologija (uz mnoga carinska i vancarinska oslobođenja), a uz jeftinu radnu snagu i pogodnu lociranost iste bi bile konkurentne drugim zonama u susjedstvu.

Za ulaganje stranog kapitala, i inostranih tehnologija u našim slobodnim zonama, pored naprijed iznijetih prednosti naših slobodnih zona potrebno je, uz sigurnost i stabilnost

⁹³ Detaljnije o postupku otvaranja i odobrenja za otvaranje centralnog skladišta, kao i o mjerama nadozra nad robom smještenom u centralnom skladištu i njenoj evidenciji na posebnim obrascima u članovima 60-67. Uredbe o carinskom nadzoru i postupku carinjenja robe smještene pod carinski nadzor ("Sl.list SRJ", br. 48/92, 26/94 i 33/96).

⁹⁴ Stanković dr M., "Carinski procesni postupak", Beograd 1987. str 244.

⁹⁵ Tipovi slobodnih zona sa ograničenim funkcijama u kojima se ne vrši nikakva prerada robe imaju: Bremen, Kil, Štokholm, Malmø, Geteborg, Grac, Pirej i dr., a u drugu kategoriju slobodnih zona spadale bi: Hamburg, Insbrugg, Trst i dr. - detaljnije o ovome Stanković dr. M., "Pravni karakter carinske robe", Beograd 1979. str.161-169.

pravnih propisa, obezbjediti i stabilnu političku situaciju u zemlji, pa čak i u širem regionu, odnosno okruženju, gdje se zona nalazi.⁹⁶

Slobodne zone u svijetu su danas često carinski isključak iz carinskog područja određene države, sa posebnim carinskim i drugim pogodnostima i olakšicama. One su kod nas još od momenta uvođenja slobodnih carinskih zona u naš carinski sistem 1963. godine⁹⁷, slobodne zone sastavni dio carinskog područja Jugoslavije. One su to ostale i danas sa posebno predviđenim olakšicama koje se odnose, prije svega, na neplaćanje carina i drugih uvoznih dažbina za robu koja se uvozi u slobodnu zonu, a koja je namijenjena za proizvodnju robe za izvoz.⁹⁸

Naprijed navedeni Zakon o slobodnim zonama u članu 2. izričito predviđa, da je ista dio teritorije SRJ koja je posebno ograđena i označena i u kojoj se obavljaju prije svega, proizvođačke djelatnosti namjenjene izvozu. Ovo proizilazi i iz člana 11. Zakona o slobodnim zonama, gdje je, između ostalog, određeno da se ona osniva kada je to ekonomski opravdano i kada se iz zone izvoze robe i usluge u inostranstvo. Smatra se da je ekonomski opravdano osnivanje zone, kada se na osnovu priloženog elaborata i drugih dokaza može ocijeniti da će se iz zone izvoziti u inostranstvo najmanje 30% godišnje proizvodnje robe, odnosno izvršenih usluga.⁹⁹ Za ocjenjivanje ekonomske opravdanosti za osnivanje slobodnih zona, odnosno podzone, nadležno je Savezno ministarstvo za poslove finansija na osnovu ocjene Saveznog ministra za poslove finansija, Savezna vlada daje ili ne daje saglasnost za osnivanje slobodne zone, odnosno podzone. Data saglasnost savezne vlade za rad slobodne zone, prestaje da važi kada slobodna zona ne počne sa radom ni u roku od 2 godine dana, od dana date saglasnosti.

Slobodnu zonu mogu osnovati domaća i strana pravna i fizička lica - osnivači zone. Preduzeće za upravljanje slobodnom zonom mogu osnovati osnivači zone, ali i druga domaća i strana pravna i fizička lica. Osnivači zone, osnivaju preduzeće za upravljanje zonom, u kojem osnivački ulog stranog lica ne može biti veći od 49%.¹⁰⁰ Može se postaviti i pitanje ukidanja ovog procentualnog iznosa od 49%, budućim izmjenama Zakona o slobodnim zonama, koji svakako u ovom trenutku djeluje destimulativno za strana lica kako bi što više privukao stranca za ulaganja u našim slobodnim zonama, kao i njihovo veće učešće pri osnivanju preduzeća za upravljanje zonom.

Preduzeće za upravljanje slobodnom zonom se, inače, osniva kao i svako drugo preduzeće, odnosno društvo u našem pravnom sistemu, a u skladu sa Zakonom o preduzećima, zavisno od vlasničke strukture kapitala i forme u kojima vlasnici kapitala osnivaju preduzeće, odnosno društvo. Postupak za osnivanje preduzeća i društva za

⁹⁶ Detaljnije o motivisanosti stranaca za ulaganja u slobodnoj zoni, u članku Stanković dr M., "Slobodne zone u Jugoslaviji i svijetu - njihov značaj i uloga na domaću privredu i pravo", Časopis "PRAVO - TEORIJA I PRAKSA", Novi Sad, Br. 11-12/95, Str. 60-80.

⁹⁷ Zakonom o izmjenama i dopunama Carinskog zakona ("Sl.list FRNJ" br. 13/63).

⁹⁸ Čl. 25. Zakona o slobodnim zonama, ("Sl.list SRJ" br.81/94).

⁹⁹ Čl. 14. St. 2. Zakona o slobodnim zonama.

¹⁰⁰ Čl. 12. St. 1. Zakona o slobodnim zonama, "Sl.list SRJ", br. 81/94.

upravljanje slobodnom zonom se odvija u skladu sa Zakonom o preduzećima, a na bazi osnivačkog akta odnosno ugovora.¹⁰¹

Korisnik slobodne zone, u našem carinskom sistemu, može biti domaće i strane fizičko lice koje obavlja djelatnost u slobodnoj zoni. Posebno je naprijed citiranim Zakonom o slobodnim zonama (čl. 7. ovoga Zakona), navedeno da je imovina korisnika zone zaštićena i da ista ne može biti predmet nacionalizacije i eksproprijacije. Osim toga, predviđeno je ovim zakonskim osnovom, da prava osnivača zone, preduzeće za upravljanje zonom i korisnika zone koja se utvrđena Zakonom o slobodnim zonama, ne mogu se umanjiti drugim zakonom ili drugim propisom. Na ovaj način, zakonodavac je dao određenu pravnu sigurnost svim licima koja se pojavljuju u radu slobodnih zona, bilo da su oni osnivači, preduzeće za upravljanje zonom ili korisnici zone.

Slobodna zona se u našem carinskom sistemu, može osnovati na području onih mjesta koja imaju pomorsku luku, vazduhoplovno ili riječno pristanište koje je otvoreno za međunarodni saobraćaj, kao i namagistralnim putevima uključenim u mrežu evropskih puteva.¹⁰²

Izvoz roba i usluga iz slobodne zone, kao i uvoz roba i usluga u slobodnu zonu su slobodni i bez ikakvih spoljnotrgovinskih deviznih, poreskih i carinskih ograničenja. Na stranu robu koja se iz slobodne zone stavlja u promet na teritoriji Jugoslavije, u momentu izlaska iz zone, primjenjuju se propisi kojima se uređuje spoljnotrgovinsko poslovanje i carinjenje robe u Jugoslaviji. Pod stranom robom koja izlazi iz zone, smatra se ona roba koja je u cjelini proizvedena u inostranstvu, kao i roba čija je vrijednost u procesu proizvodnje u slobodnoj zoni uvećana za 49%. Izuzetak su ne robe kojima je u slobodnoj zoni uvećana vrijednost sortiranjem, mjerenjem, markiranjem, pakovanjem, sastavljanjem, rastavljanjem, pravljenjem uzorka i sl., gdje se tako uvećana vrijednost ne smatra povećanjem vrijednosti robe, u smislu naprijed navedenog.¹⁰³

Korisnik zone može privremeno iznijeti robu iz zone na drugi dio teritorije Jugoslavije i unijeti robu, u zonu sa drugog dijela teritorije naše zemlje, u cilju ispitivanja, atestiranja, opravke, i marketinškog prezentiranja. U tom slučaju, carinarnica na zahtjev korisnika zone u skraćenom postupku, pismenim rješenjem odobrava ovakav privremeni uvoz, izvoz robe. Takođe, korisnik zone može po istom postupku od carinarnice dobiti pismeno odobrenje radi privremenog uvoza - izvoza roba u cilju njenog oplemenjivanja (prerade, dorade i obrade) kao i ugradnje, a koja se predviđa za privremeni uvoz i izvoz robe. Roba koja je proizvedena u slobodnoj zoni, dobija uvjerenje o strane nadležne carinarnice da je ista proizvedena u zoni. Za robu koja je proizvedena u zoni, izdaje se uvjerenje da je proizvedena u Jugoslaviji, ako je vrijednost robe koja se izvozi uz učešće sirovina,

¹⁰¹ Osnivački akt preduzeća i društva za upravljanje slobodnom zonom sadrži, između ostalog: firmu i sjedište, firmu osnivača i adresu, djelatnost, osnivački ulog, prava i obaveze i odgovornosti osnivača prema preduzeću i preduzeću prema osnivaču, uslove i način utvrđivanja i raspoređivanja dobiti i snošenje rizika, zastupanju, zaštiti životne sredine i dr. U slučaju da se slobodna zona osniva u formi društva (bilo društva lica ili društva kapitala), onda se umjesto osnivačkog akta sačinjava ugovor u koji se, između ostalog, unosi i iznos osnovnog kapitala i uloga pojedinih članova društva, načinu i vremenu uplate novčanih uloga, broju članova i načinu odlučivanja u slučaju jednake podjele glasova, novčanim ulozima i njihovoj vrijednosti i dr.

¹⁰² Čl. 9. St. 1. Zakona o slobodnim zonama.

¹⁰³ Čl. 21. Zakona o slobodnim zonama.

reprodukcionog materijala, uloženog rada i drugih troškova proizvodnje porjeklom iz Jugoslavije najmanje 51% od vrijednosti robe koja se izvozi.

Roba koja se iz slobodne zone izvozi na Jugoslovensko tržište, podliježe obavezi plaćanja carine i drugih uvoznih dažbina. Ovakva roba ima sudbinu svake druge uvozne robe, pa se u momentu njenog uvoza u Jugoslaviju utvrđuju režimski spoljnotrgovinski uslovi oko njenog uvoza. Na uvoz robe koja je namijenjena oavljanju djelatnosti u slobodnoj zoni, ne plaćaju se carine i druge uvozne dažbine. To se odnosi, kako na opremu (mašine, aparate, uređaje), ali i na reprodukcionu materijal, sirovine i druge robe koje se namijenjene za proizvodnju robe u zoni.

Postoje dva podzakonska propisa koja se odnose na mjere obezbjeđenja carinskog nadzora i to: Uredba o mjerama carinskog nadzora u slobodnim zonama i Uputstvo o načinu vođenja evidencije o robi smještenoj u slobodnoj zoni.¹⁰⁴ Uredbom o mjerama carinskog nadzora u slobodnoj zoni predviđaju se sljedeće mjere ovog nadzora: 1) kontrola vrste, količine i vrijednosti robe koja se uvozi, izvozi, ili smiješta u slobodnu zonu; 2) kontrola vođenja evidencije korisnika zone; 3) provjeravanje stanja robe i utvrđivanje tog stanja sa stanjem u evidenciji i ispravama koje prate robu. Osim toga, carinski nadzor u slobodnoj zoni obuhvata pregled i pretres prevoznih sredstava, kao i lica koja ulaze i izlaze iz zone. Roba koja se uvozi, izvozi i smiješta u slobodnu zonu, prijavljuje se carinarnici ispravama za prijavljivanje carinske robe uz koju se prilažu isprave koje prate robu (teretnice, tovarni list, razna uvjerenja, fakture i dr.). Izvozno ocarinjena roba prijavljuje se carinarnici radi smještaja u slobodnu zonu jedinstvenom carinskom ispravom. Inače, naprijed navedenim Uputstvom usvojen je način vođenja evidencije o robi koja se uvozi, unosi u slobodnu zonu, na bazi kartoteke (gdje se za svaku vrstu robe vodi posebna kartica i gdje se hronološki obavlja knjiženje na osnovu podataka iz isprava koje prate robu). Ove kartice imaju "vezu" sa odgovarajućim ispravama, a iste ovjerava carinarnica i vodi njihov registar. Evidencija o robi u slobodnoj zoni može se voditi i preko elektronskih računara sa potrebnim podacima o robi. Evidencija o robi u slobodnoj zoni se razdužuje putem jedinstvene carinske isprave (deklaracije), carinske isprave za prijavljivanje robe (CIPR) ili odlazećeg manifesta.

Slobodna zona prestaje sa radom, kada se utvrdi da u tri uzastopne godine ne ostvaruje godišnji izvoz u inoztranstvo od 50% od ukupne vrijednosti proizvedene robe i izvršenih usluga. Savezna vlada može, na prijednog Saveznog ministra za poslovanje finansija da donese akt, odnosno odluku, o prestanku važenja saglasnosti za osnivanje zone. Zona u tom slučaju, prestaje sa radom u roku jedne godine dana od dana donošenja ovog akta Savezne vlade o prestanku važenja saglasnosti o osnivanju zone. U tom slučaju, preduzeće za upravljanje zonom, odnosno korisnik slobodne zone, je obavezan da u roku od 90 dana, po isteku roka od jedne godine od dana donošenja naprijed navedenog akta Savezne vlade, da robu koja je uvezena u zonu, ocarini, vrati u inoztranstvo ili preda carinarnici na slobodno raspolaganje.¹⁰⁵ Slobodne zone u našem carinskom sistemu, trebalo bi da u perspektivi budu značajan faktor stabilizacije naše privrede, povećanog izvoza i deviznog priliva. U njima se sa pravom očekuje veći ulazak stranog kapitala

¹⁰⁴ Isti propisi su objavljeni u "Sl.list SRJ", br. 30/95.

¹⁰⁵ Čl. 37. i 38. St. 1. Zakon o slobodnim zonama.

(zbog podesne geografske lociranosti naših zona - kao veze između Sjeverne i Zapadne Evrope sa Južnom i Istočnom Evropom i Bliskim Istokom, kao i jeftine radne snage i dr.). One bi, sa datim beneficijama u slobodnim zonama (oslobodjenjima od plaćanja carina i drugim uvoznim dažbinama, uvozom bez režimskih ograničenja i drugim pogodnostima), kao i proširenjem tih beneficija, bile konkurentne i pri izvozu. Ovo iz razloga, što će se roba u jugoslovenskim slobodnim zonama proizvoditi na savremeni način i sa modernim tehnologijama. Sa jeftinom domaćom radnom snagom, ta konkurentnost roba proizvedenih u našim slobodnim zonama - na otvorenim svijetskim tržištima bi se još više povećala.

U ovom trenutku smo svjedoci, da ne dolazi do povećanih stranih ulaganja u našim slobodnim zonama, prije svega i zbog "spoljnog zida" ekonomskih sankcija prema našoj zemlji i zbog nesredene političke situacije na tlu bivše Jugoslavije, odnosno u okruženju. No, sa pravom se očekuje da će se u perspektivi ovaj institut našeg carinskog sistema sve više razvijati, da će i strana ulaganja u jugoslovaneskim slobodnim zonama se uvećavati i da će one postati značajni eksportni institut našeg sistema i "snažan generator" deviznog priliva.¹⁰⁶

4.2.8. SLOBODNE CARINSKE PRODAVNICE

Carinskim zonama je omogućeno da se na aerodromima za međunarodni saobraćaj mogu otvarati prodavaonice robe putnicima koji dolaze u inostranstvo i putnicima u prevozu preko našeg carinskog područja. Roba koja se prodaje takvim putnicima ne podliježe plaćanju carine i drugih uvoznih dažbina.

Detaljni propisi o uslovima za otvaranje takvih prodavnica, evidentiranje robe i carinskom nadzoru navedeni su u carinskom zakonu.

Slobodnu carinsku prodavnicu može otvoriti preduzeće za aerodromske usluge ili drugi privredni subjekt koji s organizacijom za aerodromske usluge zaključi ugovor o korišćenju prostora u tranzitnoj hali aerodroma. Zahtjev za odobrenje podnosi se nadležnoj carinarnici koja o tome donosi rješenje na temelju podnijetog zahtjeva, priloženih isprava i zapisnika posebno formirane komisije.

U prodavnici se može smjestiti i prodavati uvozna neocarinjena roba i domaća roba. Držalac prodavnice je dužan voditi posebnu kartoteku za domaću robu, a posebno za uvozu na propisanim obrascima. Listove kartoteke ovjerava carinarnica koja vodi i registar ovjerenih listova kartoteke. U slobodnoj carinskoj prodavnici roba se može prodavati samo članovima posade i putnicima koji tzv. "bording-karton" dokažu da su putnici.

¹⁰⁶ Aktuelni problemi razvojne politike Jugoslavije - Zbornik radova sa savjetovanja jugoslovenskih ekonomista, Beograd 1995. Stanković prof.dr M.: "Slobodne zone i strana ulaganja - nove perspektive razvoja domaće privrede, poslije ukidanja ekonomskih sankcija UN", str. 237.-245.

Domaća se roba prodana u slobodnoj carinskoj prodavnici na carini, osim ako to vlasnik roba ne zahtjeva. U tom slučaju izvozna carinska deklaracija se podnosi u tri primjerka i to do 15-og u mjesecu za robu prodatu u prethodnom mjesecu.

4.2.9. SPECIJALIZOVANA SKLADIŠTA STRANE ROBE I ROBE DOMAĆE PROIZVODNJE

U našem carinskom sistemu, specijalizovana skladišta strane robe i robe domaće proizvodnje mogu se otvarati u lukama, odnosno pristaništima, otvorenim za međunarodni saobraćaj i u nautičko-turističkim centrima i marinama u kojima je organizovana carinska kontrola radi snabdjevanja stranih i domaćih plovniha objekata i vazduhoplova, a u skladu sa Carinskim zakonom.¹⁰⁷ U specijalizovana skladišta strane robe i robe domaće proizvodnje, može se smiještati domaća roba i uvozna carinska roba u svojini stranih lica koja je namijenjena u cilju snabdjevanja stranih prevoznih sredstava. Radi se o slijedećim stranim prevoznim sredstvima: stranim brodovima, stranim jahtama ili čamcima koji su namijenjeni sportu ili rekreaciji, a koji imaju odobrenje za plovidbu u obalnom moru, odnosno rijekama i jezerima, a nalaze se u domaćim lukama i pristaništima, stranim plovnim objektima na opravci u domaćim brodogradilištima, stranim vazduhoplovima, na domaćim aerodromima i domaćim brodovima i vazduhoplovima koji saobraćaju sa inostranstvom. Isti se mogu, pod carinskim nadzorom, snabdjevati životnim namjernicama i drugim potrebnim proizvodima za vrijeme zadržavanja u našoj zemlji. To se isto odnosi i na brodove izgrađene u domaćim brodogradilištima za potrebe stranog naručioca, prilikom isplovljavanja iz brodogradilišta, luka, odnosno pristaništa ili carinskog područja Jugoslavije.¹⁰⁸

Držalac specijalizovanog skladišta strane robe i robe domaće proizvodnje mora se zahtjevom obrati nadležnoj carinarnici za otvaranje ovakvog skladišta, uz odgovarajuću dokumentaciju, a carinarnica obrazuje komisiju koja vrši pregled istog skladišta. Držalac ovog skladišta je obavezan da vodi odgovarajuću evidenciju u vezi sa carinskim nadzorom strane robe i robe domaće proizvodnje u ovim skladištima.¹⁰⁹

4.2.10. SMJEŠTAJ CARINSKE ROBE U DRUGE PROSTORIJE I PROSTORE

U smislu carinskih propisa, carinarnica može odobriti privremeni smještaj carinske robe i u druge prostorije i prostore, gdje se ona takođe nalazi pod carinskim nadzorom. U rješenju o privremenom smještaju robe određuje se i taj rok ležanja robe i mjere carinskog nadzora.

¹⁰⁷ Čl. 104. St. 2. Carinskog zakona

¹⁰⁸ Čl. 175. Carinskog zakona Jugoslavije.

¹⁰⁹ Detaljnije o tome u čl. 52-58. Uredbe o carinskom nadzoru i postupku carinjenja robe smještene pod carinski nadzor.

U druge prostorije i prostore može se smještati uvozno neocarinjena roba i privremeno uvezena roba.

Za robu koja je privremeno smještena u drugim prostorijama i prostorima, za carinu i druge uvozne dažbine odgovara podnosilac zahtjeva za smještaj robe - prema stanju robe u trenutku smještaja iste u druge prostorije i prostore.

U pogledu mjera carinskog nadzora, carinske evidencije za smještaj robe u drugim prostorijama i prostorima shodno se primjenjuju odredbe carinskih propisa koje se odnose na naprijed iznijeti postupak u vezi sa smještajem carinske robe u carinskim smjestištima.

4.3. KONTROLA PRILIKOM UKRCAJA I ISKRCAJA TERETA U PREVOZNA SREDSTVA A POSEBNO U POMORSKOM TRANSPORTU

Značajna je funkcija carinskih organa ali i drugih državnih i pomorsko upravnih organa prilikom dolaska broda u luku i prilikom isplovljenja broda iz luke.

Brod ne može uploviti u luku prije nego što dobije tzv. slobodan saobraćaj. Ovaj pojam podrazumjeva da je brod prije nego što je uplovio u luku pregledan od strane carinskih i zdravstvenih (sanitarnih) organa. Sanitarni pregled se odnosi se kako na zdravstvenu ispravnost tereta broda tako i na zdravstveno stanje posade i putnika broda. Tek nakon dobijanja slobodnog saobraćaja brod može da komunicira sa obalom. To znači da se carinska zdravstvena kontrola vrši na samom brodu, pravilo je da se ova kontrola vrši na način, što se vrši kontrola odgovarajućih brodskih dokumenata, a druga kontrola samo ako se ukaže da je to potrebno.¹¹⁰

Prilikom odlaska broda iz luke takođe se vrši carinska kontrola one robe koja je u međuvremenu ukrcana na brod. Po pravilu carinski organi u izvršenju te svoje funkcije sarađuje sa agentom broda. Naime, agent broda je taj koji prvi dolazi na brod prilikom dolaska broda u luku i posljednji napušta brod. Od carinskih organa obezbjeđuje uredno izvršenje njihovih obaveza, u prvom redu u smislu pregleda i kontrole potrebne dokumentacije. Agent garantuje za tačnost te dokumentacije a posebno one koju je on sastavio. Agent se pojavljuje u ulozi lica koje omogućava normalnu kontrolu broda sa carinskim i drugim vlastima u luci u smislu prevođenja i uopšte omogućavanja normalne komunikacije između svih lučkih organa vlasti organa na brodu.¹¹¹

¹¹⁰ Gavro Badovinac, Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova, Narodne novine, Zagreb 1970., str.39.

¹¹¹ Kenneth T. Schiels, Ship agency, Fairplay Publication 1995., str.30.

ODNOSI IZMEĐU POMORSKOG AGENTA I OSTALIH UČESNIKA U LUČKOM TRANSPORTU PRI ISKRCAJU I UKRCAJU TERETA

Od mnogobrojnih odnosa u koje pomorski agent ulazi kod iskrcaja tereta, najvažniji su njegovi odnosi prema brodaru, primaocu tereta, lučko-transportnoj organizaciji i službenim organima.¹¹²

a) ODNOSI IZMEĐU AGENTA I BRODARA

Kada se radi o iskrcaju tereta, glavne su dužnosti brodara:

- da mu saopšti dolazak broda¹¹³;
- da mu dostavi kopije svih teretnica za teret koji će biti iskrcan u odnosnoj luci. Agent upoređuje, prilikom primopredaje tereta, primljene kopije teretnica s njihovim originalima;
- da mu dostavi manifest tereta¹¹⁴, plan tereta (cargo plan)¹¹⁵, hatch liste¹¹⁶ i potrebne certifikate¹¹⁷.
- Agent je dužan obavjestiti brodara o prispjeću broda u luku.

b) ODNOSI IZMEĐU POMORSKOG AGENTA I PRIMAOCA TERETA

Glavne dužnosti agenta prema primaocu su:

- da primaoca tereta (a to je najčešće špediter) obavjesti o prispjeću broda u luku. Dostava tzv. pisma spremnosti (engl. Letter of readiness)¹¹⁸;
- da vodi, po predaji pisma spremnosti primaocu tereta tzv. vremensku tablicu (engl. Time sheed) iz koje će se vidjeti kako je iskrcaj tekao i da li je teret iskrcan u okviru stojnica (engl. Lay days)¹¹⁹, odnosno prekostojnica (engl.

¹¹² Vidi isto, str.40.

¹¹³ Najavljaju se, po pravilu, samo dolasci brodova slobodne plovidbe. Dolasci brodova linijske plovidbe najavljeni su unaprijed u redu plovidbe (engl. sailing list).

¹¹⁴ O manifestu vidi: 1. Ante Turina, carinski sistem i carinski postupak, Rijeka 1968., 81 ff.; 2. Pomorska enciklopedija, sv.5, 129-130.

¹¹⁵ Plan tereta može biti generalni (obuhvata podatke o cjelokupnom teretu ukrcanom na brod u svim lukama na određenom putovanju) ili posebni (obuhvata podatke samo o teretu ukrcanom na brod u jednoj luci za drugu luku). Plan tereta dostavlja agentu iskrcajne luke, u pravilu, brodar ili agent ukrcajne luke.

¹¹⁶ Hatch liste sadrže podatke o brodomskom skladištu i mjestu na kojem je teret složen na brodu, o težini tereta, o broju teretnice ostale podatke o teretu. Hatch liste dostavlja agentu iskrcajne luke u pravilu agent ukrcajne luke.

¹¹⁷ To mogu biti veterinarski, fitosanitarni i drugi certifikati.

¹¹⁸ Pismo spremnosti je obavjest o pripravnosti tereta za iskrcaj. Dostavlja se primaocu tereta koji se prevozi brodovima slobodne plovidbe. Poblje o tome vidi: Ante Turina, Međunarodna špedicija, I knj., Rijeka 1965, 117.

¹¹⁹ O stojnicama poblje vidi: Pomorska enciklopedija, sv. 7, 317-318.

Demurrage)¹²⁰ ili je možda uštedeno na vremenu, za što bi eventualno trebalo da se plati tazv. Dispeč (engl. Dispatch)¹²¹. Primalac tereta ovlašten je kontrolisati podatke koji se unose u vremensku tablicu¹²². Ukoliko se drži da vremenska tablica nije pravi izraz radnog vremena utrošenog za iskrcaj tereta s broda, primalac tereta stavlja na tablicu svoj prigovor i zahtjeva provjeru.;

- da izda primaocu tereta, nakon iskupljenja teretnice, ispravu “bez zapreke”¹²³ (engl. Delivery order). Primalac je od toga trenutka ovlašten raspolagati teretom.

c) ODNOSI IZMEĐU POMORSKOG AGENTA I LUČKO-TRANSPORTNE ORGANIZACIJE

Za taj su odnos od posebne važnosti ova pitanja:

- određivanje redosljeda pristajanja brodova u luci;
- određivanje mjesta pristajanja broda u luci;
- premještanje broda u luci s jednog veza na drugi vez i
- odlazak broda iz luke.

O odnosnoj problematici govorilo se prilikom izlaganja o lučkom koordinacionom tijelu i o egzogenim pretpostavkama za zaključivanje lučko-transportnog posla.

d) ODNOSI IZMEĐU POMORSKOG AGENTA I SLUŽBENIH ORGANA

Pod “službenim organima” na ovom mjestu razlikuju se:

- carinski organi;
- lučke vlasti;
- pogranične vlasti i
- razne druge granične organe

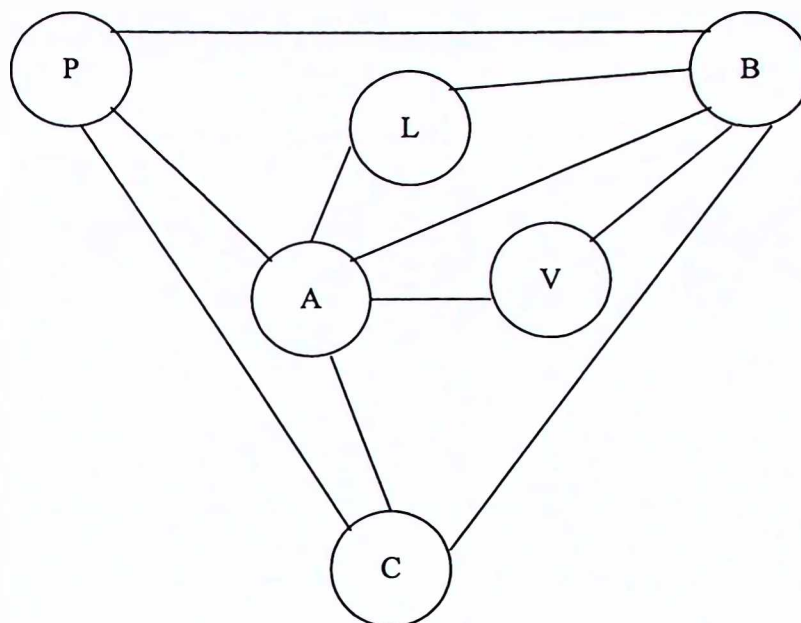
Prema jednom izvoru¹²⁴, tok obavještenja i dokumentacije kod iskrcaja tereta - po liniji svih odnosa pomorskog agenta može se grafički prikazati ovako.

¹²⁰ O prekostojnicama pobježe vidi: Pomorska enciklopedija, sv. 6. 356. Zakonske odredbe o stojnicama i prekostojnicama sadržane su u čl. 43-52. Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova (Službeni list FNRJ br.25/1959). Odredbe o stojnicama i prekostojnicama, a sadrže i Lučke uzanse (uz.br.32-43).

¹²¹ O dispatchu vidi: Pomorska enciklopedija, sv. 2. 456.

¹²² Ako kao primalac tereta nastupa špediter - što je u praksi redovan slučaj - tada kontrola podataka koji se unose u vremensku tablicu predstavlja ne samo primaocu pravo, nego i njegovu dužnost.

¹²³ Naš izraz “bez zapreke” dolazi od talijanskog izraza “nulla osta”.



Legenda:

P - primalac tereta (špediter)

A - Agent

B - Brod, brodar, agenti drugih luka

C - Carinarnica

L - lučko-transportna organizacija, lučko koordinaciono tijelo

V - Vlasti (lučke pogranične i dr.)

Slika 2: Tok obavještenja i dokumentacija kod iskrcaja tereta

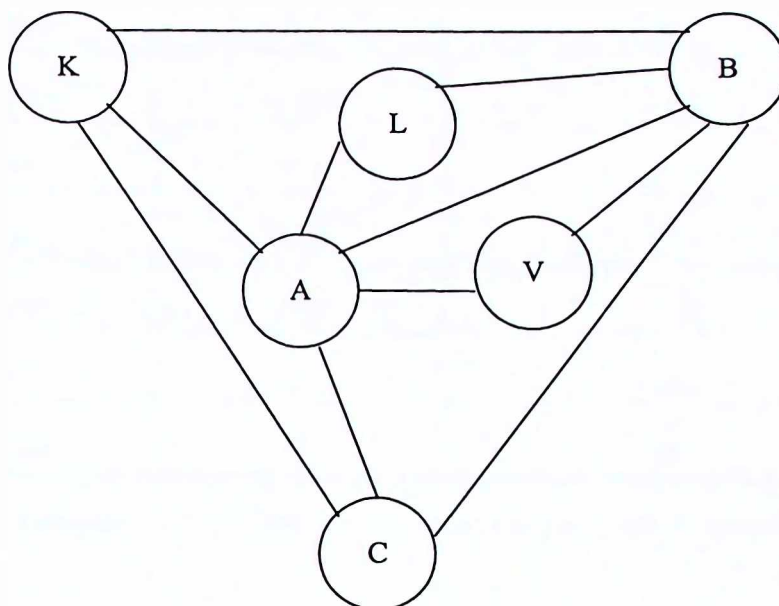
ODNOSI PRI UKRCAJU TERETA

Kod ukrcaja tereta pomorski agent dolazi u odnose s istim partnerima kao i kod iskrcaja, s tim da se kod ukrcaja tereta iščezava funkcija primaoca tereta, a javlja se funkcija krcatelja tereta. Tu funkciju najčešće vrši špediter.

Kako je i problematika koja zasjeca u odnose između pomorskih agenata i ostalih sudionika u lučkom transportu kod ukrcaja vrlo slična onoj koja se javlja kod iskrcaja

¹²⁴ Vidi: Josip Ahel, op.cit., 57.

tereta, to se prema već spomenutom izvoru¹²⁵ daje samo grafički prikaz toka obavještenja i dokumentacije kod ukrcaja tereta. Taj prikaz izgleda ovako:



Legenda:

K - krcatelj tereta (špediter)

A - Agent

B - Brod, brodar, agenti drugih luka

C - Carinarnica

L - lučko-transportna organizacija, lučko koordinaciono tijelo

V - Vlasti (lučke pogranične i dr.)

Slika 3: Tok obavještenja i dokumentacija kod ukrcaja tereta

Kao što vidimo i iz grafičkog prikaza, osnovna razlika - u odnosu na iskrcaj tereta - ogleda se u tome što se kod ukrcaja, umjesto primaoca, javlja krcatelj tereta.

Promet robe kontejnerima u svijetском morskом brodarstvu već od početka razvoja ima stalno uzlazni trend, što je svojevrsan barometar razvoja kontejnerizacije u svijetскоj privredi. To se vidi iz podataka u tabeli 1.

¹²⁵ Vidi: Josip Ahel, op.cit., 57.

Tabela 4.

Godina	TEU u mln.kom.	Prevoz robe u min.tona
1973.	14,1	54,0
1975.	17,2	64,0
1978.	27,1	104
1980.	37,2	128
1982.	43,2	143
1983.	52,0	152
1985.	61	186

Izvor: Containerisation International. I. 1981. i 12. 1986. I Nove tehnologije transporta, I. Marković, Zagreb 1985. Str. 98.

Uporedo sa rastom kontejnerskog prometa u morskom brodarstvu raste i promet u morskim lukama svijeta, i to: ¹²⁶

Tabela 5.

	1970.	1980.	1983.	1985.	1986.	1987.
Kontejnera mil.u TEU	7,1	36,5	45,6	55,8	66	70

Iako je relativno uravnotežen promet kontejnera po svijetskim velikim kontejnerskim lukama i po svijetskim regijama, ipak se u određenim vremenskim razdobljima u nekim postotcima mijenja. Udio Evrope, Amerike i Dalekog istoka u lučkom kontejnerskom prometu iznosi 82,5% uz godišnje oscilacije $\pm 2-3\%$.¹²⁷

Ipak dvadeset najvećih svijetskih luka ostvaruje većinu kontejnerskog prometa što se vidi iz tabele 3.

¹²⁶ Pomorski zbornik 25, 1989. str 211 (za god 1970-1985) i Containerization International II, 1988.

¹²⁷ Seatrade Containerisation, Report 1985.

Tabela 6.

Luka	1988.	1887.	Promet u min. TEU
1. Hongkong	4,0	3,5	
2. Singapur	3,4	2,6	
3. Rotterdam	3,3	2,8	
4. Kaosiung	3,1	2,8	
5. New York	2,1	2,1	
6. Busan	2,1	1,9	
7. Kobe	1,8	1,9	
8. Keelung	1,7	1,9	
9. Los Angeles	1,7	1,6	
10. Hamburg	1,6	1,5	
11. Long Beach	1,5	1,5	
12. Antwerpen	1,5	1,4	
13. San Huan	1,4	1,2	
14. Tokio	1,4	1,3	
15. Yokohama	1,4	1,4	
16. Fellxstowe	1,3	1,1	
17. Bremen/Bremenhaven	1,1	1,1	
18. Setle	1,0	1,0	
19. Oakland	1,0	1,0	
20. Le Havre	0,8	0,7	1988. u min. TEU
UKUPNO:	37,5	34,3	1987 ili plus 9,3%

Izvor: Containerisation International. Željeznice - 7. 1989. JŽ. Beograd str. 777.

Iz tabele se vidi da je rast kontejnerskog prometa ostvaren u svim velikim lukama svijeta, izuzev u luci Keelung.

5. FUNKCIONISANJE I ORGANIZACIJA INFORMACIONIH SISTEMA KOD VRŠENJA KONTROLE I NADZORA U SVIM VIDOVIMA TRANSPORTA

5.1. INFORMACIONI SISTEMI TRANSPORTA

Rasprostranjenost kontejnerskog transporta omogućuje potpuno zatvaranje transportnog lanca za veliki broj raznih vrsta roba. Izvoznik iz unutrašnjosti može svoje proizvode pakovati u kontejner još dok su oni u fabrici.

Uprkos različitim transportnim sredstvima (kamioni, željeznica, brodovi) roba može stići do krajnjeg primaoca, a da se pri tome u prekrcaju uopšte i ne mora dirati. Optimalno odvijanje transporta u okviru jednog zatvorenog transportnog lanca, kakvo pružaju kontejneri, iz različitih razloga nije moguće ostvariti za sve transportne zahtjeve. Međutim, i za transport robe koja se ne pakuje u kontejnere u posljednjih desetak godina ostvaren je brz tehnički napredak, s ciljem da se transport odvija uz minimalne troškove i najbolju ekspeditivnost. Tehnologija koja pomaže ostvarenju tog cilja jeste uvođenje obrade podataka za odvijanje posla, za obračun i operativno vođenje transportnim tokovima.

Fizički transport prati čitav niz odgovarajućih informacija, što je izraženo mnoštvom formula i dokumenata. Informacioni sistem postaje složeniji što je više preduzeća uključeno u taj lanac, te što su udaljenosti između pošiljaoca i primaoca veće.¹²⁸

Inostrani transport se lakše obavlja nego transport u Evropi, a ovaj je opet manje složen nego prekomorski odnosno interkontinentalni. Pravna i finansijska pitanja u vezi s odgovornosti za provjerenu robu postavljaju upravo u prekomorskom transportu visoke zahtjeve za kvalitet dokumentacije.

U okviru informacionog lanca pojavljuju se mnogi učesnici među kojima u unutrašnjem transportu: pošiljalac (izvoznik), špediter i prevoznik (željeznica, kamioni i dr.), u lučkom transportu: lučki špediter, lučki prekratelj, kontrola ukrcaja (brojači) i pomorski agenti, u pomorskom transportu: brodar, prekomorska špedicija i prevoznik i krajnji primalac.

Dok osnovne informacije o transportnoj robi teku od početka do kraja transportnog lanca, pojedini djelovi informacionog lanca dodaju dodatne informacije. Svakako treba napomenuti da se veliki broj informacija kod svakog učesnika ponovo obrađuje i obuhvata.

¹²⁸ Marković I.: Integralni transportni sustavi i robni tokovi, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 1990. str. 129.

Transformacija odnosa unutar neposrednih davalaca usluga u transportu obuhvata nosioce aktivnosti: agente, špeditere, prevoznike, lučke i skladišno-terminalske aktivnosti. Svi ti subjekti su u savremenoj tehnologiji učesnici u pojedinim fazama na zajedničkom proizvodu koji se naziva transport. Zato im treba omogućiti uvid u poslovanje i osigurati profitabilnu motivisanost za racionalniji transportni proces. Osnova za to je prije svega stvaranje jedinstvenog transportnog dokumenta u koji bi svaki subjekt unosio podatke što se odnosi na sopstvenu aktivnost. Taj zajednički dokumenat treba prilagoditi savremenom sistemu informacija - elektronskim računarima. Tim bi se postupkom otvorio proces sagledavanja sopstvenog interesa i racionalnijem transportu, a posljedica toga bi bili zajednički kriterijumi koji bi definisali usmjeravanje transportnih tokova na pojedina prevozna sredstva i na pojedine transportne pravce. Tako bi prestala potreba za administrativnim regulisanjem ovog područja koje je uostalom postojalo u svim dosadašnjim fazama, a nikad nije bilo djelotvorno.

Informacioni sistem je skup tehnologija (postupaka, uputstava i tehnika) za dobijanje, prenos, obradu, čuvanje i distribuciju informacija, koje pomažu čovjeku da ovlada sistemom upravljanja određenim procesom.¹²⁹

Informacioni sistem je model realnog sistema, pa zato razvoj informacionog sistema zavisi prvenstveno o razvoju realnog sistema, ali i od stepena razvoja računarske tehnologije koja se primjenjuje. Uspješnost primjene informacionih sistema završi od priprema za primjenu, projektovanja i primjenjenih metoda projektovanja informacionih sistema.

Neprekidni razvoj i rast upotrebe računarske i informacione tehnologije ima znatan uticaj i na sveukupno upravljanje i operisanje poslovnim poduhvatima u transportu.

Razvojna važnost informacionih sistema, kao i rješavanje samih zahtjeva za integraciju, bili su omogućeni samim razvojem u tehnologijama. Bez obzira da li se to desilo kao odgovor na potrebu ili su oni rezultat tehničkih mogućnosti, bolje korišćenje tehnologije ne bi bilo moguće bez razvoja sposobnosti i snaga tehnologija.

Model funkcije informacionih sistema u organizacijama ima tri glavne komponente, i to:

1. Tehnologiju, koja raste po kapacitetu i integriše funkcionalnost nekoliko prethodno odvojenih skupova tehnologija.
2. Informacione specijaliste u organizaciji, koji koriste tehnologije da poruče oblast aktivnosti koje poboljšavaju izvršenja.
3. Funkcije razvoja sistema i isporuke, koja spaja skupa tehnologiju i njene korisnike.

Pored njih, postoji i četvrta komponenta koja je najvažnija od svih - sveukupno upravljanje funkcijom informacionog sistema.

¹²⁹ Z.Krivokapić, M.Petrović, Uvod u Informatiku, Podgorica 1995., str 177.

Kako podaci obično postoje u takvim oblicima i obimima da je njihova analiza otežana, to da bi oni imali značenja moraju biti transformisani u informacije pomoću informacionih procesora.

Informacioni procesor, koji transformiše podatke u informacije, može biti bilo kakav mehanizam koji obavlja taj proces, kao što su ljudi, računari i druga sredstva obrade (transformacije) podataka. Kratko, informacioni sistem, kao skup informacionog procesora i drugih za obradu podataka potrebnih dijelova, može biti određen kao organizovana kombinacija ljudi, hardvera, softvera, komunikacionih veza i podataka koji ih sakupljaju, transformišu i raspoređuju za potrebe transportne organizacije.

Polazeći od ciljeva funkcionisanja proizvodnih sistema (transportna organizacija proizvodi i pruža usluge) u svakom sistemu je organizovana odgovarajuća organizacija.¹³⁰ Da bi informacioni sistem bio nezavisan od oblika organizovanja aktivnosti u transportnoj organizaciji analiziraju se poslovni procesi. Osnovni poslovni procesi transportnog preduzeća su:

1. definisanje ciljeva preduzeća;
2. definisanje strategije razvoja transportne organizacije;
3. definisanje poslovne politike;
4. donošenje odluka;
5. kontrola i sprovođenje odluka i
6. informisanje.

Kako se procesi informacionih sistema moraju i kontrolisati na način da treba podešavati prave informacione proizvode za krajnje korisnike ili za njihovo uskladištenje, to informacioni sistemi moraju proizvoditi i povratne veze o svojim aktivnostima priprema, ulaza, obrade i izlaza. Povratna veza informacionih sistema mora biti kontrolisana i procjenjena da odredi da li sistem zadovoljava utvrđene mjere izvršenja. Skup ovakvih aktivnosti je poznat kao proces kontrole.

Primaran cilj projektovanja konceptijskog sistema je vjerno prikazivanje, preko podataka i informacija, njegovog odgovarajućeg fizičkog sistema.

Cilj informacionih sistema je da obrade podatke i generišu informacije, direktno ili indirektno, korišćene u poslovnim operacijama.

U savremenoj praksi korišćenja informacionih sistema, pod upravljačkim informacionim sistemima smatraju se sve vrste sistema koje proizvode informacije za potrebe upravljanja. Zbog ovoga se i određuje da su upravljački informacioni sistemi (Management Information System - MIS) formalizovani mrežni sistemi podataka

¹³⁰ M.Perović, S. Asovski, Z. Arsovski, Proizvodni sistemi, CIM Centar Kragujevac 1996., str 177.

projektovani da sakupljaju podatke i da obezbijede upravljače sa korisnim i blagovremenim informacijama kako bi im pomogli u njihovim aktivnostima planiranja, organizovanja, usmjeravanja i kontrolisanja. Dakle, praktično upravljački informacioni sistemi (MIS) su sistemi podrške upravljanju koji se u praksi zasnivaju na sistemima podrške operacijama.

Korišćenje računara za potrebe informacionih sistema prvenstveno se odnosi na sakupljanje značajne količine podataka, njihovo analiziranje i transformisanje u značajne informacije. Sadašnje napredne tehnologije omogućavaju upravljačima da brzo odrede pravu količinu, kvalitet i relevantne informacije.

Vrhunsko upravljanje mnogih organizacija posmatra informacione sisteme uglavnom kao potrebu operacija sistema, a koji nemaju većeg uticaja na njihove glavne oblasti interesovanja - prihode, učešće na tržištu, razvijanje novih poduhvata itd. Saznanje da informacioni sistemi mogu biti, i jesu, pouzdani konkurentski alati svake organizacije, koja utiču i na ove mjere konkurentnosti, može dovesti, obično i dovodi, do boljeg sagledavanja doprinosa informacionih sistema njihovom uspjehu. Ovo bi za posljedicu trebalo da ima prihvatanje potreba investiranja za brži razvoj postojećih i uvođenje novih, budućih informacionih sistema, ili šire informacionih tehnologija, već na početnom institucionalnom nivou upravljanja, ili u strategijskom dijelu upravljanja.

Savremene informacione tehnologije, kao spojevi računara i komunikacija koje uključuju sisteme bazirane na znanjima, značajno utiču na podizanje tehnološkog nivoa transporta i saobraćaja. Podizanjem tehnološkog nivoa pri pružanju usluga transporta omogućilo je stvaranje novih vrsta usluga, kao i posebnih postupaka pri pružanju takvih usluga u konkurentnoj sredini svjetskog tržišta. Korišćenjem ovih tehnologija na logičan način zahtjeva raspolaganje obimnog znanja, kao i posebno poznavanje njegovih prednosti i ograničenja.

Razvoj informacionih sistema u transportu i metodologija za njegovu konstrukciju izazivaju interes unutar transportnih organizacija i sistema transporta. Ovi sistemi predstavljaju doprinos dugogodišnjem oživljavanju svih djelova transporta svih vrsta. Velike mogućnosti koji oni nude u rješavanju nedovoljno struktuiranih i polustruktuiranih problema, neodređenih i teže rješivih u skoro svim oblastima ukazuju da će koristiti dobijene njihovom primjenom daleko prevazilaziti sva ulaganja sredstava za njihov razvoj, gradnju, održavanje i funkcionisanje.

Korišćenje savremenih informacionih tehnologija u transportu učiniće da se tradicionalno zatvoreni sistemi transporta i saobraćaja otvore prema novim tehnologijama, što je od posebnog značaja za praktične razvoje sistema, kao što je sveukupni razvoj teorije transportnih sistema.

Važnost postojanja dobrog komuniciranja među ljudima poznata je još i od vremena kada se čovjek počeo uključivati u procese razvoja i poboljšanja prenosa informacija od jednog do drugog mjesta. Mada nije potrebno imati mnogo znanja da se zaključi da već danas komunikacioni postupci i tehnike značajno utiču na dinamiku transporta, slično onom uticaju koji je imala upotreba kontejnera kao značajne standardizovane jedinice tereta prije nekih dvadesetak godina. Ipak, cijelokupan proces koji je napravljen u dijelu

informacionih tehnologija tokom posljednje dvije dekade bio je tako fenomenalan da se najmanje slični, ako ne i znatno veći, napreci mogu očekivati i u bliskoj budućnosti. Pojava mikroprocesora informacione mogućnosti su postale tako velike da vjerovatno ne postoji mogućnost da se sa sigurnošću predkaže koje će procedure, tj. metode i tehnike, komuniciranja biti raspoložive u veoma bliskoj budućnosti.

Uprkos ovoj činjenici, mnogi ljudi u organizacijama transportne privrede još su uvijek sumnjičavi i pokazuju prilično nepovjerenje u bilo kakve postupke koji koriste savremenije informacione tehnologije, tj. savremenu obradu podataka i savremene telekomunikacione sisteme. Subjekti transporta se uglavnom plaše gubitka mogućnosti njihovih slobodnih kretanja i od postojanja njihove pretjerane zavisnosti od savremenih tehnika i tehnologija. Međutim, mora se ipak priznati postojanje činjenice da je informaciona, pa i komunikaciona, era već davno počela. Ne uvažavajući ovu činjenicu suočeni smo, sa komercijalne tačke gledišta, sa realnim gubitkom prihoda i/ili povećanjem troškova od onih koje bi mogao ostvariti kada bi raspolagao optimalnim informacionim sistemom.

5.2. TRANSPORTNI SISTEMI

Transport, kao sastavni dio materijalne proizvodnje, obično se definiše kao prevoz materijalnih dobara i/ili ljudi između dva mjesta. Za obavljanje ovakvog procesa koriste se prevozna sredstva svih vrsta. Mada je za prevoz ljudi prikladnije koristiti riječ prevoz, a za prevoz materijalnih dobara (roba, tereta) riječ transport u praksi se obje riječi mogu koristiti za bilo koju vrstu prenosa. Kretanje prevoznih sredstava kojima se obavlja prevoz materijalnih dobara i ljudi određuje i sam promet tih vozila.¹³¹

U doba naglog ekonomsko-tehničkog razvoja savremene proizvodnje sve značajniju ulogu imaju dobro organizovani i sigurni sistemi transporta. Kako ovi sistemi, posebno pomorski i/ili integralni transportni sistemi, obavljaju i međunarodne Transporte tereta svih vrsta, zahtjevi za njihov dobar i siguran rad posebno su istaknuti.

Izučavanje transporta kao cjeline zahtjeva i izučavanje njegovih pojedinih vrsta. Kako postoji više osnovnih vrsta transporta, to se za njihovo cjelokupno izučavanje moraju i međusobno upoređivati. Uzastopim međusobnim upoređivanjem osobina po dvije osnovne vrste transporta dolazi se, prvo do zajedničkih osobina po dvije posmatrane vrste, a zatim se za sve ostale osnovne vrste transporta. Određivanjem zajedničkih osobina, (karakteristika) svih vrsta transporta moguće je definisati i sam transportni sistem. Da bi bilo koja vrsta transporta mogla obavljati svoje zadatke ona mora raspolagati prevoznim sredstvima, terminalima, putevima, teretima (i/ili ljudima) koji se prevoze i upravljanjem. Na osnovu ovoga, transportni sistem bi se mogao definisati kao skup prevoznih sredstava, terminala, puteva, tereta (i/ili ljudi) i njihovog upravljanja sa njihovim osobinama i međusobnim relacijama (uključujući i osobine ovih relacija). Kako su ovakvom definicijom transportni putevi dva puta definisani - kao posebni elementi i kao skup međusobnih veza terminala (sa njihovim osobinama), to se u ovom slučaju iz definicije

¹³¹ J. Tauzović, Osnove iskorištavanja brodova, Dubrovnik 1989. str. 241-274.

sistema izostavljaju putevi kao posebni elementi. Na osnovu ovoga transportna mreža dovoljno je defmisana skupom terminala, njihovih osobina i međusobnih relacija (gdje su uključene i osobine tih relacija). Transportni sistem najčešće se definiše kao skup prevoznih sredstava, terminala, tereta i njihovih upravljanja sa njihovim osobinama i međusobnim relacijama.

Cjelokupno upravljanje transportnog sistema, kao kibernetiskog, može se podijeliti na dva podsistema, i to:

- podsistem upravljanja, kao subjekt upravljanja i
- podsistem kojim se upravlja, kao objekt upravljanja.
- Kako subjekt upravljanja, na osnovu raspoloživih informacija, donosi odluku, to od subjekta ka objektu upravljanja idu upravljačke naredbe, a u suprotnom smjeru takozvane povratne veze, tj. povratne informacije koje se ponovo koriste u slijedećim fazama upravljanja.

Kako subjekt upravljanja, na osnovu raspoloživih informacija, donosi odluku, to od subjekta ka objektu upravljanja idu upravljačke naredbe, a u suprotnom smjeru takozva nepovratne veze, tj. povratne informacije koje se ponovo koriste u slijedećim fazama upravljanja.

U transportnom sistemu mogu se razlikovati dva osnovna djela, i to:

- dio transportne ponude i
- dio transportne potražnje.

Transportna infrastruktura obrazuje transportnu ponudu. Transportna potražnja obrazovana je teretima koje treba prevesti iz jednog u drugo mjesto. Kako su sastavni dijelovi infrastrukture:

- stalna infrastruktura (glavni i pomoćni putevi, terminali, kanali, stalni objekti na putevima i kanalima, i slično) sa svojim osobinama (karakteristikama),
- prevozna sredstva koja koriste stalnu infrastrukturu i
- organizacioni sistem potreban da osigura da se prevozna sredstva i stalna infrastruktura koriste na najbolji mogući način, to se u matematičkim modelima infrastruktura može apstraktno prikazati kao transportna mreža sastavljena od čvorova i veza sa njihovim važnim osobinama koju, za svoja kretanja, koriste prevozna sredstva. Eksperimentisanja na ovakvim modelima je osnova svakog, pa i informacionog, istraživanja, a rezultati dobijeni eksperimentisanjem, pored ostalih mogu biti korišćeni za opšta izučavanja transporta, kao i rješavanje praktičnih problema transportnog sistema koji se istražuje.

Za potpuno istraživanje transportnog sistema treba istražiti sve osobine njegovih komponenata (elemenata), njihovih međuveza i njihovo funkcionisanje. Međuveze

sistema određuju njegovu strukturu (nazvanu i organizacijom), a funkcionisanje sistema i njegovo ponašanje.

Opšta teorija transporta je osnov za izučavanje transporta bilo koje vrste. Kod ove teorije, kao zajedničke za sve vrste transporta, treba razlikovati:

1. Osnovne elemente transportovanja: ljude, materijale, tehnologije, energije i kapitale.
2. Primarne oblike transportovanja: ljudi se prevoze kao putnici, materijali se transportuju kao tereti (robe), kapitali se šalju kao informacije ili podaci, energije se opremaju kao elektricitet, tehnologije se prenose kao opreme ili informacije.
3. Osnovne troškove transporta: ono što se transportuje, oblik u kakvom se to transportuje i da li će se uopšte transportovati zavisi od raspoloživih, tj., troškovnih, faktora u polazištu ili polaznom području transporta, korisnosti cijene u odredištu ili odredišnom području transporta, i od troškova transporta između polazišta i odredišta ili njihovih područja transporta.

Tendencije razvoja opšte teorije transporta i njene primjene, kao i razvoja samih transportnih sistema, u današnje vrijeme su uglavnom usmjerene ka obezbjeđenju razvoja upravljanja transportnim sistemima. Za mogućnost premošćavanja praznine između postojeće teorije i stanja prakse, zatim između korisnika i davaoca transportnih usluga, kao i mnogih drugih praznina, bilo da su povezane sa potrebama za informacijama ili ne, u drugim djelovima privrede, potreban je široki sveobuhvatan prilaz cjelokupnom upravljanju transportnim sistemima. Za postojeće osnovne vrste transporta (željeznički, drumski tj. automobilski i/ili kamionski, vazdušni, vodni i cijevni) može se utvrditi da se one međusobno razlikuju i po različitosti sredstava kojima vrše transport, tj. kojima operišu i po različitosti sredina u kojima vrše transport, pa po različitim načinima izvođenja tih transporta tj. operacija.

Među brojnim pokušajima stvaranja opšte teorije transporta zapaženije teorije ove vrste bile su zasnovane na primjeni funkcionalnog prilaza rješavanju osnovnih problema različitosti između osnovnih vrsta transporta. One se baziraju na:

- kreiranju odgovarajuće zajedničke analitičke osnove svih osnovnih vrsta transporta i
- primjeni kreirane zajedničke analitičke osnove na pojedine vrste transporta.

Cilj prilaza je da sistemski pribavlja dovoljno konceptijskih i stvarnih informacija i postupaka za odnošenje odluka kojima bi bilo moguće procijeniti sve moguće strategije, odabrati najpovoljniju od njih i istu provjeriti u praksi. Glavne kategorije i njihovi osnovni sadržaji koji se koriste u funkcionalnoj matrici su:

1. Suštinske karakteristike, gdje se razlikuju:

- Tehničke karakteristike: tehnički principi, intenzitet energije, vrste operacija.

- Ekonomske karakteristike: strukture investicija, operativni troškovi, konkurentna vještina (izvođenje i održavanje).
- Uslužne karakteristike: oblast, brzina, sigurnost, kvalitet usluga, kompletnost usluga, ponuda usluga.

2. Glavne promjenljive i uticaji, gdje su uključene:

- Unutrašnje promjenljive: konkurentna struktura, upravljačka sredstva, djelovanje okruženja.
- Spoljašnje promjenljive: promjena tržišta, politika vlade, djelovanje okruženja.
- Tehnologija: tehnološke procjene, naglašavanje istraživanja i razvoja, finansiranje tehnologije.

3. Problemi i buduća stanja, koja uključuju:

- Problemi: definisanje problema, procjena problema, transportni prilaz.
- Moguće strategije: prilaz i procjene mogućih strategija, izlazne analize.
- Planiranje promjena: strategije odluka, planiranje promjena, prikaz budućih stanja.

Dakle, transport je kibernetički, tehnološki i organizacioni sistem čiji je cilj prevoz robe i/ili ljudi iz jednog mjesta u drugo, kako bi se dovela u ravnotežu prostorna i ekonomska praznina između centra ponude i potražnje. Sveukupni istraživački koncept prilazi transportu sa praktične tačke gledišta pažljivo analizirajući ulogu svake komponente sistema iz kojih je sastavljen transportni sistem. Ovaj koncept u sebi sadrži i činjenicu da transport kao cjelina ne operiše u praznom prostoru, već je to podsistem mnogo većeg i hijerarhijskog, kibernetičkog, ekonomskog, političkog i društvenog sistema.

Transport kao privredna djelatnost razvija se, slično mnogim drugim djelatnostima, veoma brzo u posljednjih nekoliko decenija. Mogućnosti ili skupovi promjenljivih odlučivanja, su važni aspekti transporta koji mogu biti direktno promjenjeni samim odlukama pojedinaca, grupe ili institucija. U međunarodnoj trgovini, pa i u transportu, sve raspoložive mogu biti podjeljene u dvije grupe, i to:

- opcije koje se odnose na sam transportni sistem i
- opcije koje se odnose na političke, ekonomske i društvene okoline koje određuju okvir unutar kojeg transportni sistem treba da operiše.

Ovo znači da sve transportne opcije zavise od sposobnosti samog transportnog sistema i od ograničenja koje mu određuju njegove okoline.

Sama opcija ili promjenljive odlučivanja u savremenom transportu mogu se podjeliti u pet većih djelova ili grupa, i to:

1. Tehnologije - Analize bilo konvencionalnih ili savremenih tehnologija i procese donošenja mogu se podijeliti u tri osnovne cjeline:

- projektovanje određene vrste transporta i njene opreme,
- sredstva propulzije i
- veličina vozila.

2. Transportne mreže - Transportne mreže moraju uvijek biti analizirane u sastavu sa ostalim elementima transportnog sistema, kao što su vrste transportnih sredstava, karakteristike toka robe i institucionalni okviri.

3. Vrsta transporta - Vrste transporta su načini pomoću kojih se roba prenosi iz jednog mjesta u drugo; postoji pet osnovnih vrsta transporta drumski tj. automobilski ili kamionski i željeznički čine kopneni transport koji u određenim situacijama može uključiti riječni i jezerski kao djelove vodnog saobraćaja, vodni transport se obično dijeli na jezerski, riječni i pomorski.

4. Informacije i komunikacije - Informacioni sistemi i komunikaciona sredstva, kao i transportne mreže, su projektovani da održavaju transportnu upravu (administraciju) i upravljačku kontrolu.

5. Logistika - Između ostalih uloga transport se godinama smatra i kao podfunkcija poslovne logistike. Kao osnova pridružuje informacije koje pokreću i robe i uslužne tokove. Veza između logistike i transporta tako je naglašena da se čak može smatrati da je logistika sinonim distribucije, jer su obje uključene u predproizvodnu i posleproizvodnu kontrolu poslovnih tokova. Danas je jasno da niti kreatori, niti transportni operatori mogu posmatrati bilo sami transport ili samu logistiku, već obje zajedno. Proces bilo kog donošenja odluka u jednoj od ovih disciplina ima velikog uticaja na drugu.

Osnova bilo kog racionalnog sistemskog koncepta je da su sve promjenljive odlučivanja čvrsto povezane i da stvaraju jedinstvenu cjelinu. Sve ove promjenljive su u potpunosti izložene širokom spektru odluka i opcija koje mogu biti izražene svaka pojedinačno ili u jednoj ili više kombinacija. Sve one su pod velikim uticajem različitih elemenata, direktno ili indirektno, uključenih u transportnu privredu i međunarodnu trgovinu.

Ovih pet opcija ili skupova promjenljivih odlučivanja mogu biti posmatrane sa četiri tačke gledišta i to:

- tačke gledišta operatora - predstavlja široki spektar odluka na osnovu kojih transportni sistem mora operisati sa maksimalnom efikasnošću,
- tačke gledišta korisnika - tradicionalni stav korisnika značajno je uticao na put i način transporta na koji će biti prevezena njegova roba; danas je taj uticaj znatno smanjen.

- tačke gledišta društvenih i ekonomskih sistema - kao spoljašnji, mada čvrsto povezani sa transportnom privredom, ovi sistemi određuju osnovni okvir u kojem transportni sistemi operišu,
- tačke gledišta vlade i političkog sistema - njihov uticaj na transport zavisi od samog stava određene vlasti od cjelokupne nacionalne politike, kao i od nivoa vladinog djelovanja na transport.

Transportna privreda i međunarodna trgovina izvršile su veliki broj promjena od drugog svjetskog rata. Tri glavne oblasti koje su odigrale veliku ulogu i koje kontrolišu promjenljive odlučivanja su:

- transportna potražnja,
- transportna tehnologija i
- organizacija transportnog sistema.

Pored osnovnih ili klasičnih vrsta transporta danas se mogu razlikovati i tri savremenija načina prenosa roba, i to:

1. integralni transport - koji obuhvata paletizaciju i kontejnerizaciju,
2. multimodalni ili intermodalni transport - koji obuhvataju "huck-pack", Ro-ro, Ro-Lo, Ro-Ro-OBO, sistem barži ili tegljenica (LASH, SEABEE, BACAT) i
3. kombinovani transport - kada se transport obavlja učestvovanjem najmanje dvije vrste transporta.

Integralni transport na ovaj način definisan smatra se integralnim transportom u užem smislu, i u današnjem vremenu to je uglavnom transport kontejnerima. Za razliku od integralnog transporta postoje i integralni transportni sistemi, kojem pripadaju sva tri navedena načina savremenog transporta.

Početak kretanja robe u kontejnerima pomoću više od jednog načina transporta bio je važan trenutak u razvoju transportne privrede, kao i za sve elemente uključene u međunarodnu i domaću trgovinu. Zaista kontejnerizacija i savremeniji oblik, multimodalnost - ili kako se često naziva intermodalnost - prouzrokovali su snažan uticaj na sve aspekte transportne, a posebno pomorske, privrede.

Da bi se moglo planirati, organizovati i kontrolisati kretanje tereta potrebno je donositi i odgovarajuće odluke, zašto su neophodne upravljačke informacije, tj. potrebno je raspolagati tokovima podataka i odgovarajućim informacijama. Ovakve informacije su izlazi proizvodnih tj. uslužnih, sistema nazvani informacioni sistemi, koji sa ulaze koriste raspoložive podatke o trenutnim i budućim stanjima tereta, terminala, transportnih sredstava i njihovih međusobnih veza.

5.3. INFORMACIONI SISTEMI

Početak informacione ere ukazuje na sve veću ulogu i neodloživu potrebu posjedovanja dobrih i pravovremenih informacija pri donošenju odluka u bilo kojoj, pa i u transportnoj, organizaciji. Zahtjevi za prikupljanje, sređivanje i obradu sve većeg broja potrebnih podataka, kao i sve veća potrebe za pravovremenim informacijama, posebno su naglašeni u organizacijama međunarodnog karaktera kakve su obično veće organizacije transporta. Obavljajući svoje usluge preko većih djelova ili regiona svijeta, ove organizacije posluju i obavljaju svoje transportne operacije pod jakim uticajem tehnoloških inovacija koje se svakodnevno pojavljuju u međunarodnom transportu, stanja na svijetskom tržištu roba i regionalni uslovi u kojima one obavljaju transportne usluge. Određivanje informacione potrebe za dobro poslovanje pri ovakvim uslovima i procjene korisnosti posjedovanja pogodnih informacionih sistema u transportnim organizacijama ukazuje neodložnu potrebu promjene i načina dosadašnjeg prikupljanja podataka, kao i samog načina cjelokupnog korišćenja svih informacija, a kojima raspolaže transportna organizacija. Potreba za ovim promjenama i zahtjevi savremenog poslovanja transportnom organizacijom traže, pored ostalog, i uvođenje savremenih integralnih informacionih sistema, koji bi, povezujući sve djelove transportne organizacije, omogućili korišćenje svih raspoloživih informacija u svim djelovima.

Kako su ovi podaci neobrađeni prikazi činjenica, a informacije podaci sakupljeni, zaposleni, kvalifikovani, organizovani, dotjerani i protumačeni unutar konteksta prenošenja značenja, to se podaci moraju obraditi da bi se generisale informacije. Ova obrađivanje podataka u potrebne proizvode, tj. usluge, nazvane informacijama vrše informacioni sistemi. Dakle, podaci su potrebni ulazi u informacioni sistem, a tražene informacije su izlazi iz ovih sistema. Informacije se mogu smatrati sredstvima ili cirkulacijom izmjena koje se koriste za prenos prikupljenih podataka unutar takozvane systemske baze kao klasifikacije koja identifikuje i pravi razliku između glavnih elemenata, ili klasa, oblasti koja se razmatra.

Polazeći od pojma sistema kao skupa komponenata koje djeluju zajedno tako da postignu određeni cilj i informacija kao odabranih podataka značajnih za korisnika, informacioni sistemi se mogu smatrati kao usuzni sistemi čiji je cilj generisanje informacija potrebnih korisnicima. Kako korisnici pripadaju sistemu nazvanom organizacija, to je i informacioni sistem jedna od komponenti preduzeća koji prikuplja, prenosi, obrađuje i čuva podatke, i dobija i distribuira informacije do različitih korisnika u transportnoj organizaciji. Generišući informacije koje podržavaju operacije i upravljačke funkcije organizacije i cjelokupnog upravljanja u svakom savremenom preduzeću. Oni su sredstvo organizovanja kvalitetne informacione podloge za upravljanje i odlučivanje u složenim sistemima kakva su transportna preduzeća. Komponente savremenih informacionih sistema su hardver (tehnički elementi), ljudi, softver (računarski programi), podaci i postupci (procedure).

Upravljanje se može definisati na razne načine. To može biti skup trenutnih akcija ili akcija tokom vremena da se postigne željeni cilj. Isto tako, on se može definisati i kao proces donošenja i realizacije donešene odluke. Ove odluke se donose na osnovu

rješavanja određenih problema za čija su rješenja zainteresovani donosioci odluka. Sam proces donošenja i realizovanje donošenih odluka prolazi kroz šest faza, i to:

1. definisanje problema odlučivanja,
2. traženje podataka i informacija bitnih za rješavanje problema,
3. generisanje mogućih rješenja,
4. analiziranje mogućih akcija,
5. izbor najbolje akcije i
6. praktična primjena odluke i procjena rezultata.

Za obavljanje procesa donošenja odluka i njegove realizacije potrebne su odgovarajuće informacije koje se mogu podijeliti na:

1. Informacije za analizu problema: sve potrebne informacije za prvu i drugu fazu donošenja odluka.
2. Informacije za rješavanje problema: sve potrebne informacije za treću, četvrtu i petu fazu procesa donošenja odluka.
3. Informacije za praktičnu provjeru rješenja problema: sve potrebne informacije za šestu fazu donošenja odluka i njenu realizaciju.

Proces donošenja i realizacije donesenih odluka u transportnoj organizaciji može biti razmatran preko najmanje tri jasno odvojena dijela koje obavljaju odgovarajuće upravljačke funkcije u transportnoj organizaciji i to:

1. proces planiranja odluka,
2. proces organizovanja odluka i
3. proces sprovođenja odluka.

Za svrhe realizacije ovih upravljačkih funkcija u transportnom preduzeću trebalo bi da postoje najmanje tri odvojena dijela, obično nazvana sektorima i to:

1. sektor planiranja da bi izvršio svoju upravljačku funkciju ovaj sektor treba da pribavlja potrebne informacije iz transportnih preduzeća, obračunskog sektora transportnog preduzeća i sektora operacija transportnih sredstava.
2. Komercijalni sektor: za izbor i rezervaciju tereta, kao i određivanje najpovoljnijeg puta, ovaj sektor mora imati na raspolaganju i informacije posljednjih zapošljavanja transportnih sredstava, sa posebnim naglaskom na izvještaje o rukovanju teretom datih od sektora operacija transportnih sredstava. Da bi se mogla uspješno planirati vremena kretanja transportnih sredstava za njegovo slijedeće zapošljavanje, ovom sektoru su potrebni još i položaji

transportnih sredstava, kao i izvještaji njihovih kretanja koje sačinjavaju sektor operacija transportnih sredstava.

3. Sektor operacija transportnih sredstava: za dobro funkcionisanje sektora operacija transportnih sredstava potrebno je raspolagati tekućim podacima terminala i njihovih sredstava, mogućnostima uzimanja i troškovima pogonske energije, vremenskim uslovima, položajima transportnih sredstava i stanjima rezervnih djelova za svakom transportnom sredstvu. Sektor operacija transportnih sredstava je glavno mjesto prikupljanja najsvježijih podataka i informacija o izvještajima svakog transportnog sredstva određenog transportnog preduzeća na osnovu čega je moguće izvršiti planiranje slijedećih zaposlenja, rezervisati teret i sačiniti red vožnje transportnog sredstva.

Zadatku opskrbljivanja donosioca odluka u transportnom preduzeću analiziranim podacima, dobrim informacijama i razumnim izvještajima moguće je prići s dva u osnovi različita metoda, i to:

1. posebnim istraživačkim projektima,
2. sistematskim zapisivanjem podataka i neprekidnim obrađivanjem tekućih informacija.

Kako informacioni sistemi generišu informacije potrebne upravljanju to je njihova glavna aktivnost obezbjeđenje pravih informacija u pogodnom obliku i u odgovarajućem trenutku kao potrebnog i neophodnog elementa donošenja odluka. Dok je svrha informacija da smanju neizvjesnosti budućih događaja i stanja, dotle je svrha informacionih sistema da obezbjeđuju potrebne informacije kako bi se ova smanjena neizvjesnost uzimala u razmatranje pri donošenju i realizaciji odluka.¹³²

Informacije su bitna veza između sredstava s kojima raspolaže i ciljeva koji se žele postići. Oni se mogu proučavati, analizirati, organizovati, sačuvati, sumirati i/ili razvijati. Informacije sadrže znanja dobijena iz različitih izvora uključujući literaturu, važne zaključke i vjesti, preporuke date ili prenesene, izvedene iz nekod sadržaja ili postupka intelektualnim putem, preporukama ili savjetima.

Svaki funkcionalni dio moguće organizacione strukture transportnog preduzeća mora imati svoj cilj, proces ili metodu pomoću koje ovaj cilj može postići. Jedan od vitalnih djelova svakog preduzeća je rukovanje informacijama. Neprekidno pribavljanje informacija mora biti planirano i izvršeno s posebnom pažnjom i upravljačkom vještinom kao i za bilo koje srugo sredstvo transportne organizacije.

Pri osnivanju informacionog sistema dva osnovna elementa moraju biti razmatrana, i to:

1. sadržaji informacione baze i
2. informacioni korisnici.

¹³² J. Tauzović, *Osnove iskorištavanja brodova*, Dubrovnik 1989. str. 241-249.

Informacioni sistemi imaju tri osnovne svrhe postojanja, i to :

1. da vrše kontrolu sprovođenja upravljanje bez posebnog isticanja tog angažovanja,
2. da upoređuju stvarna izvršenja s postavljenim ciljevima i
3. da obezbjede informacije za dozvolu preduzimanja preventivnim akcija i za uklanjanje kriznih situacija.

Prikupljanje, analiza, sinteza, adresiranje, organizovanje, evidencije, strategijsko pretraživanje, širenje i komuniciranje podacima i/ili informacijama su osam osnovnih funkcija informacionih sistema.¹³³

Pored funkcija rukovanja informacijama i funkcije finansijskog obračunavanja, koje se vrše u transportnim organizacijama, postoje i tri upravljačke funkcije planiranja i kontrole, i to:

- 1) Strategijsko planiranje kao procesi određivanja politike ciljeva organizacije, mijenjanje utvrđenih ciljeva i politika koje za osnovu imaju prikupljanje, korišćenje i raspoređivanje sredstava samog preduzeća.
- 2) Kontrola upravljanja kao procesi pomoću kojih rukovodioci organizacija određuju da su sredstva dobijna korišćena efektivno i efikasno u postizanju ciljeva preduzeća.
- 3) Kontrola operacija kao procesi koji obezbjeđuju da će se pojedini zadaci upravljanja izvršiti efektivno i efikasno.

5.4. INFORMACIONI SISTEM POJEDINIHR VRSTA TRANSPORTA

Kako se transportna djelatnost može definisati i kao aktivnost koja obavlja prevoz robe i ljudi iz jednog mjesta u drugo, to postoje različiti ljudi, sredstva i organizacije koje nude razne vrste transportnih usluga. Svi ovi učesnici u pružanju transportnih usluga čine jedinstvenu cjelinu nazvanu transportnom ponudom. Nasuprot transportnoj ponudi, kao uslužnoj djelatnosti, stoji transportna potražnja koju čine tereti i ljudi koji traže da budu prevezeni kao potrošači transportnih usluga. Transportna ponuda i potražnja obrazuju veće cjeline nazvane robnim tržištima, koja su dalje hijerarhijski djelovi sveukupnog svjetskog tržišta roba.

Praćenje svjetskog tržišta roba u osnovi traži odgovarajuće opšte informacije koje se koriste u svim vrstama transporta. Mada različite vrste transporta traže i svoje posebne, specifične informacije koje se koriste u njihovim upravljanjima, sve se one u osnovi dobijaju iz robnih tržišta.

¹³³ J. Tauzović, Osnove iskorištavanja brodova, Dubrovnik 1989. str. 256-259.

U zavisnosti od same vrste transporta i njenih veza sa ostalim vrstama transporta određuju se i specifične informacije potrebne upravljanju toj i/ili tom dijelu sveukupnog transportnog toka, često zvanog transportnim lancem. Kako se u novije vrijeme cjelokupni transport smatra kao podsistem svijetkog tržišta roba kao sistema, to takav podsistem ima svoje komponente, dakle pojedine vrste transporta kao zasebne cjeline, koje dalje imaju svoje djelove u obliku pojedinih transportnih organizacija. Svaka transportna organizacija, dalje može imati svoje transportne sektore, a ovi svoje transportne elemente. Mada u osnovi transportni elementi fizički obavljaju pojedine transporte roba, sve informacije ovakvih prevoza su dio informacija sveukupnog transportnog sistema, ili šire regionalnog ili svijetskog robnog tržišta. Ova hijerarhijska struktura mora biti poštovana i od transportnih informacija, dakle i pojedinih njegovih informacionih sistema i njihovih podsistema. Znači, informacioni sistemi pojedinih vrsta transporta su neposredno ili posredno, podsistemi većih informacionih sistema i sadrže svoje posebne informacione podsisteme.¹³⁴

Roba u transportnom lancu od pošiljaoca do primaoca prolazi kroz različite njegove djelove koji mogu biti, i obično jesu, povezani sa pojedinim vrstama transportnih sredstava, tj. sa djelovima transportnog lanca koji realizuju kamioni, željeznički vagoni, brodovi i avioni ili koji se obavlja cijevima. U današnje vrijeme postoje savremeniji načini stizanja robe od pošiljaoca do primaoca, tj. integralne transportne mogućnosti, koje na poseban način objedinjuju više vrsta transporta i koriste više vrsta transportnih sredstava, tj. transportnih djelova lanaca ili cjelokupni transportni lanac. Ovakva vrsta transporta zahtjeva obimnije informacije koje mogu biti date i u sažetijim oblicima pogodnim za jednostavnije korišćenje za upravljanje takvom vrstom transporta.

Kako se u okviru transportnog toka pojavljuju učesnici:

- u kopnenom transportu -
 - pošiljalac (izvoznik),
 - kopneni špeditor i
 - prevoznik (koji obično koristi željezničke vagone, a može kamione, barže itd.)
- u lučkom transportu -
 - lučki špediter,
 - lučki prekratelj,
 - kontrolor ukrcaja (brojač, itd.),
 - brodski agent (predstavnik brodara)

¹³⁴ J. Tazović, Osnove iskorištavanja brodova, Dubrovnik 1989. str. 241-254.

- u pomorskom transportu -
 - brodar (brodovlasnik),
 - pomorski špediter i
 - pomorski prevoznik (operator),

pored svih ovih, i konačan primalac (uvoznik), to je informacioni tok mora sadržati sve informacije koje se odnose, ne samo na učesnike, već i opšte informacije koje se odnose, ne samo na ove učesnike, već i opšte informacije cjelokupnog transportnog toka, prvenstveno informacije o troškovima i prihodima transporta. U ove informacije moraju biti uključene i informacije o uticajima društva, politika, ograničenja transportnog tržišta, transportne privrede i tehnologija na cjelokupni transport, a posebno na njegove prihodovne i troškovne stavke.

Fizički tok transporta mora biti praćen nizom, odgovarajućih informacija. Što je duži tok transporta, što ga obrazuju više vrsta transporta i što u njemu učestvuje više transportnih organizacija, to je za njegovo cjelokupno upravljanje i praćenje potrebno i znatno više opštih i posebnih informacija. Ovo znači da se za realizaciju transportnih tokova moraju obezbjediti pravovremene, tačne i odgovarajuće informacije i to u pogodnim oblicima, za što su potrebni i posebni informacioni sistemi. Dakle, svaki transportni tok mora biti kontrolisan i odgovarajućim informacionim tokom, u obliku jedinstvenog informacionog sistema, koji raspolaze svim potrebnim informacijama za upravljanje i praćenje transporta roba.

Ako se pođe od toga sa se glavni dio kopnenog transporta obavlja željezničkim transportom koji je u većini slučajeva usmjeren, preko luka, tj. lučkog transporta, na pomorski transport, i/ili obratno - pomorski, lučki, željeznički, kao i mogućnost da robe mogu biti prevezene integralnim transportom, da bi se istražio informacioni sistem transporta mogu se detaljnije razmotriti najmanje njegovi glavni podsistemi, i to:

1. informacioni sistem željezničkog transporta,
2. informacioni sistem luka, sa posebnim naglaskom na informacije o lučkom transportu,
3. informacioni sistem pomorskog transporta i
4. informacioni sistem integralnog transporta.

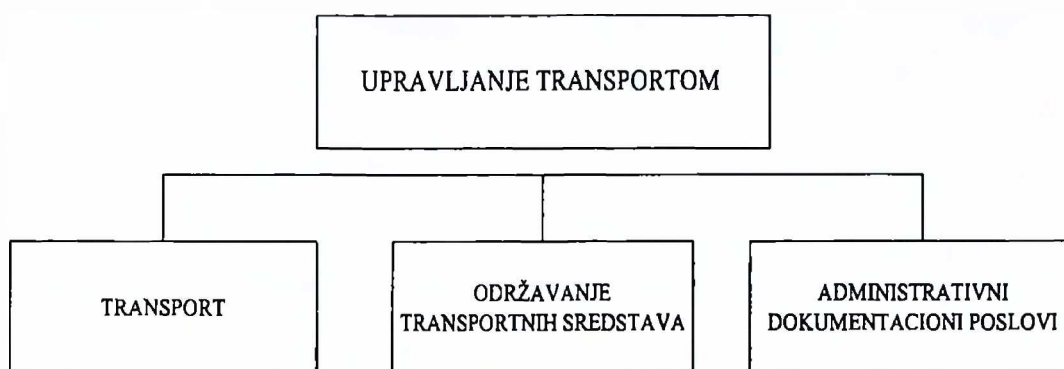
Kod ovog istraživanja može se smatrati da se međusobna djelovanja pojedinih informacionih podsistema izvršavaju preko zajedničkih podataka informacija koje pripadaju informacijama dvije ili više vrsta transporta. Kako obično transportni lanci sadrže i carinska mjesta ili carinske zone to pri tome istraživanju transportnih informacija mora se ukazati i na osnovne sadržaje informacija potrebnih za upravljanje i praćenje carinskih formalnosti u cjelokupnom transportnom procesu.

Poslovi transporta su organizaciono struktuirani u okviru sektora transporta sa dva segmenta:

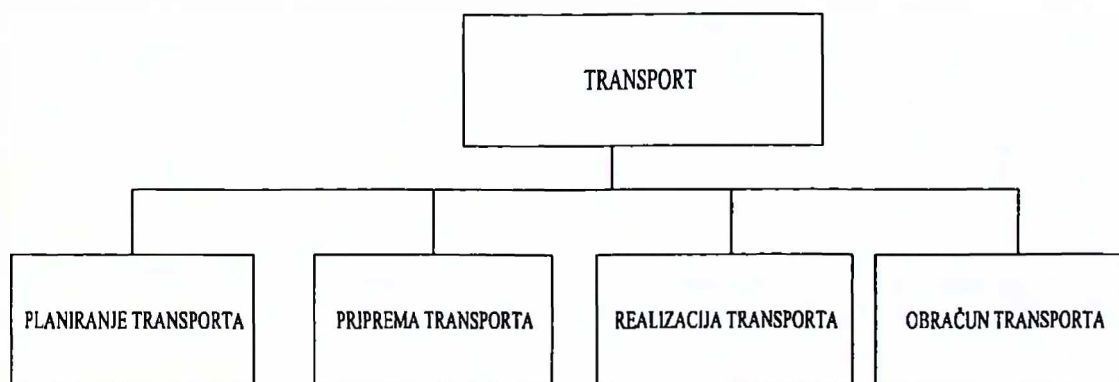
1. transport i
2. održavanje transportnih sredstava.

Poslovi transporta se organizuju po predmetima prevoza za različite vrste roba i različitim transportnim sredstvima.

Informacioni sistem transporta može se dakle razmatrati na slijedeći način:

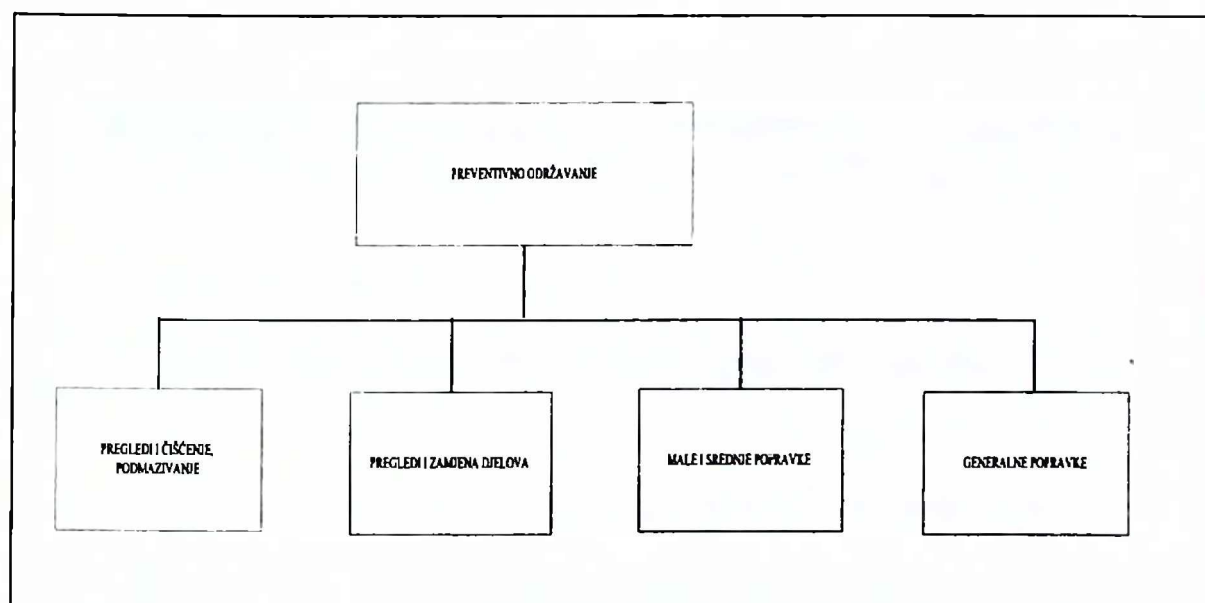
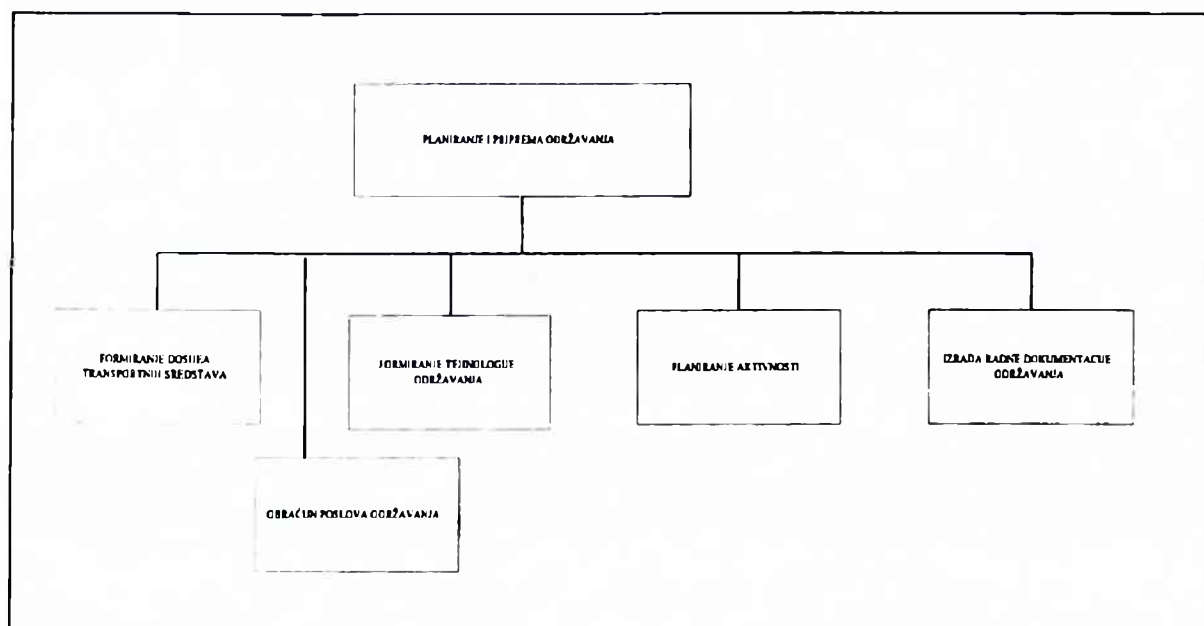


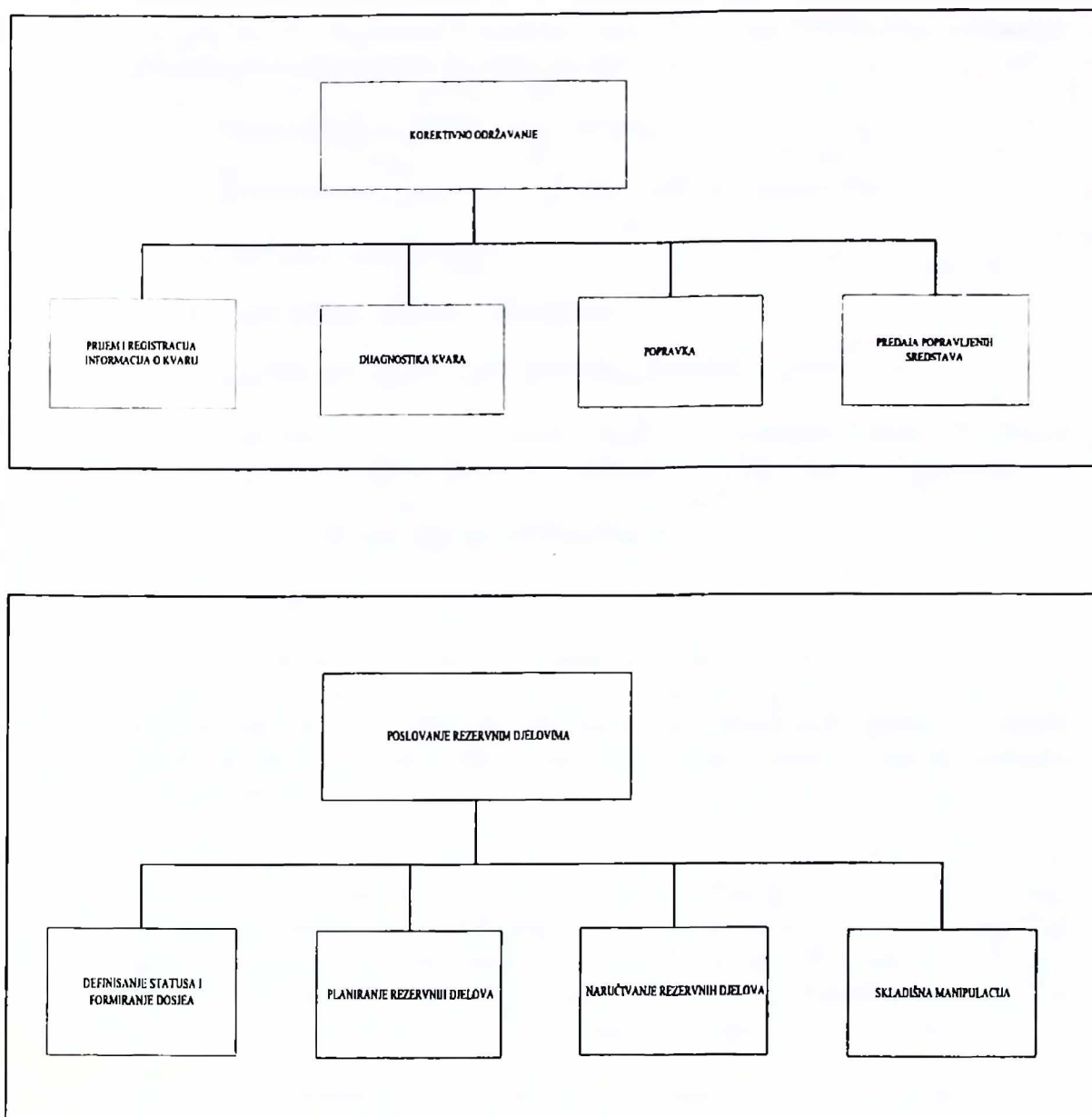
Slika 4: Informacioni sistem Upravljanja transportom



Slika 5: Informacioni sistem Transporta¹³⁵

¹³⁵ Grupa autora: Strategija razvoja informacionog sistema AD Jugopetrol Kotor, Kotor jul 1997. 34-38





Slika 6: Informacioni sistem održavanja transportnih sredstava¹³⁶

5.4.1. INFORMACIONI SISTEM ŽELJEZNIČKOG TRANSPORTA

Postoji stalna potreba razvoja integralnog informacionog sistema u željezničkom transportu. Prema generalnim sistematizacijama takvi zahtjevi su:

- integralni informacioni sistem treba da bude u funkciji proizvodno-prometnih aktivnosti privrede i prometnih aktivnosti na željeznici;

¹³⁶ Strategija razvoja informacionog sistema AD Jugopetrol Kotor, Kotor jul 1997. str. 35-39

- integraciji informacionog sistema kao baza za upravljanje prometno-tehnološkim procesima na željeznici putem:
 1. planiranja i optimizacije voznog reda;
 2. alokacije mobilnih resursa na mjesta prevozne potražnje;
 3. formiranje kompozicija;
 4. upravljanja i vođenja kompozicija;
 5. operativne pripreme rada na početno-završnim punktovima;
 6. praćenja pošiljke od trenutka ulaska u transportno-tehnološki sistem (stanica, skladište, robno-distributivni centar) do trenutka isporuke;
 7. rezervacije i prodaje putničkih karata;
 8. putničke servisne usluge;
 9. obrada poslovnih podataka s prikazom poslovnih rezultata;
- informacioni sistem u funkciji planiranja i uravnoteženosti uticaja sezonskih oscilacija na mogućnost zadovoljavanja prometne potražnje za željezničkim transportom;
- integralni informacioni sistem kao integrator aktivnosti korisnika prvoza, organizatora i izvršilaca prevoza na multimodalnoj osnovi (željezničkog, drumskog, pomorskog, vazdušnog i dr.). Na taj način izvršena integracija čitavog transportnog lanca, odnosno transporta na način koji daje maksimalnu iskorištenost ukupnih transportnih kapaciteta. Integralni informacioni sistema željezničkog saobraćaja trebao bi biti osnovica integralnog transporta;
- integralni informacioni sistem kao osnova kompatibilnosti veza i interakcija s takvim sistemima ostalih željezničkih preduzeća u jedinstvenom transportno-tehnološkom sistemu željeznica te međunarodnim informacionim sistemom.

Uspješnost obavljanja procesa u željezničkom transportu, kao tehničkom, tehnološkom i ekonomskom sistemu vrlo podložnom političkim i tehnološkim promjenama, u osnovi zavisi od kvaliteta i raspoloživosti potrebe informacija za njegovo upravljanje. Zbog ovoga bilo kakvo savremeno obavljanje transportnih procesa zahtjeva i raspolaganje odgovarajućih informacija, tj. informacionih sistema.

Savremeni informacioni sistem u željezničkom transportu zasnivaju se na opštem principu korišćenja informacionih tehnologija i računarske opreme, pomoću kojih se prikupljaju, obrađuju, sređuju, distribuiraju i čuvaju informacije za potrebe zahtjeva transportnog tražišta i moguće ponude željezničkog transporta. Na osnovu raspoloživih informacija izrađuju se optimalni planovi prevoza, čijim realizacijama se optimizira i čitav transportni proces.

Kako se informacionim sistemima željezničkog transporta moraju obuhvatiti svi njegovi procesi rad tehničkih kola i vagona, rad putničkih kola i vagona, eksploatacija vučnih vozila, rad ranžirnih stanica, integralni transport itd., to se oni sastoje od podsistema prevoza robe, vuče vozila, putničkog prevoza, saobraćaja vozova i poslovno informacionog podsistema. Krajnji cilj informacionog sistema je obezbjeđivanje dovoljno potrebnih informacija za potpuno upravljanje željezničkim transportnim sistemom na savremenim tehničkim i tehnološkim, pa i kibernetičkim, osnovama. Za informacioni sistem koji ima ovakve ciljeve i karakteristike kaže se da je upravljačko-informacioni sistem.

Upravljačko-informacioni sistem željezničkog transporta prikupljaju i koriste podatke neprekidno, dakle u toku dvadesetčetiri sata dnevno. Svi podaci potrebni za upravljanje ovakvim transportnim procesima moraju se prikupljati i ažurirati u bazama podataka, kako bi lako bili dostupni rukovodiocima i koordinatorima transportnog procesa i predstavljali osnovu za upravljanje tim procesima u realnom vremenu. Opšti zahtjev upravljačko-informacionog sistema mogao bi se dati preko njegovih pojedinačnih zahtjeva, i to:

1. podizanja kvaliteta unošenja podataka,
2. ubrzavanje prenosa i obrade podataka i informacijam od njihovog izvora do mjesta gdje se koriste za rad ili odlučivanje.
3. dostupnosti podataka u realnom vremenu na svim nivoima,
4. optimalnost korišćenja podataka i to na način da jednom unesen, provjeren, memorisan i stalno ažuran podatak može služiti svim učesnicima u transportnom procesu,
5. korektne ocjene mogućih efekata od preduzetih akcija u procesu na svim upravljačkim nivoima,
6. mogućnosti kontrole izvršenja pojedinih odluka.

Dok se potrebe informacionih sistema željezničkog transporta za praćenje i upravljanje transportnim procesima mogu iskazati preko:

- računarske opreme - hardvera,
- programa softvera,
- komunikacionog podsistema za prenos podataka i informacija i
- kadrova

to je za bolje iskorištavanje novih informacionih tehnologija kod praćenja rada i upravljanje transportnim procesima potrebno:

- uspostaviti funkcionalnu organizaciju rada,

- raspolagati odgovarajućim uputstvima za rada i
- osposobiti kadrove na odgovarajući način.

Za prikupljanje i obradu podataka u različitim djelovima željezničkog transporta postoje razne strukture koje su i pod uticajem tehničkog i tehnološkog razvoja samog željezničkog transporta i njemu odgovarajućeg informacionog sistema. Tako se, na primjer, podaci i informacije tehnološke strukture procesa upravljanje teretnim kolima mogu podijeliti na podatke i informacije koje se odnose na procese vezane za:

- robne operacije,
- tehničke operacije i
- druge operacije.

U robne ili teretne operacije spadaju ukrcaj kola (sastavljen od naručivanja kola za ukrcaj robe, utvrđivanje potrebe praznih kola i raspodjele kola za ukrcaj) i ukrcaj kola (sastavljen od prijavljivanja raspoloživosti kola, carinjenja i drugih pregleda i javljanja primaocu robe). Tehničke operacije mogu biti rastavljene na preuzimanje vozova (sa djelovima preuzimanja formiranog voza i preuzimanja voza na graničnoj i carinskoj stanici), praćenja kretanja voza (gdje je uključena promjena mjesta i vremena voza i promjena statusa voza) i rasformiranje predaja voza (sa posebnim djelovima za rasformiranje voza i predaju voza na graničnoj ili carinskoj stanici). U druge operacije obavezno se moraju uključiti promjene u vučnim snagama (uključivanje novih kola, isključivanje dotrajalih kola, zakup kola i pregrupisivanje kola) i praćenje i popravak kola (uključuje i pranje i dezinfekciju kola, redovno održavanje ili radni park i investiciono održavanje ili neradni park).

Posjedovanje upravljačko-informacionih sistema za upravljanje i obavljanje željezničko-transportnih procesa neke organizacije trebalo bi da obezbjedi bolje tehnološke i ekonomske učinke u:

- racionalizaciji korišćenja transportnih kapaciteta,
- smanjenju neproduktivnosti rada,
- smanjenju deviznog odliva države i
- sprečavanju neprekidnog preliivanja dohotka u druge organizacije.

5.4.2. INFORMACIONI SISTEM LUKE

Mnogi problemi rada luke su slični problemima drugih sličnih organizacija koje pružaju usluge. Neki od njih su unutrašnji i pod kontrolom lučkih organizacija, a drugi da bi mogli biti riješeni zahtjevaju koordinaciju sa organizacijom izvan luke. Zato informacioni

sistemi luka moraju obezbjediti cjelokupne informacije procesa luka i sve ostale informacije potrebne za rješavanje lučkih problema.

Do danas se na mnoge načine pokušavalo organizovati efikasno lučke usluge. Međutim, na osnovu mnogih istraživanja postalo je jasno da samo one organizacije koje su orjentisane ka lučkim operacijama imaju i potpunu vlast nad izvršavanjima njihovih funkcija mogu biti uspješne. Da bi organizaciona struktura luka bila efikasna ona mora biti prosta i sadržati minimalne nivoe izvršavanja. Operativni rukovodioci koji s bave problemima centralnih lučkih aktivnosti moraju biti dobro upućeni u organizacione politike u, iznad svega, opunomoćeni da preduzmu odluke odmah i na mjestu gdje se problemi pojave. Sposobnost da se odluči kada gdje i kako izgraditi povjerenje korisnika i dobre veze sa njima je posebno važno za svakog zaposlenog u luci. To ga stimuliše da prihvati odgovornost i da izvršava sve radne i poslovne funkcije za koje je i zaposlen.

U opštem slučaju, organizaciona struktura vlasti upravljanja jedne svjetske luke obično je sastavljena od:

- kolegijuma od nekoliko članova koji su imenovani od vlade države u čijem se sastavu nalazi zbog njihovog iskustva ili posebnih znanja o lučkom upravljanju, finansijama, radnoj snazi, privedi ili komercijali. U kolegijumu postoje i članovi imenovani zbog njihovih posebnih sposobnosti, a sam predsjednik kolegijuma mora biti lice koje nije u radnom odnosu u luci,
- izvršnog direktora koji je potpuno odgovoran kolegiju i zadužen za realizaciju politike kolegijuma, kao i za svakodnevno upravljanje poslovanjem luke,
- četiri glavna sektora, i to:
 1. sektor uprave i finansija, koji pokriva sve upravne, administrativne, zatim personalne, pravne i finansijske poslove,
 2. sektor lučkih operacija ili lučkog saobraćaja, koji kontroliše, rukovodi i operiše aktivnostima i sredstvima rukovanja i slaganja tereta,
 3. sektor pomorskih operacija, koji obezbjeđuje pilotažu, usluge tegljača, razne vidove zaštite, brodarske kontrole, navigacijska pomagala i slične aktivnosti vezane za pomorstvo i
 4. tehnički sektor, koji obezbjeđuje usluge održavanja lučkih sredstva i opreme za rukovanje teretom, ako je popunjen ljudstvom na odgovarajući način, ovaj sektor može takođe preuzeti i poslove planiranja i tehničke konstrukcije ili rekonstrukcije lučkih sredstava.

Usluge sigurnosti obrazuju vrlo važan aspekt u organizacijama kakve su luke koje manipulišu velikim količinama tereta i gdje krađe moraju biti minimalne. Kako luke imaju sopstvene usluge sigurnosti, to ovaj dio mora biti u sastavu kontrole i rukovanja operacijama.

Kao i bilo koje drugo komercijalno tijelo, upravljanje lukom zahtjeva detaljno poznavanje svega što se stvarno dešava u luci ili je vezano za rad luke, da bi bilo u mogućnosti da prati lučka izvršenja i preuzme brze i odgovarajuće akcije. Ostvarenju ovakvih zahtjeva u znatnoj mjeri doprinose i sredstva lučkih izvršavanja koja sadrže časovne, dnevne, sedmične i mjesečne operativne podatke. Godišnji izvještaji luke objavljeni šest do dvanaest mjeseci po isteku godine su od male vrijednosti za pravovremene lučke agencije. U mnogim slučajevima, sakupljeni sirovi podaci i način na koji su obrađeni i prikazani obično su zasnovani na tradicionalnim stavovima i zahtjevima godišnjih izvještaja luke, a ne na potrebama njenog upravljanja.

Za mogućnost dobrog rada informacijski sistem luke treba da se obezbijedi osnovne podatke vezane za lučki saobraćaj, lučke terete i lučke operacije. Najčešće se ovi podaci grupišu u dvije osnovne grupe, i to:

- podaci o lučkom saobraćaju i lučkim teretima i
- podaci o lučkim operacijama.

Sažeti prikazi podataka pojedine osnovne grupe bili bi:

1. Podaci o lučkom saobraćaju i lučkim teretima sadrže:

1) za svaki dolazak broda

1. datum i vrijeme dolaska na sidrište radi čekanja slobodnog veza,
2. datum i vrijeme kada vez postaje slobodan (za ove svrhe vezove je pogodno identifikovati običnim brojevima),
3. datum i vrijeme priveza, ako je ovo vrijeme različito od (2) više pola sata treba navesti razlog tog odlaganja kao niska voda, noćna plovidba nije dozvoljena ili loše vremenske prilike,
4. datum i vrijeme početka ukrcajno/iskrcajnih aktivnosti tereta, dati razlog razložena vremena protekla između (3) i (4) saglasno razlikama kao radna snaga nije na raspolaganju, odnosno nije spremna,
5. datum i vrijeme završetka ukrcajno/iskrcajnih aktivnosti tereta, dati razložena vremena prekida rukovanja teretom prema razlozima kao kvarovi uređaja ili opreme, čekanje na teret i sl,
6. datum i vrijeme za napuštanje veza, dati razložena vremena proteklog između (5) i (6) prema razlozima čekanja pilota, tegljači nisu na raspolaganju, niska voda itd.,
7. broj radnih grotala za vrijeme svake smjene,
8. ukupna tonaža izmanipulisanog tereta tokom svake smjene (u metričkim tonama),

9. broj grupa-sati a koje vrijeme se rad nije obavljao, dati razložna vremena prema razlozima kao kiše, palubne mašine za podizanje tereta ne rade, itd.,

10. ukupni teret po brodu (metričke tone):

- iskrcani i ukrcani teret posebno za svaku glavnu robu,
- iskrcani i ukrcani teret posebno za svaku glavnu teretnu jedinicu (kontejnere, palete, vreće, barže, rasuto, itd.),

11. pojedinosti broda:

- vrsta broda (tj. tanker, brod za rsuti teret, itd.)
- DWT, TEU i drugi indikatori nosivog kapaciteta,
- dužina (metri),
- gaz na teretnoj vodenoj liniji, gaz kada brod ulazi ili izlazi iz luke (metri).

12. Ukupne metričke tone izmanipulisanog tereta po smjeni, danu, mjesecu ili godini podjeljene na:

2) uvozni generalni teret:

1. direktno na željezničke vagone,

- direktno na kamione,
- do tranzitnog skladišta,

2. izvozni generalni teret:

- direktno od željezničkog vagona,
- direktno od kamiona,
- iz tranzitnog skladišta,

3. za svaki suvi ili tečni teret koji prolazi kroz lučko skladište podijeljeno na dolaske/odlaske sa:

- željeznicom,
- drumom,
- cijevima.

3) Broj željezničkih vagona po smjeni, danu, mjesecu i godini koji prevoze:

- generalni teret,
- suvi rasuti, posebno za svaki glavni, teret,
- tečni rasuti, posebno za svaki glavni, teret,

4) Broj kamiona po smjeni, danu, mjesecu i godini koji prevoze:

- generalni teret,
- suvi rasuti, posebno za svaki glavni, teret,
- tečni rasuti, posebno za svaki glavni, teret,

Ukupna količina za svaki uvozni i izvozni glavni teret po smjeni, danu, mjesecu i godini (metričke tone).

2. Podaci o lučkim operacijama sadrže:

1. Broj radnih dana u godini,
2. broj i trajanje (u satima) svake smjene koja je radila tokom vikenda,
3. broj i trajanje (u satima) svake smjene koja je radila tokom vikenda i praznika,
4. broj grupa svake vrste koje su radile za vrijeme svake pojedine smjene,
5. broj ljudi u grupi za svaku vrstu grupe,
6. broj raspoložive opreme za manipulisanje tereta za vrijeme svake pojedine smjene,
7. broj upotrebljenih tegljača u godini, identifikovanih za različite upotrebe za svaku klasu (kategoriju) broda kao što su kontejnerski brodovi, tankeri i td.
8. broj korišćenja tegljača za vrijeme redovnih i prekovremenih sati,
9. broj korišćenja pilota u godini za svaku vrstu brodova.

Mada se, bilo pored, samih luka ili u samim lukama, nalaze i carinska mjesta ili carinske zone, ipak njihovi informacioni sistemi (obično) rade potpuno nezavisno od informacionih sistema luka. U carinskom mjestu u luci, a posebno u carinskoj zoni luke, mora biti izgrađen savremeni informacioni sistem carina koji sadrži sve podatke o upravi carinske zone preduzećima u carinskoj zoni, brodarskim agentima, lučkoj upravi, špediciji, carinskim mjestima kada se radi o carinskoj zoni sa carinskim tarifama, istovaru i utovaru robe. Pogodnim rasporedom ovakvih podataka i njihovim odgovarajućim povezivanjima mogu se obezbjediti maksimalne pogodnosti kod samog korišćenja informacionih sistema carinskog mjesta ili carinske zone.

5.4.3. INFORMACIONI SISTEM POMORSKOG TRANSPORTA

Pomorski transport obavljaju brodovi obrazujući posebne cjeline nazvane sistemi pomorskog transporta. Da bi jedan ili više sistema mogli uspješno poslovati na svijetskom pomorskom tržištu one ulaze u sastav posebne vrste organizacije nazvane brodarskim preduzećem. Kako su dobre i pravovremene informacije jedan od važnih potreba da dobro donošenje svake odluke u brodarskom preduzeću, to se u savremenim brodarskim preduzećima danas uglavnom uvode takozvani upravljački informacioni sistemi koji se mogu definisati kao informacioni sistemi koji snabdjevaju rukovodioce brodarskih organizacija i njihovih pojedinih djelova (sektora) sa informacijama o aktivnostima i odgovarajućim vezama tekućih stanja proizvodno/operativnog sistema (brodarsko preduzeće) kojim on upravlja. Na osnovu date definicije, osnovni cilj upravljačkog informacionog sistema je da opskrbi rukovodioci brodarske organizacije na svim nivoima sa potpunim, tačnim i pravovremenim informacijama koje se odnose na cjelokupna izvršenja koja se dešavaju u brodarskom preduzeću.

U brodarskom preduzeću upravljački informacioni sistemi se grade jedinstvenom koncepcijom i treba da pokrivaju sve aspekte njegovog poslovanja. Njegovi elementi su važni podistemi kao sektori preduzeća, brodovi i poslovnice, ili pojedine poslovne funkcije brodarskog preduzeća. Ukoliko informacioni sistem (za potrebe upravljanja) ima ove karakteristike, tada je to integralni (upravljački) informacioni sistem.

Tehnologije koje koriste informacioni sistem u svom radu su veoma važne za svako savremeno poslovanje preduzeća. Informacioni sistemi koje uvode brodarska preduzeća isključivo koriste računarske (kompjuterske) tehnologije (sistema). To su savremene tehnologije koje pružaju mogućnost zadovoljenja svih zahtjeva savremenog poslovanja brodarske organizacije. Osnovni elementi i njihovi sadržaji u razvoju efikasnog računarskog (kompjuterskog) sistema su:

- hardver - specifikacije, postizanje i održavanje,
- osoblje - regrutovanje, obučavanje, rukovođenje,
- softver - projektovanje sistema, programiranje, otklanjanje grešaka, dokumentovanje,
- operacija - postupci, vrijednovanje (procjenjivanje), uvježbavanje.

Profesionalno upravljanje brodovima je prešlo dug put u zadnjoj deceniji. Taj brz i dramatičan rast je pojačan porastom kompleksnosti i promjena u svijetskom brodarstvu. Nova dimenzija brodarskog upravljanja i dalje raste i pojačava nastavak promjena posebno u strukturi brogarskih organizacija.

Jasnu srž poslovanja brodara koja ih razlikuje od ostalih tipova upravljanja jeste osnovni finansijski rizici koje brodari prihvataju. Naravno oni dobijaju i plodove toga rizika koji

su preuzeli. Ali brodar nije špekulator i treba da bude zadovoljan svojim profesionalnim rezultatom.

Prave statističke podatke je vrlo teško dobiti u upravljanju jednom brodarskom organizacijom, a procjene su vrlo sirove. Međutim, prihvaćeno je analizama i brodarskim upravljanjem da je oko 3000 brodova koji plove morem danas pod nezavisnim (samostalnim) upravljanjem. To je oko 14% od 21000 brodova svjetske flote, koje su osuđeni da budu kandidati za upravljanje, isključujući ovdje vrlo mali broj malih ili specijalizovanih brodova, kao što su brodovi za ribarenje i putnički brodovi.

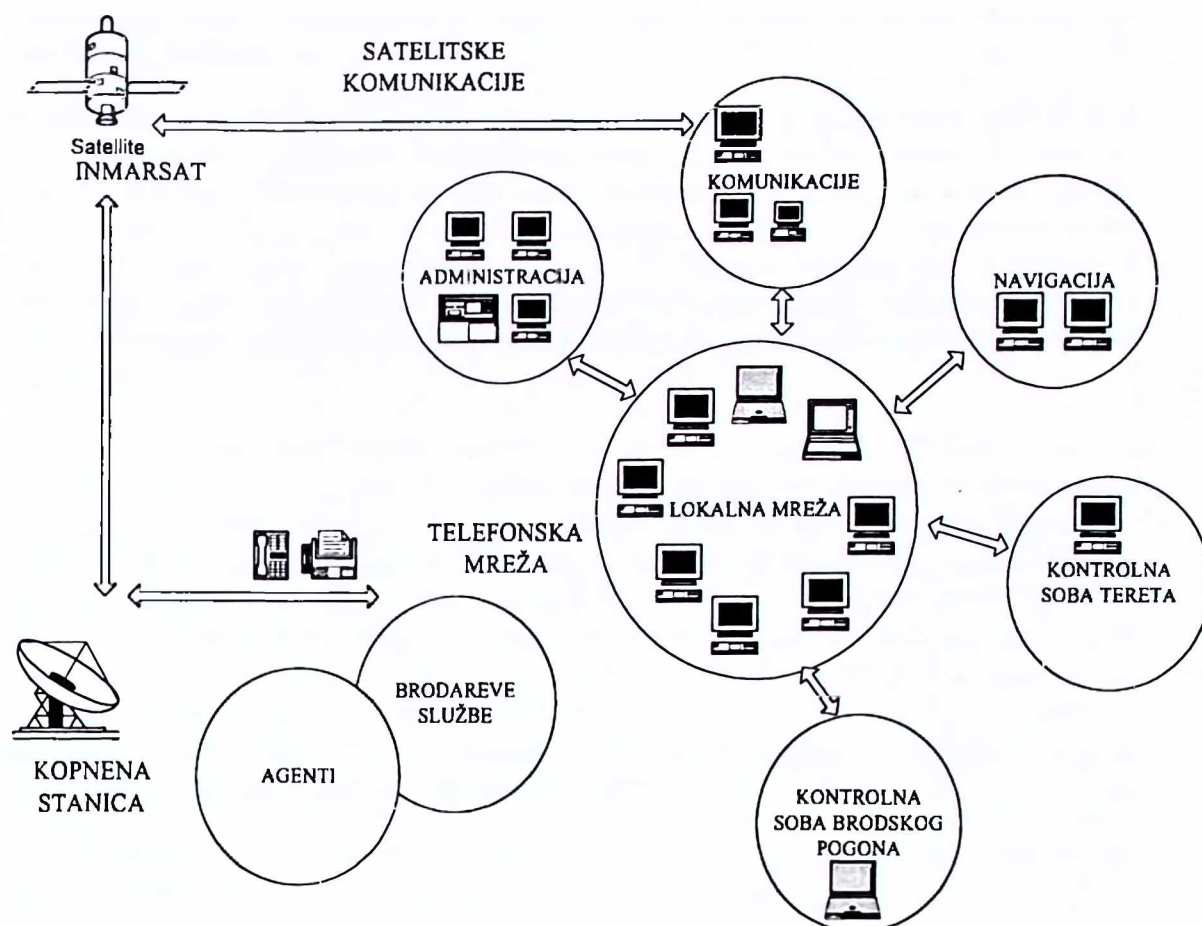
Danas većinu pomorsko operativnih podataka brodarska preduzeća moraju dobiti od samih brodova, kada postoje komercijalni satelitiski komunikacioni sistemi i kada se s uspjehom rješavaju problemi direktnog komuniciranja s informacionim sistemom, smatra se ekonomski opravdanim posjedovanje računarskih informacionih sistema u brodarskim preduzećima bez obzira koliko su veliki realni troškovi njihovog uvođenja i održavanja. Ovo tim prije što brodovi opremljeni terminalima za satelitske komunikacije mogu slati svoje podatke direktno u svoje matične računarske informacione sisteme, a zatim dostavljaju svim korisnicima u obliku informacija, kako u brodarskom preduzeću tako i na brodovima, za njihove analize i potrebe preduzimanja korektivnih upravljačkih odluka, kao i akcija. Uz ove, nove tehnologije prenosa podataka između inostranih poslovnica i kompjuterizovanih informacionih sistema koji dalje mogu biti korišćeni za potrebe upravljanja brodarskim preduzećem.

U neprekidnim promjenama okoline i stanja pomorskih preduzeća, koja imaju direktnog uticaja i na sveukupno poslovanje brodarskim preduzećima, brodarska preduzeća moraju raspolagati tačnim i efikasnim tokovima informacija koji bi bili u stanju da pruže odgovarajuće informacije neophodne za donošenje odluka u svim preduzećima. Potrebne informacije i sami tokovi informacija moraju da zadovolje uslove realnosti, potpunosti, aktuelnosti, pouzdanosti, raspoloživosti i razumljivosti.

Metode i postupci koji se koriste za projektovanje informacionih sistema prvenstveno moraju bazirati na detaljnom ispitivanju operativnih sistema brodarskog preduzeća, kako bi ovim sistemima generisane informacije mogle pomoći i poboljšati cjelokupni proces upravljanja brodarskim preduzećem. Kako posjedovanje upravljačkog (računarskog) informacionog sistema brodarsko preduzeće može dobiti jasnu sliku pod kojim uslovima i u koje vrijeme treba donositi i sprovoditi svoje odluke, to ovi sistemi mogu imati široku primjenu u praksi. Mada su njihove mogućnosti korišćenja vrlo velike, u brodarskim preduzećima se ovi sistemi koriste u oblastima:

- Informacija o kretanju sopstvenih brodova: Činjenica da je brod osnovno sredstvo kojim brodarsko preduzeće obavlja Transporte tereta, tj. kojima ono obavlja svoju djelatnost, predstavlja osnovni razlog da svako brodarsko preduzeće mora raspolagati potpunim informacijama o kretanju sopstvenih brodova. Sve informacije o pozicijama brodova, lukama njihovih svraćanja, operacijama (rada i izvršenja) brodova, troškovima brodova i dohocima ili gubicima na pojedinačnim putovanjima brodova;

- Informacije o upravljanju na brodovima: Za svrhe upravljanja na brodu i mogućnosti njegovog praćenja u središtu broderskog preduzeća potrebno je raspolagati posebnim informacijama koje se mogu grupisati u informacije izvršenja broda, informacije održavanja broda i informacije administracije broda;
- Podataka o robnim tokovima: Robni tokovi glavnih (suvih) rasutih tereta mogu se mogu se odrediti s obzirom na njihove ukrcajne i iskrcajne luke, države ili regione, i to u vrlo kratkim vremenskim periodima (dvije do tri sedmice). Primjena informacionih sistema u te svrhe može biti veoma korisna jer njezini rezultati mogu dati nagovještaje i za promjene na svjetskom tržištu;
- Operacija na trenutnom vozarinskom tržištu: Operator broda, koji tačno zna ponude broderskog prostora, tj. ponude broderskih usluga (svoje sopstvene i svojih konkurenata), koje se nude u području ukrcajne luke ponuđenog tereta unutar slijedeće dvije sedmice, može čvrsto pregovarati i tražiti odgovarajuće vozarinske rate (zavisno od ponuđenog broderskog prostora) za transport ponuđenog tereta. Razlike u vozarinskim primanjima, koje mogu nastati posjedovanjem takvih informacija, mogu biti prilično velike, posebno kada je operator broda siguran da nema jačih konkurenata unutar određenog područja;
- Konkurentne analize: Poznavanje osnovnih karakteristika konkurentnih brodova i informacija o njegovim trenutnim položajima pruža operatoru osnovu i za određivanje koji teret i pod kojim uslovima ugovarati za slijedeća putovanja svojih brodova;
- Lučkih operacija: Prosječne dane i troškove boravka u lukama moguće je izračunati ili sa sigurnošću predvidjeti za svaku luku, državu ili područje, čak i za određene vremenske periode unaprijed i za svaku vrstu brodova;
- Odluka o nabavci novih brodova: Naručivanje novih brodova u bilo kojem brodogradilištu, njegovu veličinu, vrstu, tip i posebne specifičnosti, mogu se izvršavati na osnovu informacija koje nude sistemi;
- Ostalih primjena: Uz glavne postoje i pomoćne primjene upravljačkih informacionih sistema, kao što su informacije o vrijednosti brodova broderskog preduzeća kao starog željeza, podaci o brodovima u raspremi, cijene polovnih brodova, analize tržišta (pomorski ugovori) zakupa ili vremenskog tržišta brodova, provjera obavljenih podataka, otkrivanje podataka koji nisu publikovani i slično.



Slika 7. Komunikacije brodarske organizacije

Savremeni upravljački informacijski sistemi brodarskog preduzeća sastoje se od glavnog upravljačkog informacionog sistema smještenog u brodarskom preduzeću (tj. u njegovom središtu), skupu pomoćnih upravljačkih sistema smještenih uglavnom na brodovima brodarskog preduzeća i skupa sistema informacija koje koriste brodarska preduzeća. Za svrhe upravljačkih informacionih sistema savremeno brodarsko preduzeće posjeduje snažne računare, brodovi su snabdjeveni mikroprocesorima velikih sposobnosti, a za sisteme prenosa informacija (i podataka), kao i uopšte komuniciranja, između brodarskog preduzeća i njegovih brodova koriste se klasični i savremeni sistemi. Pored upravljačkih informacija i informacija upravljačke kontrole, informacije međusobno razmjenjuju glavni i pomoćni upravljački sistem, a mogu se još odnositi i na:

- Izvršenje broda: Rad broda, rad pogonskog kompleksa i administracija na brodu i rad sa teretom;
- Održavanje broda: Zalihe rezervnih djelova i materijala i preventivno održavanje broda;

- Administracija broda: Informacije i podaci o posadi, informacije o isplatama i sva obračunavanja na brodu.

Informacije koje glavni upravljački informacioni sistem dobija od pomoćnih upravljačkih informacionih sistema uglavnom se koriste za kontrolu upravljanja i kontrolu operacija, dok se za strategijska planiranja manje koristi. Kada se raspoložbe mikroprocesorima na brodu, računarima u središtu broderskog preduzeća i kada je obezbjeđena dobra organizacija rada, tada ukupna ulaganja za uvođenje savremenih upravljačkih (kompjuterizovanih) informacionih sistema, troškovi njegovog rada, održavanja i troškovi prenosa informacija pomorsko-satelitskim komunikacijskim sistemima, u osnovi, moraju biti isplativi.

Složenost poslovanja broderskim preduzećem zahtjeva svestrano praćenje i njenih unutrašnjih promjena i promjena njene radne okoline. Mogućnost praćenja ovih promjena nude mnoge savremene tehnike i tehnologije među kojima se posebno ističu savremeni računarski informacioni su sistemi. Ovi sistemi su u stanju da veoma brzo i vrlo efikasno prikupljaju podatke i na osnovu tih podataka da obezbjede sve potrebne informacije, posebno one potrebne upravljanju broderskim preduzećem. Kako su vremena intuitivnog upravljanja broderskim preduzećima davna prošlost, to njihovo savremeno upravljanje mora imati za osnovu brzo, dobro i pravovremeno donošenje odluka za što su potrebne i odgovarajuće informacije. Da bi brodersko preduzeće moglo obezbjeđiti ovakve informacije ono mora posjedovati informacioni sistem.

Tehnika i tehnologija savremenih informacionih sistema kakvi su potrebni broderskom preduzeću danas postoje. Za uvođenje ovakvih, ili osavremenjivanje zastarijelih, informacionih sistema potrebna je spremnost i sposobnost broderskog preduzeća da ovaj posao i uspješno isvrši.

Savremeno poslovanje broderskim preduzećima traži i njeno savremeno upravljanje. Jedan od uslova obezbjeđivanja ovakvog upravljanja je posjedovanje odgovarajućih informacija. Kako svako brodersko preduzeće za svoje upravljanje traži dobre i na odgovarajući način strukturirane, pravovremene i kvalitetne informacije koje koriste njeni donosioci odluka na svim nivoima, to jednu mogućnost obezbjeđivanja ovakvih informacija mogu pružiti sopstveni upravljački informacioni sistemi.

Korišćenjem ovih sistema omogućeno je da se odluke u svim preduzećima donose pravovremeno i dovoljno dobro, a često i optimalno, što je i osnovni razlog da svako brodersko preduzeće koje posluje na današnjem svijetskom pomorskom tržištu mora, radi svog opstanka i razvoja, posjedovati savremene upravljačke informacione sisteme.

Savremene broderske organizacije u uslovima proizvodnje usluga u pomorskom transportu zahtjevaju primjenu savremenih koncepata organizacije, zasnovanih na osnovnim karakteristikama moderne teorije organizacije. Karakteristike savremene broderske organizacije jeste adaptacija na uslove okoline i da ostvaruje ravnotežnost sistema. Efikasnost upravljanja broderskom organizacijom oslanja se na principima okrenutosti broderske organizacije prema pomorskom tržištu, sistemu kvaliteta usmjerenih da proizvodi usluge koje će zadovoljiti korisnike, kontroli i efikasnom upravljanju troškovima, a da pri tome donose dobit, te koncept integracije broderskog

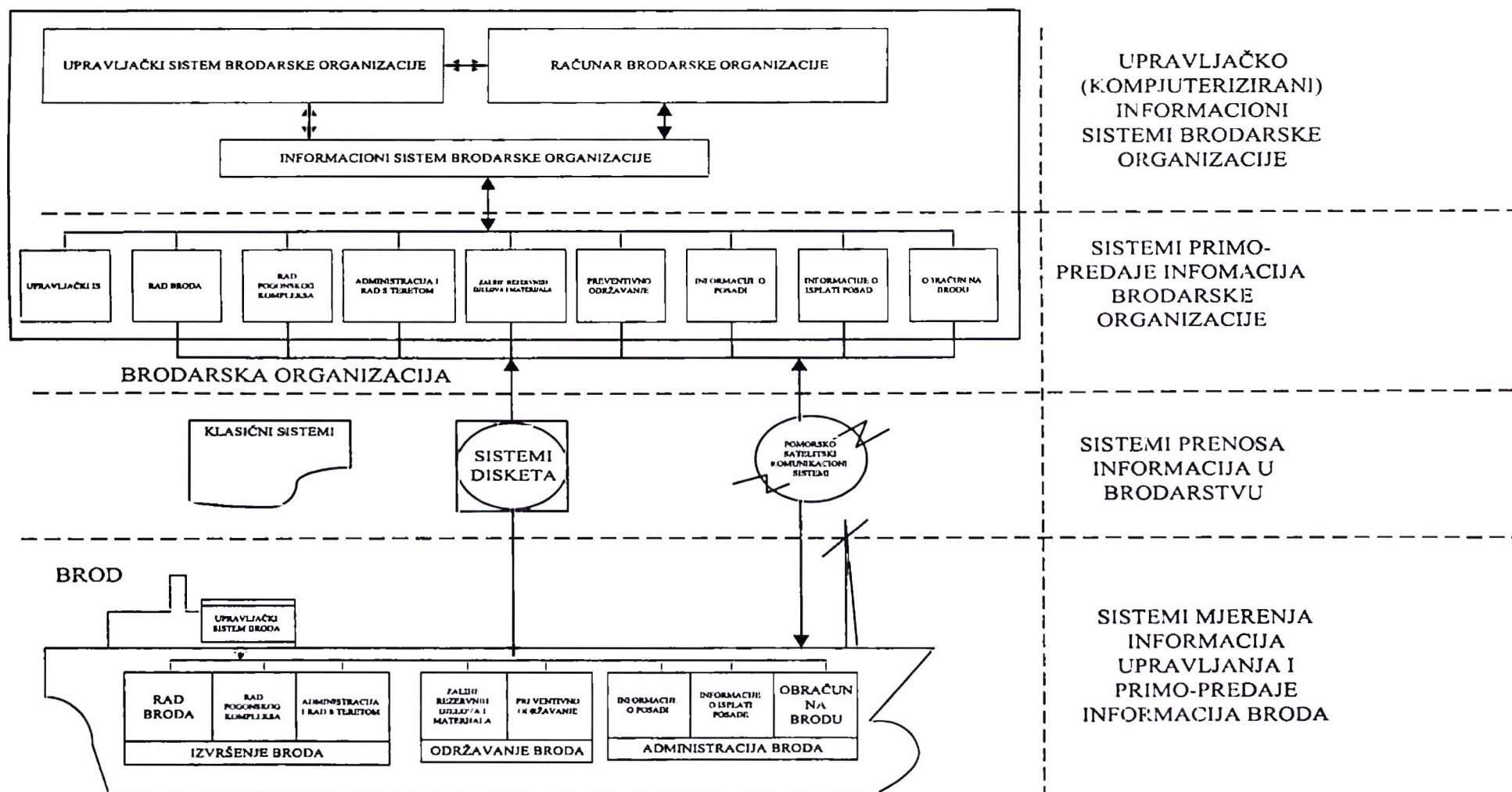
preduzeća preko informacionih tokova. Svijetska konkurencija na pomorskom tržištu na kojem posluje brodarsko preduzeće ne ostavlja mjesta za i jedan propust, već mora postojati kontinuitet unapređivanja i savremenih tehnologija i organizacije kojim se jasno definišu ciljevi, pobjedom konkurenata i porastom i širenjem na pomorskom tržištu.

Pomorski transport je jedan od najvećih organizacionih sistema u zemlji, te zahtjeva stvaranje informacionog sistema o pomorskom transportu i pomorstvu.

Upravljanje pomorskim transportom podrazumjeva proces postignuća određenog cilja na osnovu raspoloživih informacija. Osnovni cilj upravljanja postignut je onda kada se obezbjeđuje i realizuje najbolje rješenje postavljenog problema, a time se donosi najbolja odluka u cjelom sistemu pomorskog transporta, koja se sprovodi ostvarivanjem određenih akcija kojom postizemo ostvarenje tog cilja.

Informacioni sistem o pomorskom transportu predstavlja osnovu za rješavanje brojnih stručnih problema iz područja planiranja, projektovanja, građenja, eksploatacije i održavanja pomorskog transporta, kao i planiranja, kontrole i regulacije iz upravljanja pomorskim transportom. Osnovni elementi realnog sistema koji bitno utiče na koncepciju formiranja informacionog sistema u pomorskom transportu (brodarstvu) je njegoa otvorenost i teritorijalna rasprostranjenost, što zahtjeva vrlo veliki broj informacija za opis njegovog stanja. Pri tome se mora voditi računa o osnovnim funkcijama koje ima svaki informacioni sistem: funkcija dokumentacije i funkcija upravljanja. Funkcija upravljanja u okviru informacionog sistema u pomorskom transportu treba obuhvatiti složene segmente upravljanja: upravljanje brodarskim preduzećem (poslovanje brodarskog preduzeća), upravljanje lukama i lučkom infrastrukturom, upravljanje teretom, upravljanje brodovima i upravljanje prevozom.

Određivanje osnovnih elemenata i postupaka upravljanja pomorskim saobraćajem zahtjeva primjenu savremenih naučnih metoda, kao i korišćenje praktičnih tehnika upravljanja. Informaciono-računarske tehnologije omogućavaju detaljnija istraživanja sistema pomorskog saobraćaja na svim nivoima. Početni nivo saobraćaja na moru je brod ili sredstvo prevoza, zatim sistem pomorskog prometa i sistema pomorskog transporta, a završni nivo cjelokupno brodarsko preduzeće.



Slika 8. Informacioni sistem brodarstva

Pomorska privreda, kao uslužna djelatnost koja proizvodi i prodaje pomorske usluge je vrlo zavisna od trendova razvoja savremenih teorijskih i praktičnih postupaka upravljanja. Savremena tehnologija, kao i razvijeni postupci rješavanja praktičnih problema pomorskog saobraćaja pružaju mogućnost efikasnijeg izučavanja i rješavanja mnogobrojnih problema karakterističnih za ovu vrstu saobraćaja. Za izučavanje i rješavanje tih mnogobrojnih problema koriste se razne vrste naučnih pristupa i metoda. Među njima su najznačajnije metode sistemskog pristupa, korišćenje heurističkih metoda i metode savremenih računarskih sistema. Brodarsvo se može definisati kao privredna djelatnost koja proizvodi i prodaje usluge transporta tereta i putnika morem uz pomoć brodova, te dakle predstavlja glavni i osnovni dio pomorske privrede. Brodarsko preduzeće, međutim je osnovna samostalna jedinica brodarstva i poznata je pod nazivom brodar. Osobe ili organizacije koje se bave eksploatacijom i organizacijom rada brodova nazivaju se operatori brodova. Brodarsko preduzeće može u svom sastavu imati više sistema pomorskog saobraćaja. Svaki sistem pomorskog saobraćaja raspolaže sa posebnim vrstama brodova kojima se obavljaju brodarske usluge. Brod u tehničkom smislu predstavlja skup tehničkih elemenata, sastavljenih da bi pružili osnovnu mogućnost optimalnog prevoza putnika i/ili roba.¹³⁷ Pošto se na brodu nalazi i posada, brod predstavlja organizacioni sistem i kao takav brod predstavlja osnovnu plovnu i transportnu jedinicu. Međutim, on je dakle i podsistem koji pripada većim organizacionim cjelinama, u prvom redu sistemu pomorskog transporta i brodarskom preduzeću.

U brodarstvu se donose razne vrste odluka, koje su specifične za ovu vrstu djelatnosti i koje se ne javljaju u drugim privrednim djelatnostima. Među tim odlukama, najvažnije su sljedeće:

1. odluka o gradnji novog broda, koju treba donijeti od oko 3 godine prije nego li brod bude potreban,
2. odluka o zamjeni broda, pošto brod predstavlja vrlo veliko investiciono ulaganje i zastarijeva, pa treba biti zamjenjen,
3. odluka o angažovanju posade, posebno u ono vrijeme izgradnje broda, kada se ne obavljaju brodarske usluge.

Postoje mnogobrojni problemi koji su karakteristični za pomorsku privredu. Odluke se donose da bi se upravljalo brodarskim preduzećem ili pomorskim transportom. Upravljanje brodom podrazumjeva upravljanje brodom kao: tehničkim sistemom, zatim navigaciono upravljanje brodom i na kraju obavljanje operacija. Samo upravljanje dakle može se posmatrati kao upravljanje pojedinim djelovima ili elementima koji čine brod. Tako razlikujemo podstistem održavanja broda, podsistem navigacionog upravljanja brodom, podsistem zaliha na brodu, podsistem rada sa teretom na brodu, podsistem administrativnih poslova, podsistem obavljanja operacija i sl.¹³⁸ Upravljanje svim ovim podsistemima vrši posada koja se nalazi na brodu i koja je neposredno vezana za brod.

¹³⁷ J. Tauzović, *Osnove iskorištavanja brodova*, Dubrovnik 1989. 220-235.

¹³⁸ J. Tauzović, *Osnove iskorištavanja brodova*, Dubrovnik 1989. 234-245.

Međutim, upravljanje brodom kao jedinstvenom cjelinom vrši se iz centra broderskog preduzeća koje nije direktno vezano za brod. Upravljanje brodom kao osnovnom pomorskog transportom može se posmatrati kroz četiri nivoa i to: upravljanje brodom kao plovnom jedinicom, upravljanje brodom kao elementom pomorskog transporta, upravljanje brodom kao jedinicom prevoza roba i/ili putnika i upravljanje brodom kao elementom broderskog preduzeća. Pomorski transport se definiše kao sistem koji sačinjavaju: brodovi, luke, tereti, njihovo upravljanje i veze između ovih elemenata. Sistemom pomorskog transporta se upravlja iz središta broderske organizacije. Brodersko preduzeće u svom sastavu ima više sektora i službi koji zapošljavaju ljude najrazličitijih profila, koji obavljaju osnovne i poslovne funkcije broderskog preduzeća u time upravljaју broderskim preduzećem, a samim tim i sistemom pomorskog transporta.

Djelovanje akcijama na brodersko preduzeće u cilju postizanja određenog cilja naziva se upravljanjem broderskog preduzeća. Poslovodni odbor je samo jedan dio broderskog preduzeća ili broderske organizacije koji je zadužen za upravljanje cjelokupnim broderskim preduzećem, i koji za taj proces koristi sve raspoložive informacije, donoseći, realizujući i kontrolišući odluke. Da bi obezbjedili informacije za donošenje tih odluka, kao i za njihovo prikupljanje, obradu, čuvanje, distribuciju i sređivanje formira se informacioni sistem broderskog preduzeća. Najvažnije odluke koje se donose u okviru broderskog preduzeća jesu one koje se odnose na komercijalno zapošljavanje brodova.

Upravljanje broderskim preduzećem može se posmatrati kroz tri nivoa upravljanja i to donoseći slijedeće vrste odluka:

1. dugoročne strategijske odluke (preko jedne godine) na nivou broderskog preduzeća, koji se bavi strategijskim planiranjem, obično vezanim za vlasništvo broda,
2. kratkoročne strategijske odluke (od 3 mjeseca do 1 godine) kojima se vrši kontrola upravljanja vezana za operacije broda,
3. operativne odluke (do 3 mjeseca), na nivou jednog broda koji se bavi kontrolom operacija.

Razvojem informacionog sistema, tj. razvojem tehnika i tehnologija koje razvijaju ove sisteme omogućena je integracija upravljanja materijalnim, energetskim, finansijskim i informacionim činocima. Sem toga, jasno je da ovladavanje sa prva tri resursa nije moguće bez razvijenog informacionog sistema. U pogledu prometnih zadataka broderska preduzeća se razlikuju prema tome da li vrše isključivo linijsku ili slobodnu, obalnu ili prekomorsku plovidbu ili vrše različite plovidbe u isti mah. Osim toga postoje broderska preduzeća koja se bave prevozom određenih vrsta tereta. Moderna linijska plovidba, posebno ona koja prevozi putnike na velike udaljenosti i u određenim češćim vremenskim intervalima, zahtjeva sada velika društva ili koncerne nekoliko društava s vrlo velikim sopstvenim kapitalom i sa sigurnim oslonom na tržište kapitala. One organizacije koje su prihvatile pristup da se prilagode složenim i promjenljivim karakteristikama okoline i tehnologije one su pokazale sposobnost da opstanu na međunarodnom tržištu. Pravi primjer organizacija koje posluju širom svijeta, koje zavise od međunarodnog tržišta i razvoja, od globalnih komunikacija, međunarodnih standarda, od primjene zahtjeva

sistema kvaliteta i modernog sistema upravljanja su brodarske organizacije i sve organizacije koje sa njima posluju: agencije, luke, organizacije za proizvodnju i remont brodova, osiguravajuća društva i dr.

Karakteristične brodarske organizacije, organizacije u stalnim promjenama, sa poslovanjem širom svijeta i karakteristične informacione tehnologije su u uzajamnom sadejstvu. Primjenom provjerenih metoda definisane ciljeve i procese brodarskog poslovnog sistema, dekompozicijom se definiše struktura ciljeva i struktura procesa, istraživanje sistema upravljanja procesima brodarske organizacije, sistema odlučivanja i sistematizacija uticajnih faktora. Nakon toga teži se nalaženju odnosa između sistema upravljanja i mogućnosti informacione tehnologije u cilju postizanja efikasnog upravljanja. Tada se definiše pravac daljeg istraživanja i konkretna promjena informacione tehnologije na efikasnost upravljanja.

Bez obzira da li se to desilo kao odgovor na potrebu ili su oni rezultat tehničkih mogućnosti, bolje korišćenje tehnologije ne bi bilo moguće bez razvoja sposobnosti i snaga tehnologija. Ove promjene date preko razvojnih oblasti u: hardveru, softveru, podacima i komunikacijama, a obrazuju glavne razvoje u tehnološkoj okolini (pomorskom tržištu). Postoje promjene u ekonomskoj sredini, a postoje i promjene na tržištu radne snage koje su pod uticajem samih načina rada brodarske organizacije. Glavne promjene koje se dešavaju na tržištu su: neophodnost kvaliteta usluga koje se pružaju, korisnički usmjereno korišćenje računara, prelaženje granica pojedinih oblasti, globalizacija i kraći proizvodni i uslužno-razvojni ciklusi.

Informacioni sistem brodarstva sastoji se od dvije cjeline i to:

- informacionog podsistema u središtu brodarske organizacije i
- informacionih podsistema po brodovima u zemlji i inostranstvu.

U informacionom podsistemu u središtu brodarske organizacije vršilo bi se kancelarijsko poslovanje, vodila evidencija o svim ugovorima, vršila globalna kontrola realizacije svih projekata i vodila evidencija o poslovanju u preduzeću. Između ova dva podsistema postoji protok informacija tako da se informacije o realizaciji pojedinih projekata evidentiraju i u bazi o globalnoj kontroli realizacije projekta. Slično tome, podaci o korišćenju i raspoloživosti opreme, nabavci materijala i rezervnih djelova i sličnom koriste se u informacionom podsistemu pojedinih projekata. Pošto se brodovi nalaze na velikim udaljenostima od sjedišta brodarske organizacije to se mora posebno riješiti problem efikasnog povezivanja podsistema na projektima sa glavnim podsistemom u sjedištu organizacije. Ova se veza može uspostaviti uz korišćenje savremenih telekomunikacionih sistema sa modemskim vezama i preko satelita. Pored toga se u posljednje vrijeme preporučuje formiranje Intraneta unutar brodarske organizacije koji predstavlja interni informacioni sistem zasnovan na Internet tehnologiji uz korišćenje raznih komunikacijskih protokola. Posebnu pažnju treba posvetiti vođenju evidencije o svim dokumentima (ugovori, aneksi, teretnice i sl.). Efikasnost brodarske organizacije, rast, razvoj i funkcionisanje u značajnoj mjeri može da pomogne razvoj informacionog sistema, posebno ako su povezani i ako utiču jedan na drugog.

Brodarstvo je oduvijek bila konzervativna industrija gdje se čuju stalne zamjerke da je uvođenje novih tehnologija sporo. To se posebno odnosi na moderno upravljanje i komunikacione sisteme.

Nove su se tehnologije postepeno javljale u brojnim aspektima brodarstva. O računarskim sistemima planiranja i nadgledanja ukrcaja, te iskrcaja, zajedno sa kontrolom naprezanja i stabiliteta govori se već nekoliko posljednjih godina. Sistemi na bazi PC računara su se postepeno infiltrirali u upravljanje planskim održavanjem.

Plovidba i komunikacije brod-obala su revolucionirane satelitskim vezama preko računara na brodu. Sve veći broj brodara uvodi tehnologiju informacionih sistema na bazi satelitskih komunikacija koja uključuje fax, E-mail i druge sisteme prenosa podataka.

Sistem rukovanja teretom u lukama, bar u većini razvijenih područja, su sada u znatnoj mjeri pojačano automatizovani i pre-programirani. Novi sistemi koji se predlažu, ako bi bili prihvaćeni mogli bi uspješno automatizovati jedno od posljednjih područja u kome dominiraju tradicionalne metode rukovanja teretom. Ovo se posebno odnosi na sistem paletnog rukovanja teretom. To bi dovelo do većeg stepena automatizacije kod ukrcavanja broda teretom koristeći namjensko dizajnirane brodove bez grotala, za koji se tvrdi da će dovesti do značajnog pada troškova u smislu radnog režima i zarade.

Uvođenje ISMC (International Safety Management Code) zahtjeva od vlasnika i brodara postavljanje komunikacionih sistema koji će osigurati upravljanje na brodu i obali, te efikasno sa aspekta poboljšanja sigurnosti.

Sve ovo je dobrodošlo razvoju koji na veći ili manji način pridonosi povećanju operacionih efikasnosti i sigurnosti. Ali sve ovo određuje i posebne aspekte brodskih operacija i upravljanja, te globalno ne mijenja način na koji brod plovi već stotinama godina. Napredak radio komunikacija između broda i obale mogu u osnovi izmjeniti odnose između brodovlasnika na obali i broda, dajući vlasniku i brodaru direktniju i neposredniju ulogu u upravljanju brodom. Mnoge odluke koje se tiču detaljnih aspekata operacija i sigurnosti koje su rutinske su prepuštene posadi, a posebno zapovjedniku.

Neka nova unapređenja imaju mogućnost da nametnu još veći napredak. Posebno se ovo odnosi na razvoj elektronskih karti i službi saobraćaja brodova (Vessel Traffic Services - VTS). Ovo su svakako pozitivni koraci koji pridonose naprednoj tehnologiji koja unapređuje sigurnost i olakšava život na brodu. Ali ako ove sisteme kombinujemo sa najnovijom komunikacionom tehnologijom, postaje jasno shvatanje da je kontrola manevrisanja pojedinog broda i opštog brodskog saobraćaja direktno sa obale, postaje više nego samo objekt zamišljenih eksperimenata koji su se desili u prošlosti. Zajedno sa primjenom sistema automatskog indentifikovanja broda, postaje više nego izvodljivo za obalne vlasti da su u mogućnosti da prate kretanje brodova u određenim područjima ili za brodovlasnike i brodare da vrše kontrolu nad putovanjima svojih brodova i planiranja ruta, funkcije koje su do sada isključivo obavljali članovi posade na brodu.

Sa stalnim pritiskom na brodare da preuzmu direktniju odgovornost za upravljanje brodovima i na obalne vlasti da kontrolišu pokrete brodova i tako spriječe nezgode koje mogu dovesti do znatnog zagađenja i drugih šteta, samo je pitanje vremena prije nego što

se takav način direktne kontrole zakonski ne propiše. Može takođe biti dobro za industriju da razmotri pozitivan odgovor na ovaj trend prije nego je prinude na defanzivnu poziciju.

Brodar obavlja svoju djelatnost u složenom okruženju na kome posluju i drugi subjekti kao što su: lučke službe kontrole, udruženja posade i radnika, trgovačke organizacije, banke i akcionarska društva, mediji, klasifikacioni zavodi i dr. Između njih postoje složene komunikacije koje koriste složene sisteme komunikacija.

Uvođenjem informacionih tehnologija u organizacijama, pa i u brodarskoj organizaciji počinje šezdesetih godina. Neke od njih su koristile računare za arhiviranje podataka obrade i stvaranje periodičnih izvještaja u upravljačkim nivoima: radilo se o obimnim tabelama brojeva koje su dozvoljavale držanje pod kontrolom finansijskog toka podataka brodarske organizacije. Od tada su informacione tehnologije napredovale, dajući mogućnost lakše upotrebe i funkcionisanja informacionog sistema brodarske organizacije. Difuzijom personalnih računara učinjen je presudan korak u pogledu softverskih alata za podršku odlučivanju zahvaljujući uvođenju elektronskih listova (spreadsheet) koji dozvoljavaju izvođenje analiza informacija brodarske organizacije, stvarajući ažurirane podatke u centralnim bazama podataka. Tako su personalni računari prstignuli na radne stolove menadžera brodarske organizacije, a zahvaljujući vezama koje su sve jednostavnije, omogućeno je prevazilaženje prirodnih barijera direktnog korišćenja informacija do ostalih korisnika informacija u brodarstvu.

Efikasno održavanje brodarske organizacije zahtjeva potrebu kako formalnog, tako i neformalnog postojanja informacija, kako iz unutrašnjosti tako i iz okruženja. Takva aktivnost zavisi prvenstveno od informacionog sistema brodarske organizacije. Informacioni sistem u brodarstvu predstavlja jedinstvo strukturalnih dokumenata (izvještaja, operativnih i arhiviranih dokumenata) i procesa obrade koji ih tretiraju. Sastoji se od jedinstva elemenata i veza, različitih međusobno koji obrađuju, razmjenjuju i arhiviraju podatke sa ciljem da proizvode i distribuiraju informacije licima kojima su potrebne, u odgovarajućem vremenu i mjestu. Informacioni sistem brodarske organizacije treba da sadrži slijedeće elemente:

- bogastvo podataka ili osnovnu materiju koje kada se obrade generišu informacije;
- centar aplikacija: jedinstvo procedura za prikupljanje i obradu podataka i proizvodnju informacija;
- ljudski resurs: jedinstvo ljudi koji obavljaju te procedure (jer ih obavljaju lično ili ih podržavaju sa potrebnim podacima, ili održavaju uređaje koji obavljaju procedure na automatski način);
- tehnološku infrastrukturu: jedinstvo opreme i instrumenata (računari, terminali, kanali veze, instrumente softvera) potrebne za obradu, prenos i arhiviranje podataka i informacija;

- jedinstvo opštih principa osnovne vrijednosti ideje koje karakterišu sistem i koji određuju ponašanje (npr. kriterijume centralizovane/decentralizovane baze u arhitekturi informacionog sistema, ili važnosti koju brodarska organizacija pridaje sopstvenom informacionom sistemu).

Takvi sistemi se mogu okarakterisati kako u odnosu na aktivnosti za koje nude podršku odlučivanja, tako i u odnosu na predmet koji ih tjera na razvoj.

Na brodu, ali i u kancelarijama brodarske organizacije vrlo često se koriste aplikacije tipa elektronske tabele ili lista (spreadsheet) koji simuliraju aktivne elektronske listove “koji mogu biti programirani da izvršavaju obračune na automatski način”. Na brodu se ove tabele koriste za računanje stabiliteta, trimovanje broda, prikaz rasporeda tereta na brodu, obračun plata, prekovremenog rada, ažuriranje stanja rezervnih djelova, vođenje inventara zaliha i sredstava i sl. Ove tabele su veoma podobne za manipulaciju struktuiranih brojeva, kada se želi pripremiti bilans stanja ili kada se želi analizirati prodaja, procjena nekih predviđanja ili priprema budžeta i sl.

Aktivnosti brodarskih organizacija sastoje iz tehničkih i komercijalnih operacija odnosno poslova. S tim u vezi, poslednjih godina pojačava se međunarodni nadzor nad kvalitetom tog poslovanja posebno kada se radi o vođenju brodova. Međunarodna Pomorska Organizacija (International Maritime Organization – IMO) donijela je međunarodni kodeks upravljanja za bezbjedno upravljanje brodovima i sprečavanje zagađenja (The International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention) skraćeno nazvan ISM Code.

Kodeks pomorskim organizacijama nameće obavezu da preduzimaju posebne obaveze opremanja i povećanog nadzora, te zapošljavanja kvalifikovanog kadra u sljedećim oblastima:

bezbjednosti i zaštite okoline

- odgovornostima i ovlašćenjima same organizacije
- u određivanju lica u okviru organizacije koje će se starati o provođenju kodeksa
- u obavezi regrutovanja kvalifikovanog kadra
- u obavezi posjedovanja planova za sve i svaku plovidbu morem brodova organizacije
- u obavezi sprovođenja mjera za slučaj iznenadnih operacija
- u obavezi pripremanja izvještaja i analiza o eventualnom ne poštovanju kodeksa, o incidentima i uopšte opasnim događajima na moru
- o obavezi posjedovanja dokumentacije za brod i njegovu opremu
- o obavezi utvrđivanja zapovjednikovih nadležnosti i odgovornosti

- i konačno, o obavezi posjedovanja dva dokumenta kojima se utvrđuje da je pomorska organizacija usaglasila svoje poslovanje sa ISM kodeksom. To je dokument o ispunjenju (Document of Compliance – DOC), koji se ispostavlja brodarskoj kompaniji, i potvrda o bezbjednosnom menadžmentu (Safety Management Certificate – SMC), koja se ispostavlja za svaki brod.

Kodeks još nije u većoj mjeri zaživio, pa se u vezi sa svim mjerama koje će se preduzimati nema potrebno iskustvo ali se smatra da posljedice po brodarska preduzeća koja ga se ne pridržavaju mogu biti dosta velike, pa i u smislu odbijanja da takvi brodovi budu osigurani, itd.

Po ovom kodeksu postoje i vrlo određene komunikacione procedure, pa brodarske organizacije prihvataju da su efektne komunikacije na svim nivoima od prvenstvenog značaja u prihvatanju kvalitetnog upravljanja brodom.

Brodarska organizacija prihvata i održava komunikacione procedure uključujući, ali ne i ograničavajući slijedeće:

- periodične izvještaje o poziciji broda na moru;
- dolazak u luku i isplovljenje broda;
- emergency - hitnost;
- izvještaji incidenata, nesreća, ozlijede i nestanak člana posade;
- distribucija rutinskih informacija brodu i od broda;
- komercijalne operacije broda;
- indentifikacija verbalnih komunikacija koje treba sačuvati ili/i zapisati;

Brodarska organizacija će definisati način i metod komunikacija na brodu i na obalskim centrima upravljanja, kao i između broda i obale, uključujući tu i vikende, praznike i vrijeme nakon radnog vremena.

Brodarska organizacija će zasnovati i održavati procedure komunikacija između brodarske organizacije i vlasnika, koje će obezbjediti vlasniku dobijanje:

- informacije o obavljanju operacija broda ili korišćenja;
- rutinske izvještaje i dokumenta kako je dogovoreno sa vlasnikom;

Organizacija će takođe osigurati i održati procedure komunikacije za hitne dnevne pošiljke pošte posadi svakom brodu.

Nezavisan brodar mora biti sposoban da razumljivo i brzo komunicira sa klijentima u širokom spektru operacija od dnevne potrošnje goriva do kompletnog finansijskog poslovanja. Informacioni sistem od koga se zahtjeva da proizvodi ove informacije treba da

odgovori na velike varijacije tipova brodova, zahtjeva upravitelja i čak na pritisak tržišta. Bez potpuno integrisanog ali odgovorajućeg informacionog sistema upravljanje ne može biti izvršeno. Većina upravitelja brodova ima potpuno kompjuterizovane sisteme obrade u računovodstvu, planskom održavanju sistema, inventaru i korišćenju rezervnih djelova, klase broda i trgovačke certifikate, obradu podataka posade, performansi glavnog motora i pomoćnih strojeva i td. Klijent (korisnik) ne dobija samo detaljne informacije o svom sopstvenom brodu, već i koristi upraviteljevu stalnu analizu obrade i troškova broda i strojeva sličnih tipova ili proizvođača, u stvarnim uslovima posla.

Tako broderska organizacija mora da ima jako razvijenu tehnologiju informacionih sistema i detaljnih procedura rada. Prije je razvoj informacionih sistema bio dosta spor: mnoge organizacije su se bazirale na Dalekom Istoku i navikle su se na veliki broj jeftinih lokalnih radnika. Morale su se prilagoditi različitim zahtjevima vlasnika i trebalo je vremena da razviju standard informacionih sistema. Komunikacija brod/obala i kompjuter na brodu su se morale isplatiti i stoga se ovi troškovi nisu uvijek odobravali. Samo neke broderske organizacije su mogle sebi priuštiti luksuz kreiranja i izrade svoga rada zasnovanog na informacionom sistemu obrada podataka o posadi, računovodstvo, inventar rezervnih djelova, pa je kompjuterizovana služba po služba bez sveukupnog planiranja. Trebalo je vremena za obalnim nadzornicima i njihovim menadžerima, većini njih bivšim pomorcima naviknutih na ručnu obradu podataka, da postanu kompjuterski pismeni - tako da je većina tehnologije osamdesetih bila postepena i naglasak je bila stavljen na povećanje nivoa kompjuterskih sistema dizajniranih tokom sedamdesetih godina, sa priručnim softverom i službom centralne obrade informacija koja je obezbjeđivala pomoć ostalim službama u brodarstvu.

Oni koji su kasnije ušli na tržište su mogli kupiti paket upravljačkih informacionih sistema i osigurati potrebnu integraciju između službi. U posljednje vrijeme menadžeri su unaprijedili sposobnost da rukuju informacijama koristeći elektronsku poštu između usko povezanih ali geografski dalekih centara, koji su osposobile velike organizacije da bi razmjestili jedinice blizu njihovih tržišta.

Brodarstvo će se suočiti sa značajnim porastom osnovnih troškova sistema informacione tehnologije devedesetih godina. Od vlasnika se očekuje da zahtjevaju direktnu vezu sa računarima na brodu, integrisanih sa upravljanjima obalnog računovodstva i drugih sistema. Rasoloživost izuzetno moćne prenosive i relativno jeftine opreme može dovesti do novih korisnika potrebnih za rad. Moć i sofisticiranost upravljačkog informacionog sistema može tako razlikovati brodersku kompaniju od konkurencije. Trenutno mnogi menadžeri u brodarstvu preferiraju da ne miješaju sofisticirane sisteme sa niskim troškovima posade, a mnogi vlasnici ne vide potrebu za integracijom informacionog sistema brod/obala. U poslu informacione tehnologije spremnost na upotrebu opreme je često mijenjala smisao u vrlo kratkom periodu. Dodatni impuls ovoj promjeni može biti povećanje nedostatka dobro kvalifikovane posade.

Povjeravanje složenih intelektualnih i heurističkih postupaka (elektronskim) računarima, do nedavno se smatralo nemogućim. Brzi razvoj računarskih nauka, metoda i tehnika, pomognuti razvojem naučne discipline nazvanom vještačka inteligencija posebno razvojem njenih djelova: ekspertni sistemi, automatsko programiranje, dedukcija i dokazivanje teorema, predstavljanje znanja, učenje i sl., stvorio je mogućnost stavljanja u

obradu savremenim računarima bilo kakve postupke koji mogu biti predstavljeni odgovarajućim algoritimima s konačnim brojem elementarnih operacija.

U vremenu velikih ulaganja u razvoj i korišćenje vještačke inteligencije, posebno njenog dijela nazvanog ekspertni sistemi u brodarstvu. Osnovna cjelina zapošljavanja brodarstva čine sistemi pomorskog transporta. Ovi sistemi za pravilno i dobro funkcionisanje zahtjevaju posjedovanje ne samo savremenih i dobro opremljenih brodova i primjenu savremenih tehnologija kod obavljanja pomorsko-transportnih operacija, već korišćenje postupaka za donošenje i realizaciju odluka u svim sistemima upravljanja cjelokupnim sistemom pomorskog transporta. Pri tome su to visoko konkurentne funkcije na svijetskom pomorskom tržištu. Zemlje sa visokim cijenama radne snage teže da poboljšaju svoju efikasnost razvijanjem i korišćenjem tehnologija baziranim na računarima. Fleksibilnost koju nudi automatizacija u proizvodnji čini robot-sisteme posebno pogodnim za korišćenje u brodarstvu.

Da bi se ostvarili ekonomski zahtjevi gradnje brodova savremenih tehnologija nove generacije brodograđevnih robota moraju ispuniti dva osnovna zahtjeva:

- veću mogućnost praćenja i poznavanja okoline, za što se koriste novi senzorski sistemi i
- značajnije posjedovanje i korišćenje inteligencije u autonomnom donošenju odluka.

Budući sistemi za gradnju brodova treba samostalno da daju određene odgovore i autonomno koriste količinu ljudske ekspertize. Za postignuće ovog cilja inženjeringom znanja može se obezbjeđiti tehnologija kojoj je moguće vršiti pretvaranje ljudskih znanja u industrijski potencijal.

Tehnički ciljevi upravljanja brodom i obavljanja brodarskih operacija su veoma slični ciljevima gradnje broda. Samo kretanje ka povećanoj operativnoj fleksibilnosti i računarskom upravljanju brodom zahtjeva upotrebu savremene elektronike, računara, komunikacija i instrumenata. Ekspertni sistemi ili sistemi bazirani na korišćenju ljudskih znanja obezbjeđuju sredstva za proširenje automatizacije pravljenjem nezavisnih sistema sposobnih da vrše dijagnoze i predviđanje odluka, dajući, na primjer, povezanu sliku okoline broda u neizvjesnim i promjenljivim stanjima sredine u kojoj se obavljaju operacije broda (sistemi pomorskog saobraćaja), kao i sveukupnom neizvjesnošću samih operativnih zahtjeva u brodarstvu (svijetsko pomorsko tržište).

Cjelokupna znanja bilo koje oblasti običnosti se mogu podijeliti na javna i privatna. Javna znanja uključuju činjenice, istine i teorije koje se obično nalaze u knjigama i pozitivnoj literaturi. Privatna znanja posjeduju određene osobe i sadrže uglavnom, vrlo specifična pravila i generalizacije koje se često nazivaju heuristikama. One omogućuju čovjeku ekspertu da napravi inteligentnu procjenu, posebno kada su raspoložive informacije nepotpune ili kada je uključena neka specifična i neobična kombinacija uslova. Sposobnost da se nađu i izaberu postupci koji obećavaju da će se problemi za koje se raspolaže nesigurnim nepotpunim podacima biti riješeni kao i mogućnost da se brzo provjeri da li su rezultati dobijeni složenim analitičko-računarskim metodama realni.

Za potrebe razmatranja mogućnosti korišćenja tehnologije ekspertnih sistema u pomorskom saobraćaju, pa i njegovim sistemima kao nadsistemima pomorskog transporta, polazi se od toga da se primjena ovih potpuno novih tehnologija zasniva se na činjenici da se javne karakteristike tehnologija ekspertnih sistema zasnivaju na osobinama i vještinama ljudi. Kako se kod ovih sistema funkcija čovjeka stavlja u prvi plan, to se hijerarhijska struktura funkcije čovjeka u sistemu pomorskog saobraćaja može razmatrati preko sedam glavnih i dva pomoćna nivoa. Sedam glavnih nivoa u sistemu pomorskog saobraćaja od interesa za primjenu ekspertnih sistema su:

- posada broda,
- održavanje broda,
- eksterno upravljanje brodovima u plovidbi,
- upravljanje i operisanje putevima,
- upravljanje i operiranje lučkom opremom,
- operativno planiranje i regulisanje i strategijsko planiranje.
- Pored ovih sedam glavnih, postoje i dva pomoćna nivoa i to:
- administracija i
- regulacija.

Koji mogu pripadati bilo kom glavnom nivou. Unutar svakog od ovih glavnih kategorija sistema, postoje klase poslova i odgovarajućih problema, od kojih svaka zahtjeva svoje sopstvene ekspertize i u kojima bi prisustvo odgovarajućih ekspertnih sistema, kao pomagača u odlučivanju i sprovođenju donesene odluke, bilo od neprocjenjive koristi. Ove klase poslova kao podsistemi sistema pomorskog saobraćaja, za koje je ili za čija rješenja problema, moguće koristiti ekspertne sisteme kada se oni mogu konstruisati određuju ekspertne sisteme pomorskog saobraćaja.

Oblasti primjene ekspertnih sistema u brodarstvu su:

- Finansije
- Investiciono održavanje
- Poslovno planiranje
- Razmještaj raspoloživih sredstava
- Administracija
- Kontrola zaliha

- Raspoređivanje zaliha
- Posada broda
- Obračunavanje
- Brodske informacije
- Vremenske prilike
- Kretanje broda
- Obuka
- Postupci u opasnosti
- Tehnike (procesi)
- Praćenje brodova
- Planiranje putovanja
- Planiranje održavanja
- Integrisana kontrola na komandnom mostu
- Kontrola balasta
- Slaganje tereta
- Dijagnostika kvarova
- Projektiranje broda
- Procjena projekta broda
- Klasifikacija brodova
- Ovjeravanje (potvrda)
- Dinamičko pozicioniranje broda.

Ukoliko, brodarska organizacija koje svoje poslovanje organizuje oko informacije ona će vrlo brzo smanjiti broj upravljačkih nivoa. To se dešava onog časa kada rukovodioci u brodarskim organizacijama shvate veliku istinu, da mnogi nivoi upravljanja, u stvari i ne upravljaju, ni sa čime. Mnogi od tih upravljačkih nivoa ne donose odluke, već su samo slabi signali koji se prostiru gore - dolje kroz organizaciju. Postoji puno dobrih razloga zbog kojih će informacija morati da postane baza velikih organizacija, a posebno brodarskih. Prvi razlog se ogleda *demografskim pokazateljima*. Radna snaga, kao jedan

od najvažnijih resursa u upravljanju i odlučivanju, danas sačinjavaju obrazovani radnici, koji su vrlo teško podložni komandno-kontrolnim metodama upravljanja. Osim toga, postoji razlog i potreba da se velike organizacije usaglasе sa informacionom tehnologijom. Računari daju jako puno podataka, ali podatak nije isto što i informacija. Informacija jeste podatak, ali koji ima značenje i svrhu. Da bi upravljala organizaciji su potrebne informacije, a ne podaci, jer postoji mogućnost da se u njima *utopi*.

Jedna organizacija zasnovana na informacijama mora da se strukturiše oko ciljeva koji jasno određuju očekivanja i ciljeve preduzeća i svakog njenog stručnjaka. U ovakvoj organizaciji mora da postoji snažno organizovana povratna sprega, kako bi svaki njen član mogao da obavlja samokontrolu, upoređujući očekivanja sa stvarnim rezultatima. Tendencija bi trebala biti ka organizaciji i organizacionim jedinicama koje su zgusnutije, zasnovane na mnogo jasnijem poslu i pojedinačnim ciljevima, na samodisciplini i na sistemskoj povratnoj sprezi. Organizacije će trebati da nauče da se izgrađuju na informacijama koje rastu, a ne na informacijama koje opadaju. Struktura organizacije bi trebala da bude takva da se zasniva na komunikacijama informacija ka gore, što bi onima na vrhu trebalo da omogući da u bilo kojem trenutku znaju što se zbiva na dnu.

Prvi cilj svake organizacije bi trebao da bude objasniti onim rukovodiocima koji su opterećeni zahtjevima zadataka koje su sami sebi postavili i svojoj organizaciji da shvate svijet ili okruženje koje se brzo mijenja, a u kojem rade i donose rezultate.

Drugi cilj bi trebao biti postaknuti na akciju i da se za nju pruže efikasna sredstva i načini.

Pomorski transport je jedan od najvećih organizacionih sistema u zemlji, te zahtjeva stvaranje informacionog sistema (IS) o pomorskom transportu i pomorstvu.

Informacioni sistem o pomorskom transportu predstavlja osnovu za rješavanje brojnih stručnih problema iz područja planiranja, projektovanja, građenja, eksploatacije i održavanja pomorskog transporta, kao i planiranja, kontrole i regulacije saobraćaja, tj. iz upravljanja pomorskim transportom.

Navedeni razlozi uslovljavaju primjenu odgovarajućih naučno-tehničkih metoda kod definisanja racionalnih i teško definisanih organizacionih struktura koji će uspostaviti jedinstven i funkcionalan informacioni sistem u pomorskom transportu.

Posebno treba analizirati tehničko-tehnološki aspekti formiranja IS o lukama, brodovima i teretima u pomorskom saobraćaju i pomorstvu. Osim toga treba uspostaviti povezanost i zakonitost informacionih sistema i predlog teritorijalne organizovanosti sa aspekta obrade podataka i rada u posebnim uslovima.

Osim toga što je pomorski transport jedan od najvećih organizacionih sistema u zemlji karakteriše se vrlo raznolikom infrastrukturom. Prostornost i uslovljenost ostalim sistemima-okruženjem, koji su uzročno zavisni, zahtjevaju odgovarajuće poboljšanje i usavršavanje sistema. Potreba stvaranja IS u pomorskom transportu i pomorstvu nije samo rezultat želja, već rezultat određenih potreba u pogledu poboljšanja cjelokupnog djelovanja u okviru pomorskog transporta koji proizilaze iz zahtjeva društva i povezivanja

korisnika pomorskih usluga, usluga prevoza, gradnje infrastrukturnih objekata luka, kao i obrazovanjem i naučno-istraživačkim radom iz područja pomorsko-transportne privrede.

Kako je plovna mreža veoma fleksibilan sistem koji omogućava relativno lak pristup pojedinim lokacijama iz čega proizilazi saznanje o uzročno-posljedičnim vezama prostornog razvoja i plovne mreže, tako da je projektovanje sadržajno i vremenski koordinirano sa izradom dokumentacije o planiranju i uređenju prostora (uglavnom luke).

Savremeno projektovanje IS pomorskog transporta je u suštini heuristički pristup u kome je neophodno obezbjediti odgovarajuću širinu pristupa, s jedne i čvrstu hijerarhijsku uređenost, s druge strane.

Osnovni elementi realnog sistema koji bitno utiče na koncepciju formiranja informacionog sistema u pomorskom transportu (brodarstvu) je njegova otvorenost i teritorijalna rasprostranjenost, što zahtjeva vrlo veliki broj informacija za opis njegovog stanja. Pri tome se mora voditi računa o osnovnim funkcijama koje ima svaki informacioni sistem:

- funkcija dokumentacije i
- funkcija upravljanja.

Funkcija dokumentacije je jasna i jednoznačno definisana. Međutim, funkcija upravljanja je vrlo složena i sveobuhvatna, te je valja, pri izradi informacionog sistema, precizno definisati što se pod funkcijom upravljanja podrazumjeva i koji segmenti će u kojoj fazi razrade sistema biti aktivni (biti u funkciji).

Funkcija upravljanja u okviru informacionog sistema u pomorskom transportu treba obuhvatiti složene segmente upravljanja:

- upravljanje brodarskim preduzećem (poslovanje brodarskog preduzeća),
- upravljanje lukama i lučkom infrastrukturom,
- upravljanje teretom
- upravljanje brodovima i
- upravljanje prevozom.

Kada je u pitanju funkcija korišćenja luke i lučke infrastrukture, mora se reći da je ona vrlo složena i sveobuhvatna aktivnost i da za njenu realizaciju treba vrlo mnogo informacija, kako nižih, tako i viših sistema.

Sve veći problemi odvijanja prevoza u pomorskom transportu i sve veći broj pomorskih nezgoda i sudara brodova zahtjevaju da se problemi upravljanja saobraćajnim tokovima, a posebno njihovoj automatizaciji, posveti sve veća pažnja.

Ovakvi sistemi ne mogu obavljati svoju osnovnu funkciju ako nisu povezani sa bazom podataka o pomorskom transportu, na osnovu koje se upravlja pomorskim transportom.

Iz navedenog proizilazi da formiranje informacionog sistema ukazuje na dva osnovna aspekta:

- informacioni sistem o pomorskom transportu i brodarstvu mora biti tako koncipiran da ne narušava jedinstvo prevoza,
- partikularna rješenja moguća su samo u oblasti opšteg poslovanja brodarskog preduzeća.
- Jedinstvo sistema se može postići na dva načina i to:
- koordinacijom rada svih subjekata IS i
- normativnom djelatnošću u području stvaranja IS.

Pored istaknutih specifičnosti vezanih za formiranje informacionog sistema o pomorskom transportu i brodarstvu, ne smiju se zanemariti ni njegovi makro ni mikroaspekt. Makroaspekt formiranja IS vezan je prvenstveno za elemente organizacionog sistema pomorskog transporta. Mikroaspekt je vezan za elementarni podsistem brodarstva kojeg čine: brod, luka, teret i okruženje.

Radi poboljšanja u ovoj oblasti, neophodno je utvrditi interakcijske odnose i informativne tokove unutar analiziranog podsistema.

5.4.4. INFORMACIONI SISTEM INTEGRALNOG TRANSPORTA

Integralni transportni sistemi traže i integralne informacione sisteme. Nažalost, dosadašnje usluge ponuđene od upravljačkih informacionih sistema u transportnom poslovanju su vrlo slabe tačke i samo prilično mali broj većih koncerna imaju donekle izgrađene međunarodne komunikacione sisteme.

Kompleksne sisteme teško je kontrolisati i uticati na njih, pogotovo kad sistem, kao što je to slučaj u upravljačkom informacionom sistemu. On jednostavno postoji kao tehnološki proces i potrebno mu je dodati neophodne upravljačke funkcije radi efikasnijeg djelovanja.

Neke od najčešćih grešaka u ponašanju prema velikim sistemima jesu:

- nedovoljno poznati cilj;
- ograničavanje na djelove ukupne situacije (velika količina podataka, ali dinamika sistema ostaje nepoznata);

- nevidljiva sporedna djelovanja nekog zahvata (u traženju prikladnih mjera za poboljšanje, sporedna djelovanja se ne analiziraju);
- tendencija za autoritativnim odnosom (kompleksni sistemi ne podnose diktatorski odnos pojedinaca).

To gledanje svakako zasluŹuje da mu se pokloni paŹnja u ponašanju sa integralnim transportnim sistemom, a posebno prema njegovom informacionom sistemu.¹³⁹

Logika informacionog sistema proizilazi iz logike realnog sistema koji on podrŹava, kako bi informacioni sistem bio u funkciji cilja. U projektovanju informacionog sistema razlikuje se fizičko i logičko projektovanje.¹⁴⁰ Fizičko projektovanje obuhvata model sredstava, a logičko model podataka i model funkcija, dakle ono što je nezavisno od opreme.

Model podataka obuhvata naročito sve ono što se Źeli imati pod kontrolom i za što se u praksi potreban zapis, jer model podataka je osnova za projekat i održavanje informacionog sistema. On govori o kojim se podacima radi, koje je njihovo značenje i kakve su logičke veze između njih.

Što se tiče modela funkcija, on treba da sadrŹi sve one funkcije, koje kreiraju i/ili mijenjaju podatke (zapise), tj. one funkcije koje uzrokuju promjene stanja sistema. Stanje dinamičkog sistema, kakav je integralni i multimodalni transportni sistem, se mijenja u svakom trenutku, bar za vremensku komponentu, što ima za posljedicu promjenu bar nekih elemenata sistema.

Pođe li se u formalizaciju procesa od jedinice tereta kao predmeta pruŹanja usluga (koji povezuje sve učesnike u jedan proces), odnosno od kontejnera kao najčešćega pojavnog oblika integralnog tereta, dolazi se do neophodnih skupova podataka:

Ait = ciu civ cid cis cio cip

gdje su:

- Ait - skup podataka o integralnom i multimodalnom transportu;
- ci - podaci o kontejnerima;
- ciu - podaci o preuzimanju kontejnera;
- civ - podaci o prevoŹenju kontejnera;
- cid - podaci o predaji kontejnera.

Cis - podaci o stanju - naručen prevoz kontejnera

¹³⁹N. Vojinović-Musić, Upravljačko-informacioni sistem u integralnom i multimodalnom transportu (IMT), Pomorski zbornik, 1989. Str.27.

¹⁴⁰B. Lazarević, Projektovanje informacionih sistema, Beograd 1993. Str.57.

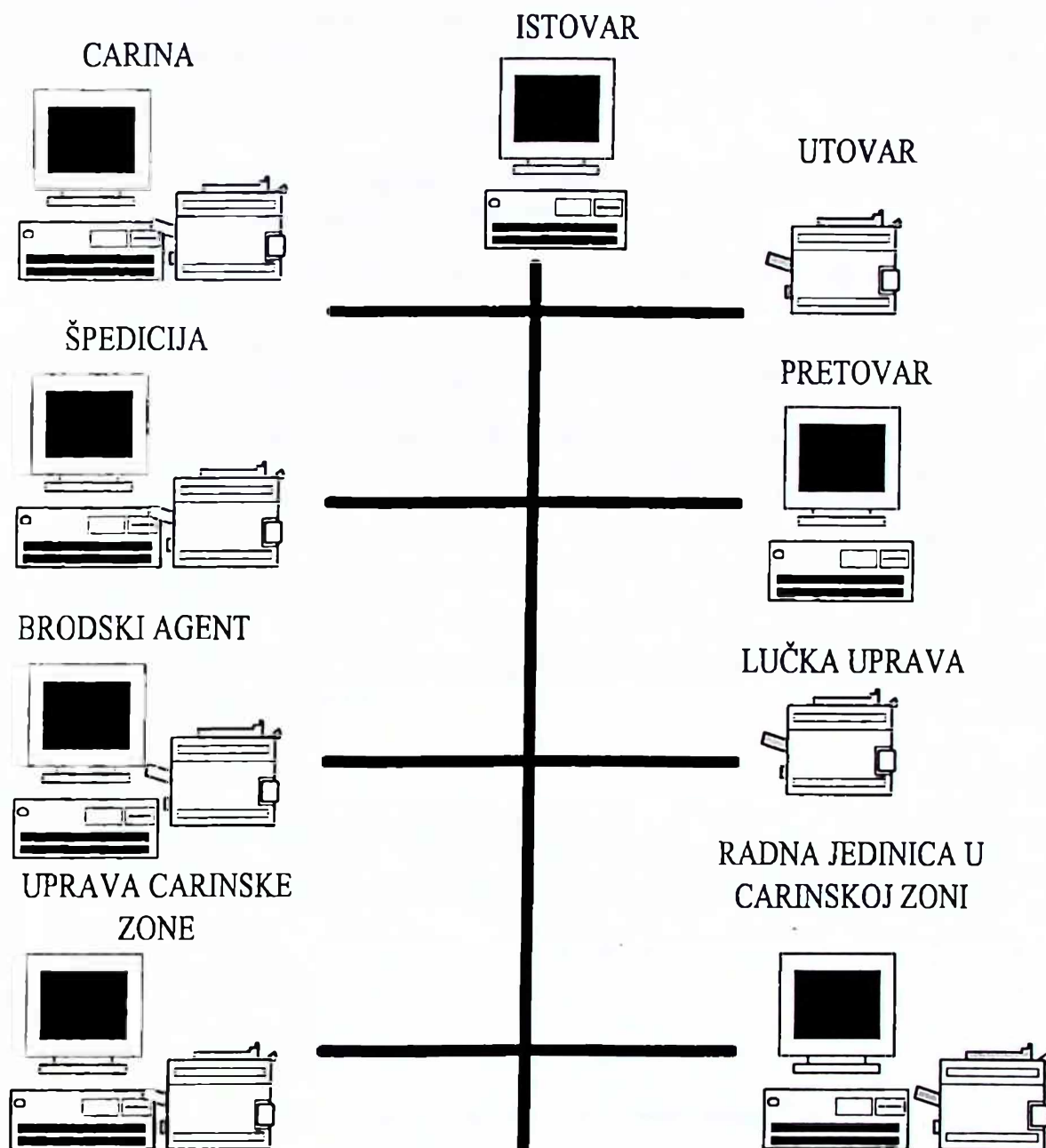
- primljen kontejner;
- kontejner na putu;
- kontejner isporučen i drugo;

Cio - opis:

- prevozna isprava;
- pošiljalac;
- primalac;
- vozilo;
- kritično vrijeme;
- troškovi i drugo.

Cip - prevoznici u realizaciji:

- ukupan broj prevozilaca;
- redni broj prevoznika u lancu;
- pređeno vrijeme prevoza;
- kritično vrijeme prevoza i drugo.



Slika 9 : Informacioni sistem u carinskoj zoni

Gledajući uopšteno, to je ono što je trebalo obuhvatiti i pratiti, da se pokrije operativni nivo, sve one funkcije koje čine operativni nivo. To je istovremeno i neophodna osnova za pokrivanje ostalih funkcija (taktički i strateški nivo) tj. informacioni sistem za koji je potrebno definisati dodatne sadržaje, relacije i kriterijume. Sve to se može proširiti i dodatnim podacima za potrebe logistike, marketinga, statistike i sl.

Problemi obezbjeđivanja dovoljnih informacija upravljanja integralnim transportnim sistemima danas traže hitnija rješenja i to preko obezbjeđivanja upravljačkih informacionih sistema za ovu vrstu transporta. Ukoliko se, nakon detaljne analize svega do sada urađenog na rješavanju ovog problema pokuša napraviti neka vrsta sinteza onda bi ona svakako sadržala dva važna zaključka, i to:

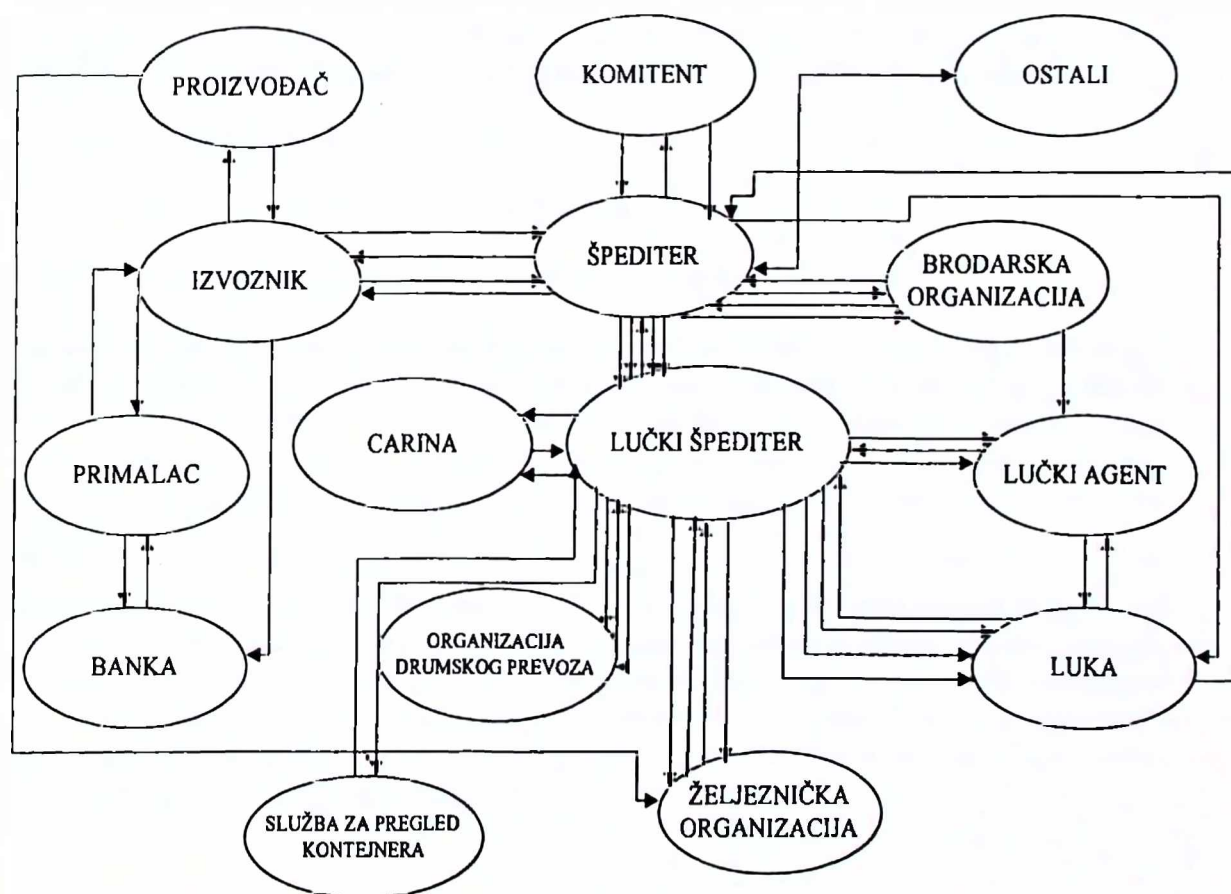
1. da su svi pokušaji pravljenja ovakvih sistema do sada bili nerealni, jer se takav sistem ne može jednostavno i brzo izgraditi,
2. da se pojednostavljenjem problema njegovo rješenje može naći rutinski horizontalnim povezivanjem pojedinačnih informacionih sistema svih učesnika u transportnom procesu, a zatim detaljnim sređivanjem ovako povezanih pojedinačnih informacionih sistema doći do njegove praktične valjanosti.
3. Da bi se mogle proizvesti potrebne informacije integralnog transporta treba tokovima podataka posvetiti posebnu pažnju. Radi praktične procjene ovakvih tokova podataka mora se njihovom proučavanju prići sveobuhvatno, dakle sistemski, i to na naučnom nivou. Osim dobro poznatih vrlo uočljivih karakteristika dinamičnosti i stohastičnosti procesa integralnog transporta, treba posebno naglasiti i na:
 - složenost strukture integralnog transporta i po granama i po organizacijama,
 - veliki broj učesnika i subjekata,
 - razjedinjenu funkciju upravljanja,
 - postojanje samo jednog hijerarhijskog nivoa sa više ciljeva,
 - posebno istaknute uticaje pojedinih podsistema na cjelokupno upravljanje,
 - prostornu dislociranost,
 - nejednostavnu tarifnu politiku u oblasti transporta,
 - karakteristike koje transportna djelatnost ima sama po sebi kao proizvođač posebne vrste usluga.

Suština integralnog transporta zahtjeva da svaka vrsta transporta, koja učestvuje u ovom transportu, treba raspolagati dovoljnim brojem odgovarajućih podataka.¹⁴¹ Osim toga, potrebne su i podaci o ostalim učesnicima integralnog transporta. Svi ovi podaci moraju biti dobijeni direktno iz organizacione strukture i operacija integralnog transporta. Ovdje se govori o operativnim podacima koje se prate na klasičan način, jer pripadaju skupovima podataka koji se odnose na:

¹⁴¹ Marković I.: Integralni transportni sustavi i robni tokovi, Fakultet prometnih znanosti, Zabreb 1990. Str. 127.

- pošiljaoca,
- primaoca,
- terete,
- vozila i
- troškove.

Ako se analizira transport nekog izvoznog tereta koji koristi drumski, željeznički i pomorski transport, tada se može doći do zaključka da se u njemu obavlja ukupno 31 aktivnost, te da ga prate 36 dokumenata. Ovdje se radi samo o operativnim dokumentima i aktivnostima, dakle, o podacima koji su osnovni i dovoljni za praćenje razvoja i planiranja integralnog transporta, ali ne dovoljni dokumenti. Samo međuveze i njihov intenzitet komunikacija između sveukupnih učesnika u transportnom lancu integralnog transporta. Opterećenost pojedinih veza (kanala) su od posebnog značaja kod kreiranja elemenata, međuveza i njihovih osobina u odgovarajućem informacionom sistemu integralnog transporta, kao i uticaja okolnosti na ove sisteme.



Slika 10. Tok dokumentacije u lučkom transportu

Kod analiziranja cjelokupnog, složenog integralnog transportnog sistema za sve svrhe sticanja dovoljno opštih i posebnih znanja koja će biti korišćena za izgradnju njegovih upravljačko-informacionog sistema, može se posebno voditi računa da će ta analiza, kao početni korak, samo dio sinteze kojom treba postići cilj. Istraživanje ovako složenog sistema prvo zahjeva modeliranje njegovih pojedinačnih djelova, a zatim se njihovim pogodnim povezivanjem stvara zajednička cjelina koja se kao takva, ne samo posebno i cjelovito istražuje, već se istražuju i njeni međusobni uticaji sa okolinom. Kod istraživanja integralnog transporta kao jedinstvene cjeline, dakle sistema, mora se posebno voditi računa o:

1. preciznom određivanju sveukupnog cilja,
2. istraživanju ne samo djelova, već i njegovih međusobnih uticaja,
3. uključivanjem svih važnih činioca i uticaja na cjelinu
4. adekvatnom tretiranju svakog pojedinog dijela i njegovih međuticaja sa ostalim djelovima

Ovakvi sadržaji modela podataka i njegovo održavanje u ažurnom stanju omogućavaju da se informacioni sistem može lako automatizovati i da se u njemu može koristiti povratne informacije koje su potrebne za praćenje i regulisanje transportnih procesa. Posjedovanje povratnih informacija, između ostalog, omogućuje da se na operativnom nivou mogu:

1. utvrditi odstupanja od plana,
2. preduzeti potrebne mjere za smanjenje posljedica
3. obavjestiti korisnici o stanju pošiljke i o preduzetim mjerama.

Stvaranjem baza podataka, kao krajnjeg cilja modela podataka, dobija se najracionalniji i najsvrsishodniji oblik čuvanja i korišćenja potrebnih podataka. Fizička baza podataka istovremeno predstavlja i prvi ili najniži nivo apstrakcije. Cjelokupno komuniciranje među učesnicima, uključuje transakcije sa bankom podataka on-line, tj. u realnom vremenu, što zahtjeva priroda procesa, a omogućavaju postojeća softverska i hardverska rješenja.

Kod izgradnje upravljačkih informacionih sistema integralnog transporta se strogo vodi računa da se omogući koordinacija procesa prevoza, protok podataka u funkciji prevoza, pojednostavljenje prevoznih dokumenata, na ulaganje nepotrebnih, preciznije planiranje, uvid u tok transportnog procesa, predviđanje maksimalnih opterećenja, praćenje uskih grla, statistiku integralnog i ostalih vrsta transporta, konkurentnost na transportnom tržištu, optimizacija transporta i drugo.¹⁴²

¹⁴² Marković I.: Integralni transportni sustavi i robni tokovi, Fakultet prometnih znanosti, Zabreb 1990. Str. 131.

Da bi upravljački informacijski sistem integralnog transporta omogućio optimalno upravljanje transportnim procesom i predstavljao kibernetički sistem baziran na povratnoj vezi, on mora biti realizovan modularno koncepcijom izgradnje i uvođenja, minimalnim brojem pratećih dokumenata savremenih informacijskih tehnologija, kao i snabdjeven stručnim kadrovima.

Dobro projektovan, izgrađen i održavan upravljačko-informacijski sistem integralnog transporta:

1. omogućava minimizaciju ili maksimizaciju određenih funkcija,
2. pojednostavljuje sistem upravljanja smanjenjem broja nivoa odlučivanja unutar sistema (obično dva),
3. povećava efikasnost i ekonomičnost transportnog procesa,
4. omogućava bolje prilagođavanje promjenama okoline,
5. povećava produktivnost i smanjuje troškove i
6. povećava kvalitet i brzinu usluga.

Sve ovo ukazuje da on predstavlja racionalizaciju transportnog procesa, jer omogućava brže, kvalitetnije i jeftinije transportne usluge.

Mada se kod obrade informacijskih sistema integralnog transporta govori uglavnom o kontejnerima, posebno se mora naglasiti da moguća odgovarajuća analogija važi i za druga dva načina savremenog transporta, tj. multimodalnog (intermodalnog) i kombinovanog transporta.

5.5. INTERNET U CARINSKOJ SLUŽBI SRJ¹⁴³

Veliki broj subjekata u spoljnotrgovinskom poslovanju koji se u svakodnevnom poslu srijeću s carinskim postupkom, a u sklopu toga i sa mjerama carinske kontrole i nadzora, uslovio je da se i u carinskoj službi pređe na korišćenje usluga svjetske informacione mreže - Interneta.

Internet je najkraće rečeno, skup računara povezanih u mrežu, ali bi se prije moglo reći da je to skup međusobno povezanih mreža u kojem svi računari perfektno razumiju pošto "pričaju" istim jezikom. Nastao je iz potrebe da se može brzo doći do bitnih informacija, jer je to danas osnov i preimućstvo koje znači bolje i brže obavljeni posao. Stoga ćemo se u kraćim crtama upoznati sa nastankom i razvojem Interneta, kao i njegovim osnovnim servisima.

¹⁴³ Carinski pregled br. 9/97, str 11-13.

Ideja o Internetu stara je nekih 25 godina. Paul Baran iz korporacije RAND predložio je 1962. godine odgovarajući tip komunikacije, a agencija ARPA (Advanced Research Project Agency), koju je osnovalo američko Ministarstvo odbrane sprovelo je u praksi ovu ideju.

Tako je nastao ARPANET, preteča današnjeg Interneta. Agencija ARPA financirala je razvoj i adaptaciju određenih standarda za komunikaciju.

Krajem 1970-tih nastao je iz standarda čuveni protokol TCP/IP. Dio protokola nazvan TCP zadužen je za sjeckanje poruka u paketiće i njihovo ponovno ljepljenje u cjelinu u odredištu, dok je dio IP zadužen za adresiranje, garantujući da se paketićima na putu ne može ništa ružno desiti, odnosno ako se nešto i desi, poslaće novi paketić.

Kičma Interneta zvana NSFNET stvorena je 80-tih godina. To je bila mreža povezanih računara pomoću TCP/IP protokola. Internet potom počinje svoj eksponencijalni rast.

Priroda Interneta temeljno je promjenjena uvođenjem hipermedijalne razmjene informacija u svijetskim razmjerama. Taj Internetov servis nosi naziv Word Wide Web.

Word Wide Web (WWW ili W3), ili samo Web, postoji tek nekoliko godina, ali se nametnuo kao neosporni vladar i neprikosnoveni alat za navigaciju Internetom. Prije Web-a Internet je prilično nezamjenjiva, neografička i zapetljana komunikaciona tvorevina. Korišćenje Interneta zahtijevalo je specijalizovane programe i računare, te su korisnici bili svedeni na grupu entuzijasta. Međutim, nakon uvođenja Web-a, pristupačnost Interneta postaje izuzetna, što je, naravno praćeno snažnim porastom broja korisnika u svijetu.

Danas u zemljama u kojima je ostvarena konekcija na Internetu ne postoji nijedna ozbiljnija vladina ustanova, firma, organizacija ili akademska ustanova koja nema pristup Internetu. Internet je pravo mjesto na kome se na brz i jednostavan način može doći do svake potrebne informacije, a i sto tako neka informacija se može putem Interneta staviti na uvid svim ljudima širom svijeta.

Internet pruža veliki broj servisa koji omogućavaju onome ko ima pristup da komunicira sa cijelim svijetom, da brzo sazna novosti iz raznih oblasti, da jednostavno putem elektronske pošte ili konferencija ostvari kontakt sa ustanovama, firmama ili pojedincima koji se bave istom problematikom.

Već pomenut kao svojevrsna revolucija na Internetu, Word Wide jedan je od servisa Interneta koji se najviše koristi, a zapravo WWW omogućava da ustanova, firma ili pojedinac postave svoju prezentaciju (tzv. Home Page) na Internet i na taj način je učine vidljivom cijelom svijetu.

Danas Internet omogućava veliki broj usluga, kao što su rezervacije karata i razne manifestacije, utakmice, pozorišne predstave, sajmove, konferencije i sl., rezervacije karata i obavještenja o putovanjima, hotelima, kupovinu najrazličitijih vrsta robe, od kompjuterskog softvera do bilo čega drugog. Očekuje se u skoroj budućnosti povezivanje Interneta i sa ostalim komunikacionim medijima: televizija, telefonija, pejdžing i sl.

O rasprostranjenosti Interneta i stalnoj tendenciji njegovog daljeg rasta najbolje svedoče slijedeći podaci: Procjenjuje se da u svijetu danas ima između 35 do 45 miliona korisnika Interneta, a očekuje se do 2000-te godine da će se taj broj povećati na 200-300 miliona. Internet zavisnici provode na njemu dnevno prosječno 5 sati i 28 minuta. Broj oglašavanja na Web-u udvostručuje se svakih 75 dana. Svaki mjesec dana pojavi se 1500 novih komercijalnih čvorova.

U SR Jugoslaviji nakon pada sankcija otvorila se mogućnost povezivanja na Internet. Formirano je više firmi koje se specijalizovano bave davanjem usluga priključenja na Internet, a njihov zajednički naziv je "provajderi".

Od početka 1997. godine broj korisnika Interneta neprestano raste, tako da se procjenjuje da ih danas kod nas ima oko 40.000.

U težnji da se poveća efikasnost carinske kontrole i nadzora i unaprijedi cjelokupno poslovanje korišćenjem pogodnosti koje Internet pruža, uvođenjem Interneta pristupilo se i u carinskoj službi SRJ. Savezna uprava Carina obezbjedila je 24/časovni pristup Internetu preko Internet provajdera - ovlaštene firme za usluge spajanja sa svijetskim čvorovima, putem zakupljene PTT linije. Sopstveni server - specijalizovani centralni računar za poslove Interneta povezan je s Internet provajderom, vezom koja je u našim PTT mogućnostima pouzdana i dovoljno velikog kapaciteta.

Server opslužuje dvije lokalne mreže personalnih računara koje koriste stručne službe Savezne uprave carina, a osim toga server je povezan i sa računarima koji se nalaze u carinarnicama na teritoriji cijele Jugoslavije. Mreža je urađena kao Internet mreža, zasad bazirana na komutiranim dial-in linijama.

Internet mreža je zapravo jedna interna mreža koja koristi protokol Interneta TCP/IP, ali su računari u njoj izolovani od spoljašnjeg svijeta, odnosno mogu da komuniciraju međusobno na brz i lak način, tako da im se niko u tu komunikaciju spolja ne miješa i ne vidi je. Osim toga, svaki od računara Interneta može da preko centralnog servera komunicira i sa spoljašnjim svijetom uz maksimalan nivo zaštite.

Uspostavljanju koncepta Internet u carinskoj službi posebna pažnja je posvećena pitanjima zaštite i bezbjednosti jer su podaci Savezne uprave carina od prvorazrednog državnog značaja, a sam Internet po svojoj prirodi, iako se na tome puno radi, još uvijek nije u mogućnosti da do kraja odgovori svim zahtjevima.

Kada se govori o bezbjednosti na Internetu, treba razmatrati dvije osnovne kategorije: bezbjednost prenosa podataka i bezbjednost pristupa računarskim sistemima. Naša poruka prolazi mnogo usputnih stanica do svog odredišta. Bez mjera sigurnosti svaka od njih bi mogla pročitati našu poruku.

Jedna od mjera zaštite jeste enripcija (šifrovanje) podataka i dešifrovanje pomoću ključa na odredišnoj strani.

Drugi i najpopularniji mehanizam jeste softversko-hardverski i zove se "firewall". To je zaseban računar ili softver na istom računaru ili ruteru - komunikacionom uređaju za povezivanje s Internetom, koji ne dozvoljava neovlašten pristup s Interneta.

U slučaju Savezne uprave carina, imajući u vidu značaj njenih podataka, maksimalizovan je sistem zaštite kroz firewall, kao i kroz fizičku odvojenost Informacionog sistema i Interneta.

Na Internet je postavljana i prezentacija, odnosno Web strana carinske službe SRJ, sa svim informacijama koje će subjekti spoljnotrgovinskog poslovanja biti od pomoći u smislu blagovremenog obavješćavanja o propisima, izmjenama propisa, o svim graničnim prelazima, njihovim namjenama, radnom vremenu, nekim novim specifičnostima i sl.

U Saveznoj upravi carina postoje dakle, svi potrebni resursi (kadrovski i tehnički) još od 1995. godine za uvođenje Interneta.¹⁴⁴ Rukovođeni saznanjem da Internet u svijetskim razmjerama postaje medij od prvorazrednog značaja za efikasno i savremeno poslovanje, u Saveznoj upravi carina oformljen je tim stručnjaka koji treba da osmisle sadržinu i namjenu Internet informacija carinske službe Jugoslavije. Ocjenjeno je da, uz najsavremeniji informacioni sistem kojeg je carinska služba SRJ uvela 1995. godine i koji, slobodno se može reći predstavlja najnovije tehničko-tehnološko dostignuće u informatici i automatizaciji postupaka i stavlja našu službu u sam vrh najrazvijenijih carinskih administracija, ne treba zaostajati u informatici predstavljenoj na Internetu.

Kao što je poznato, na informacije carinske službe naslanja se veliki broj različitih korisnika, spoljnotrgovinskih i špediterskih preduzeća, ustanova, državnih organa, inostranih zastupničkih preduzeća, domaćih i stranih građana i drugih.

Da bi se komunikacija između organa carinske službe i navedenih lica odvijala što brže i efikasnije i na taj način unaprijedilo poslovanje i rad jednih i drugih, ocjenjeno je da, pored ISCS i uvođenja Interneta u carinsku službu značajno može poslužiti takvoj svrsi, pa je i to dodatni razlog da se taj posao intenzivira.

Stručni tim koji je na sebe preuzeo obavezu da uradi ovaj posao morao je da se opredjeli šta, kako, kada i kome predstaviti carinsku službu SRJ. Ove dileme i pitanja razriješena su i utvrđeno je da će:

- uvođenje Interneta biti višefazno;
- prezentacija tekstaće biti na srpskom i engleskom jeziku u latiničnom pismu;
- sadržina teksta mora biti izložena na popularan i razumljiva način lišen pretjeranih stručnih i terminoloških izraza iz važećih zakona;
- tekstovi na engleskom jeziku moraju biti usklađeni jezički i terminološki sa smislom informacije koju daje;

¹⁴⁴ Carinski pregled 10/97.

- tekstovi moraju biti, gdje je god to moguće, komentarisani određenim grafičkim i foto prikazima;
- kao neophodni tehnički resursi za potrebe korišćenja Interneta u prvoj fazi su 12 PC računara sa komunikacionom opremom i grafičkim štampačima.

U odnosu na opredjeljenje da se sadržina Interneta radi višefazno, odlučeno je da u prvoj fazu carinsku službu SRJ treba predstaviti u internet informaciji slijedeće sadržine:

- uvodna strana na srpskom i engleskom jeziku;
- organizaciona struktura carinske službe;
- carinski postupak u putničkom prometu, uvoz robe od strane fizičkih lica, oslobođenja od plaćanja carine, devizni propisi u putničkom prometu, takođe dvojezično;
- uspjesi carinske službe u suzbijanju krijumčarenja i
- aktuelna pitanja i odgovori.

Dio sadržaja navedenih cjelina u najkraćem bi izgledao ovako:

“Savezna uprava carina je samostalan savezni organ i za svoj rad neprestano odgovara Saveznoj vladi.

Djelokrug rada Savezne uprave carina su poslovi carinskog nadzora, carinjenja robe, kontrole robe čiji je izvoz - uvoz posebno regulisan, devizno - valutna kontrola u međunarodnom putničkom i pograničnom prometu, vođenje prvostepenog prekršajnog i prvostepenog, drugostepenog upravnog postupka, spriječavanje i otkrivanje krivičnih dijela i dr. “

U Internet informacijama iznijeti su podaci o organizacionim jedinicama organa carinske službe (126 carinskih ispostava, 15 referata) kao i broj i struktura zaposlenih (2457 od čega 550 sa visokom, 505 sa višom, 1322 sa srednjom i 80 sa nižom školskom spremom).

Posebno je razrađena organizacija Savezne uprave carina i šematski prikaz te organizacije kao i grafička karta mreže carinske službe.

Ono što treba posebno napomenuti kada je o Internet prezentaciji riječ jeste spisak međunarodnih drumskih prelaza prema pojedinim susjednim državama, spisak željezničkih međunarodnih prelaza, spisak međunarodnih riječnih graničnih prelaza, spisak međunarodnih vazdušnih graničnih prelaza, međunarodnih pomorskih graničnih prelaza i spisak prelaza za pogranični saobraćaj. Za svaki od navedenih graničnih prelaza dat je podatak o radnom vremenu i izuzetno važan podatak da li je na određenom graničnom prelasku organizovana veterinarska i fitopatološka kontrola uvoza i izvoza roba koje podliježu takvoj kontroli u smislu propisa koji regulišu ovu oblast.

Suštinu prezentacije carinske službe kroz Internet predstavlja segment o pravima i obavezama putnika (domaćih i stranih) u međunarodnom putničkom prometu, pravima i obavezama fizičkih lica kod uvoza i izvoza, carinskim povlasticama fizičkih lica, devizno - valutnoj kontroli i dr. Date su neophodne informacije o obavezi prijavljivanja robe u putničkom prometu i neophodna upozorenja u vezi s tim. Definisan je pojam ličnog prtljaga i predmeta domaćinstva. Na veoma prgledan način iznijeta su prava na oslobađanje od plaćanja carine u putničkom prometu kao i postupak carinjenja predmeta domaćinstva. Informacija sadrži zabrane unošenja određenih roba u putničkom prometu. Posebno je obrađena problematika unošenja dinara i stranih sredstava plaćanja sa neophodnim upozorenjima.

Specifična prava domaćih fizičkih lica na privremenom radu u inostranstvu i stranih fizičkih lica zauzimaju posebno mjesto u ovoj Internet - informaciji (privremeni unos sa spiskom roba, privremeni uvoz motornih vozila).

Na posebnom mjestu je iznijeta materija koja reguliše postupak pri izlasku iz SRJ, kao i problematika iznosa predmeta čiji je izvoz posebno regulisan (kulturna dobra, prirodne rijetkosti, lovački trofeji i sl.).

Prezentacija sadrži prava i neophodna upozorenja u vezi sa iznošenjem stručnih sredstava plaćanja.

Prava uvoza i izvoza od strane fizičkih lica na pregledan način data su tabelarno u odnosu na kategoriju fizičkog lica (domaće, strano, preduzetnici, na privremenom radu, azilanti i dr.), vrstu robe (lični prtljag, predmeti za ličnu upotrebu, za domaćinstvo, privredni inventar, putnička motorna vozila, predmeti nasleđa, rezervni djelovi i dr.) i dokaze (dokaz o putovanju, fakture, akto o nasleđivanju, dokaz o provedenom vremenu na privremenom radu u inostranstvu i dr.).

Osim svega navedenog u dijelu Internet prezentacije iznijeta je problematika otkrivanja i suzbijanja krijumčarenja robe i prikazani uspjesi carinske službe na ovom planu. Prezentacija je urađena po ugledu na slične prezentacije drugih carinskih administracija. Poseban naglasak je dat na krijumčarenje droga, uspjehe službe na otkrivanju i suzbijanju krijumčarenja uz navođenje podataka o količini i vrsti krijumčarenja droge i sl.

6. UPOREDNI PRIKAZ REŽIMA VISOKO RAZVIJENIH ZEMALJA I ZEMALJA U RAZVOJU SA STANOVIŠTA KONTROLE I NADZORA U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU

Za međunarodno privredno pravo i privrednike svakako je od posebne koristi sama činjenica da se carinske tarife¹⁴⁵, ka pravni propisi, najčešće donose u vidu zakona, kada su trajnijeg karaktera - i time dostupne javnosti. Ovo je pogotovo značajno za onaj krug interesenata koji se bave međunarodnim privrednim pravom, bliže, ugovorima sa inostranim elementom. To je omogućeno još prilično davno, kada se nije ni naslućivalo da će međunarodna razmjena robe u svijetu dostići današnje razmjere. Naime, još 5.VI 1890. godine potpisana je multilateralna Konvencija o stvaranju Međunarodne unije za objavljivanje carinskih tarifa, koja se primjenjuje od 1.IV 1891. godine (naša zemlja je ovu konvenciju ratifikovala 1952. godine).

Navedenom tatarifom formirana je Međunarodna unija za objavljivanje carinskih tarifa, s ciljem da objavljuje o zajedničkom trošku zemlju-članicu¹⁴⁶ i obavještava države svijeta što brže i tačnije o carinskim tarifama i izmjenama i dopunama koje kasnije nastaju. U te svrhe u Briselu je osnovan Međunarodni biro za prevođenje i objavljivanje carinskih tarifa, a posebno u zbirci koja se nalazi pod naslovom Međunarodni bilten carina, i to na svjetskim jezicima koji su najčešće u upotrebi (engleski, francuski, njemački i dr.). Radi blagovremenog objavljivanja ovih carinskih propisa zemljama-članicama, postoji obaveza svih zemalja - strana-ugovornica da na vrijeme dostavljaju Međunarodnom carinskom biltenu po dva primjerka brižljivo sređenih carinskih zakona i carinskih tarifa, kao i svih kasnijih izmjena i dopuna, cirkulara, uputstava i sl., koje će carinske direkcije slati područnim carinskim jedinicama radi primjene carinske tarife ili klasifikacije roba u carinskoj tarifi.¹⁴⁷ Pored ovog aspekta objavljivanja i dostupnosti carinskih tarifa na međunarodnom planu, svakako je značajan jedan drugi vid jednoobraznog donošenja carinskih tarifa (njihove unifikacije na međunarodnom planu). Tako je u Briselu 1950. godine potpisana Konvencija o nomenklaturi za klasifikaciju robe u carinskim tarifama, koju je ratifikovala i naša zemlja 1962. godine.¹⁴⁸

¹⁴⁵ Riječ "tarifa" je arapskog porijekla i u prevodu bi značila "objava". Počela se upotrebljavati nakon prodora Arapa (Maura) na Pirinejski poluotok., u vezi sa mjestom (lukom, utvrđenjem i gradićem) Tarifa koje leži na krajnjem južnom dijelu poluotoka i najužem mjestu Gibraltarskih vratiju. Na tom mjestu su se plaćale takse za prevoz kroz Gibraltarski tjesnac, te je i to ostao sinonim sistematskog pregleda raznih taksi, odnosno cijena za izvršene usluge. Vidi dr. Luraj Mađarić, Špedicija, Zagreb 1978. str.18.

¹⁴⁶ Sve zemlje-članice plaćaju članarinu prema platnim razredima I-VII, gdje se u platnom I razredu nalaze najrazvijenije zemlje, dok se u posljednjem VII razredu nalaze najmanje razvijene. Naša zemlja se nalazi u IV razredu.

¹⁴⁷ Član 12. Konvencije o stvaranju Međunarodne unije za obavljanje carinskih tarifa Zbirka carinskih propisa, knj. I, Beograd, 1964.str 197.

¹⁴⁸ Dodatak "SI.List FRNJ" Br.1/63

6.1. NOMENKLATURA SAVJETA ZA CARINSKU SARADNJU

Učesnicima u međunarodnoj trgovinskoj razmjeni su poznate teškoće koje nastaju kao rezultat nacionalnih carinskih tarifa zasnovanih na potpuno različitim sistemima klasifikacije ili nomenklature. Ove teškoće su i ukazale na potrebu stvaranja jedne međunarodne tarifske nomenklature. Prva međunarodna statistička nomenklatura usvojena je 1913. godine u Briselu na Drugoj međunarodnoj konferenciji za trgovinsku statistiku. Konvenciju o ovoj nomenklaturi potpisalo je 29 zemalja.¹⁴⁹ Nomenklatura se sastojala od 186 pozicija raspoređenih u pet grupa: žive životinje, hranu i piće, sirove ili prosto pripremljene materijala, fabričke proizvode i zlato i srebro. Međutim, prva međunarodna carinska nomenklatura stvorena je 1931. godine (a revidirana 1937. godine) u okviru Društva naroda poznata je pod nazivom "Ženevska nomenklatura". Ona se sastojala od 991 tarifnih brojeva, raspoređenih u 86 glava, koje su zatim bile grupisane u 21 odjeljak. Nakon Drugog svjetskog rata "Ženevska nomenklatura" je poslužila kao osnova za izradu nove nomenklature. U tekst "Ženevske nomenklature" unijete su značajne izmjene, dijelom zbog tehničkog razvoja i dijelom zbog nedostataka utvrđenih od strane zemalja koje su primjenjivale tarife na bazi "Ženevske nomenklature".

Tabela 7: Pregled svih ugovornih strana Konvencije o nomenklaturi

Savjet za carinsku saradnju - tzv. Briselske nomenklature

1. Alžir	14. Iran	27. Mađarska	40. Ruanda
2. Australija	15. Irska	28. Malezija	41. Senegal
3. Austrija	16. Italija	29. Maroko	42. Svazilend
4. Bangladeš	17. Izrael	30. Mauricijus	43. Španija
5. Belgija	18. Japan	31. Mauritanija	44. Švedska
6. Bocvana	19. Jugoslavija	32. Njemačka	45. Švajcarska
7. Češka i Slovačka	20. Južna Afrika	33. Nigerija	46. Tanzanija
8. Danska	21. Južna Arabija	34. Norveška	47. Tunis
9. Finska	22. Kenija	35. Novi Zeland	48. Turska
10. Francuska	23. Kipar	36. Obala Slonovače	49. Uganda
11. Gornja Volta	24. Lesoto	37. Pakistan	50. Ujedinjeno Kraljevstvo
12. Grčka	25. Liban	38. Portugalija	51. Zair
13. Holandija	26. Luksemburg	39. Republika Koreja	52. Zimbabve

Nomenklatura ustanovljena Konvencijom u Briselu 1950. godine pod nazivom Nomenklatura za svrstavanje roba u carinskim tarifama (poznata pod nazivom "Briselska nomenklatura", za razliku od "Ženevske nomenklature", a na međunarodnom nivou ova nomenklatura se primjenjuje od 1959. godine. "Briselska nomenklatura" je usklađena sa razvojem tehnike i novim strukturama međunarodne robne razmjene 1955, 1958. i 1968. godine, kada su izvršene velike promjene koje su stupile na snagu 1978. godine. Ova

¹⁴⁹ Neven Gustave: Tarife des douanes et eccises, Bruxelles, 1933. (Extract du repertoire pratique du droit Belge - tom IV), str. 238.

nomenklatura se danas zvanično zove Nomenklatura Savjeta za carinsku saradnju i sastoji se od 1011 tarifnih brojeva raspoređenih u 99 glava, koje su grupisane u 21 odjeljak.

Naprijed je dat tabelarni prikaz ugovornih strana-država, koje su prihvatile Briselsku nomenklaturu, kao i onih država koje ne nemjeravaju u budućnosti da ovu nomenklaturu prihvate.¹⁵⁰

PREGLED ZAMALJA I TERITORIJA KOJE KORISTE NOMENKLATURU SAVJETA ZA CARINSKU SARADNJU (NSCS)¹⁵¹

AFRIKA

Tabela 8.

Zemlja	NSCS	Zemlja	NSCS
1. Alžir	+	27. Madagaskar	x
2. Angola	x	28. Malvi	xy
3. Benin	x	29. Mali	x
4. Bocvana	x	30. Maroko	+
5. Burundi	x	31. Mauricijus	+
6. Centralnoafrička Republika	x	32. Mauritanija	+
7. Čad	x (V)	33. Mozambik	x (V)
8. Džibuti	x	34. Niger	x
9. Egipat	x	35. Nigerija	+
10. Ekvatorijalna Gvineja	x (V)	36. Obala Slonovače	+
11. Etiopija	x	37. Ruanda	+
12. Gabon	x	38. Sao Tome i Prinsipe	x (V)
13. Gambija	x	39. Sejšel	x
14. Gana	x	40. Senegal	+
15. Gornja Volga	+	41. Sijera Leone	x
16. Gvineja	x	42. Somalija	x (V)
17. Gvineja - Bisau	x	43. Sudan	x
18. Južna Afrika	x	44. Scazilend	+
19. Kamerun	x	45. Tanzanija	+
20. Kap Verde	x	46. Togo	x
21. Kenija	+	47. Tunis	+
22. Komori	x (V)	48. Uganda	+
23. Kongo	x	49. Zair	+
24. Lesotot	+	50. Zambija	x
25. Liberija	x	51. Zimbabve	+
26. Liberija	x		

¹⁵⁰ Izvor: Carinski pregled, Beograd br 3/94

¹⁵¹ Objašnjenje 12. Gabone oznake u koloni NSCS (Nomenklatura Savjeta za carinsku saradnju):

- + označava prihvatanje 13. Gambija (tj. status ugovorne strane Konvencije o nomenklaturi)
- x označava samo primjenu nomenkl. 14. Ganaature
- y označava skraćenu tarifu 15. Gornja Volta
- označava da još nije ne započeto ažuriranje tarife

AMERIKA

Zemlja	NSCS	Zemlja	NSCS
1. Antigva	xy	16. Jamajka	xy
2. Argentna	x	17. Kolumbija	x
3. Bahami	x	18. Kuba	x
4. Barbados	xy	19. Meksiko	x
5. Beliz	x	20. Monteserat	xy
6. Bolivija	x (V)	21. Paragvaj	x
7. Brazil	x	22. Peru	x
8. Čile	x	23. Sent Kits-Nevis-Angvila	xy
9. Dominika	xy	24. Sent Luisa	xy
10. Dominikanska Republika	x (V)	25. Sent Pjer i mikelon	x (V)
11. Ekvador	x (V)	26. Sent Vinsent	xy
12. Grenada	xy	27. Suridam	x (V)
13. Gvajana	xy	28. Trinidan i Tobago	x
14. Haiti	x (V)	29. Urugvaj	x
15. Holandski antili	x	30. Venecuala	x (V)

AZIJA

Zemlja	NSCS	Zemlja	NSCS
1. Avganistan	x (V)	12. Liban	+
2. Bangladeš	+	13. Malezija	+
3. Filipini	x	14. Nepal	x
4. Indija	xy	15. Pakistan	+
5. Indonezija	x	16. Republika Koreja	+
6. Irak	x (V)	17. Saudijska Arabija	+
7. Iran	+	18. Singapur	x
8. Izrael	+	19. Sirija	x (V)
9. Japan	+	20. Šri Lanka	x
10. Jordan	x (V)	21. Tajland	x
11. Kampučija	x (V)	22. Vijetnam	x (V)

AUSTRALIJA I OKEANIJA

Zemlja	NSCS	Zemlja	NSCS
1. Australija	+	9. Novi Zeland	+
2. Fodži	xy	10. Papua Nova Gvineja	x
3. Francuska Polinezija	x	11. Solomoni	x
4. Kiribati	x	12. Starteljska teritorija Pacifičkih Ostrva (Marijanska, Karolinska i Maršalska, naročito)	xy
5. Kukova Ostrva	x	13. Tonga	x (V)
6. Maldivi	xy	14. Tuvalu	x
7. Niue	x	15. Vanuatu	x
8. Nova Kaledonija	x	16. Zapadna Samoa	x

EVROPA

Zemlja	NSCS	Zemlja	NSCS
1. Austrija	+	16. Luksemburd	+
2. Belgija	+	17. Mađarska	+
3. Bugarska	x	18. Malta	x
4. Češka	+	19. Monako	x
5. Danska	+	20. Njemačka	+
6. Finska	+	21. Norveška	+
7. Francuska	+	22. Poljska	x
8. Grčka	+	23. Portugala	+
9. Holandija	+	24. Rumunija	x
10. Irska	+	25. Španija	+
11. Island	x	26. Švajcarska	+
12. Italija	+	27. Švedska	+
13. Jugoslavija	+	28. Turska	+
14. Kiparž	+	29. Ujedinjeno Kraljevstvo	+
15. Lihenštajn	x		

Rekapitulacija podataka iz prethodnih tabela daje slijedeću tabelu:

Tabela 9.

Kontinent	Prihvatanje +	Primjena x	broj zemalja
Afrika	19	32	51
Amerika	-	30	30
Azija	9	13	22
Australija i Okeanija	2	14	16
Evropa	22	7	29
SVEGA:	52	96	148

**PREGLED ZEMALJA I TERITORIJA KOJE U BLIŽOJ BUDUĆNOSTI NE
NAMJERAVAJU DA PRIMJENJUJU TARIFU ZASNOVANU NA
NOMENKLATURI SAVJETA ZA CARINSKU SARADNJU¹⁵²**

Tabela 4.

1.	Albanija
2.	Behrein
3.	Bjelorusija
4.	Butan
5.	Hong Hong
6.	<u>Kanada</u>
7.	Katar
8.	<u>Kina NR</u>
9.	Koreja DNR
10.	Kuvajt
11.	Mongolija
12.	Njemačka
13.	Oman
14.	Rusija
15.	<u>SAD</u>
16.	Ukrajninska

¹⁵² U tabeli su podvučene tri zemlje (Kanada, Kina NR i SAD) koje su članovi savjeta za saradnju u Briselu.

Cilj ove konvencije je da ujednači na međunarodnom planu metodologiju razvrstavanja carinskih roba u carinskim tarifama na bazi uređenog prototipa tzv. Briselske nomenklature, koja predstavlja spisak carinskih roba, gdje su one klasificirane po određenom sistemu.

U Briselskoj nomenklaturi izvršeno je grupisanje srodnih proizvoda, i to u 21 odjeljak, 99 glava i 1011 tarifnih brojeva. To grupisanje je obavljeno na bazi slijedećih principa:

- s obzirom na porjeklo carinskih roba (životinjsko, mineralno, prirodno, vještačko);
- s obzirom na vrstu (papir, tekstil, metal i sl.);
- na namjenu (roba široke potrošnje, za reprodukciju, investicije);
- na stepen obrade (sirovine, poluproizvodi, gotovi proizvodi).

Kod mnogih carinskih tarifa, kao i kod Briselske nomenklature, izvršeno je kombinovanje navedenih principa.

Veliki broj zemalja u svijetu, a među njima i naša pristupile su ovoj konvenciji koja ima za cilj da unificira carinske tarife, da olakša promet roba u međunarodnoj razmjeni. Međutim, neke zemlje, kao što je Rusija i Kina, svoje carinske tarife nisu donijele na bazi Briselske nomenklature i nisu tako razrađene u pogledu carinske zaštite domaće proizvodnje. Ovo se može pravdati i činjenicom da je uvoz-izvoz roba u ovim zemljama pod većom kontrolom države i da se mnoge ne mogu slobodno uvoziti i izvoziti.

Briselska nomenklatura se danas smatra najsavršenijim oblikom carinske tarife koju treba da posjeduju sve razvijene. Na njenim principima danas su zasnovane carinske tarife: Francuske, Njemačke, Austrije, Italije, Engleske i mnoge druge. Briselska nomenklatura i carinske tarife zemalja koje su je prihvatile omogućavaju jednoobrazan carinski postupak pri carinjenju roba i njihovom svrstavanju u određene tarifne stavove. To u dobroj mjeri uslovljava ekonomičniji carinski postupak, jer se carinske formalnosti u vezi sa carinjenjem roba u mnogome skraćuju. Ovo iz razloga što se ista roba koja je izvezna ocarinjena u zemlji prodavca (zemlji izvoza) svrstana u odgovarajuću tarifnu poziciju Briselske nomenklature i kod zemlje kupca (uvoza) te će pri carinjenju biti razvrstana u istu tarifnu poziciju ali sa drugom carinskom stopom, pod uslovom da je zemlja uvoza pristupila Briselskoj konvenciji o nomenklaturi.

Pošto carinska tarifa, odnosno Briselska nomenklatura nije statičan instrumentarij u koji se svrstava carinska roba, nego nešto dinamično i podložno čestim promjenama (jer se robe stalno mijenjaju i usavršavaju kako u pogledu svojih osobina, tako i po dizajnu i drugim karakteristikama), što je u skladu sa Konvencijom o nomenklaturi za klasifikaciju robe u carinskim tarifama, formirano jedno tijelo čiji je zadatak, prvenstveno, da prati razvoj i usavršavanje pojedinih roba, kao i pojave novih. To je tijelo Komitet za nomenklaturu, a radi pod nadzorom Saveza za carinsku saradnju što je u skladu sa članom IV konvencije. Komitet ima slijedeće zadatke:

- da prikuplja i dostavlja obavještenja koja se odnose na primjenu Nomenklature u carinskim tarifama strana-ugovornica;
- da proučava praksu i proceduru kod zemalja članica u vezi sa klasifikacijom robe u carinskim tarifama, kao i da daje preporuke Savjetu za carinsku saradnju u Briselu ili zemljama-članicama;
- da priprema i daje obavještenja stranama-ugovornicama kod tumačenja i primjene Nomenklature, kao i svih konkretnih pitanja koja se odnose na klasifikaciju robe u carinskim tarifama; daje inicijativu i konkretne predloge Savjetu za carinsku saradnju o izmjenama i dopunama Konvencije i da obavlja i druge zadatke savjeta za carinsku saradnju, a naročito po pitanju klasifikacije robe u Carinskim tarifama (kad ga za to Savjet posebno ovlasti).

Tokom ranijih vjekova carinske tarife nisu imale ovakvu modernu nomenklaturu, kao što ih, uostalom, i neke zemlje koje nisu pristupile ovoj konvenciji ni danas nemaju. Rad na međunarodnom planu u vezi sa unifikacijom carinskih tarifa počeo je u drugoj polovini XIX vijeka. Sve dotle klasifikacija robe u carinskim tarifama nije se pojavljivala kao problem s obzirom da i carine tada nisu imale onu ulogu koju danas imaju. U periodu između XIII i XIV vijeka carinske tarife su bile jednokolone, što znači da su imale samo jednu kolonu carinskih stopa za sve robe. Između XIV i XIX vijeka carinske robe u carinskim tarifama su nabrajane bez nekog posebnog reda, ili, što je bio čest slučaj, razvrstane po azbučnom redu. Tek u XIX vijeku javljaju se moderne carinske tarife u kojima je roba sistemski razvrstavana - na tehničko-naučnim principima.¹⁵³

Prvi značajni koraci na međunarodnom planu ka stvaranju modernih klasifikacija carinske robe u carinskim tarifama učinjeni su 1925. godine, pošto je Međunarodna ekonomska konferencija uputila preporuku Društvu naroda da se izradi jedinstvena (uniformna) nomenklatura za klasifikaciju robe. Taj zadatak Društvo naroda je povjerilo Ekonomskom komitetu, a ovaj Potkomitetu carinskih eksperata. Tako je 1928. godine nastao Projekat nomenklature za klasifikaciju carinske robe u carinskim tarifama, koji je dostavljen svim državama sa zakašnjenjem, tek 1937. godine. Nomenklaturu je tada, usvojio samo Egipat. Drugi svjetski rat je prekinuo započeti posao na stvaranju jednoobrazne carinske tarife.

Poslije završetka rata posao je nastavljen te je osnovana Studijska grupa za evropsku carinsku saradnju, koja je imala zadataka da predloži jedinstvenu carinsku tarifu. Studijska grupa je okončala taj rad 1950. godine prezentiranjem Konvencije o nomenklaturi za klasifikaciju robe u carinskim tarifama, koja je 15.XII 1950. i usvojena.

¹⁵³ M. Ivanović: Carinska tarifa, Beograd 1991. Str.16.

6.2. NEKA UPOREDNA POSMATRANJA CARINSKIH TARIFA

Naprijed je navedeno da je veliki broj zemalja ratifikovalo¹⁵⁴ Konvenciju o nomenklaturi za klasifikaciju robe u carinskim tarifama i da stoga u svojim nacionalnim carinskim pravima imaju ovakav tip tarife.¹⁵⁵ Ima i onih zemalja koje nisu pristupile ovoj konvenciji i imaju autonomne carinske tarife, koje se razlikuju od ove međunarodne, kao na primjer: Rusija, Češka, Etiopija i dr.

Carinske tarife koje su donijete na bazi Briselske nomenklature danas primjenjuju: Japan, Austrija, Francuska, Švedska, Njemačka, Sudan, Sirija, Jordan, Zambija, Rumunija, Bugarska i druge.¹⁵⁶ Ove tarife su moderna rješenja i vrlo su pristupačne za efikasan postupak svrstavanja robe, a što je posebno važno, imaju jednaka rješenja u pogledu razvrstavanja robe. Ukoliko u pojedinim zemljama koje imaju ovakve oblike carinskih tarifa postoji potreba da se određene carinske robe opterete različitim carinskim stopama, može se, u skladu sa Konvencijom o Briselskoj nomenklaturi, izvršiti raščlanjivanje tarifnih brojeva, ali da se ne izvrši promjena sadržaja samo tarifnog broja. Ovo raščlanjivanje prepušteno je svakoj zemlji da autonomno reguliše u skladu sa potrebama svoje carinske zaštite.

Potrebno je istaći da postoje još neke razlike između carinskih tarifa donijetih na bazi Briselske nomenklature, koje se ogledaju u broju kolona (da li su jednokolone, dvokolone, trokolone) kao i u pogledu načina naplate carina (da li primjenjuju advalori, specifični ili kombinovani sistem naplate).¹⁵⁷

Veći dio zemalja koji primjenjuju model Briselske nomenklature u svojim carinskim tarifama imaju više kolona stopa carine, sa obračunom i naplatom carinskih dažbina na bazi principa ad valorem. Broj kolona u takvim carinskim tarifama najčešće zavisi od toga da li određena država ima neke međunarodne obaveze u pogledu povoljnijeg tretmana nekih carinskih roba koje se uvoze iz takvih zemalja. Tako se u tim carinskim tarifama, pored uobičajene carinske stope, pojavljuju i određene povlašćene - preferencijalne carinske stope, koje se primjenjuju na uvoz roba iz zemalja sa kojima postoje međunarodni dogovori. Takve povlašćene stope se mogu odnositi vrlo često i na uvoz carinskih roba iz zemalja koje su u određenim ekonomskim integracijama.

Pored toga, postoje i zemlje koje imaju jednokolonu carinsku tarifu, što znači da se na sav uvoz carinskih roba primjenjuje samo jedna određena carinska stopa za odnosnu robu.

¹⁵⁴ Naprijed je navedeno da je veliki broj zemalja ratifikovalo¹⁵⁴ Madarić dr Juraj: Špedicija (Špeditorska tehnika, transportno osiguranje, carinski postupak), Zagreb 1978. str. 162.

¹⁵⁵ Stanković dr Miodrag: Carinske tarife zemalja u razvoju i mogućnosti povećanja prometa robe sa aspekta carine, "Transport" br 11/79. str 5-6.

¹⁵⁶ Rotch Oto: Das oesterreiche Zollrecht mit dem Text des Zollgesetzes, Wien 1953. str 36.

¹⁵⁷ Duimstorf Helmut: Substitutionsmöglichkeiten der Zoll funktionen durelo andere wirtschaftspolitischen Instrumente in einer Zoillunion unter besondere Berücksichtigung der europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, Darmstadt, 1971. str. 100

Takvu carinsku tarifu danas imaju Turska, Rumunija, Zambija, Argentina, Sirija i još neke druge.¹⁵⁸

Sigurno je da će pri daljem razvoju međunarodne trgovine i međunarodne privredne saradnje u perspektivi dolazi do sve većeg broja carinskih tarifa, sa više carinskih stopa, zbog povoljnijeg tretmana robe iz ovih zemalja sa kojima određena država ima zaključen međunarodni ugovor.¹⁵⁹

Veći dio carinskih tarifa donijetih na bazi prototipa Briselske nomenklature ima danas tarife koje su se opredjelile za naplatu carina ad valorem, u cilju adekvatnije carinske zaštite nacionalne ekonomije. To opredjeljenje ima određena preimućstva (robu boljeg kvaliteta i skuplju više optrećuje, a lošiju manje) u odnosu na specifični način naplate carina, mada ima i slabije strane: komplikovaniji sistem obračuna carinskih dažbina kao i veće mogućnosti zloupotrebe i lažnog prikazivanja carinske vrijednosti od strane carinskih obveznika. I u budućnosti treba očekivati da se sve veći broj zemalja orijentiše na carinske zaštite daleko veće.

Neke zemlje imaju specifične ili kombinovane carinske tarife i vrše naplatu carine po jedinici mjere ili kombinovano (i po vrijednosti i po jedinici mjere).¹⁶⁰ Kombinovane carinske tarife primjenjuju Sirija (gdje se roba carini i po vrijednosti) i po kilogramu neto, kilogramu bruto ili po metru). Tako na primjer u sirijskoj Carinskoj tarifi šećer iz glave 17, odjeljak IV, carini se po kilogramu bruto 6 paistres syriennes (pjastri sirijski), kajsije, glava 8, odjeljak II Carinske tarife po kilogramu brutto 10 pjastri sirijskih, itd. Međutim, i kod ove carinske tarife znatno je veći broj carinskih pozicija gdje se roba carini u izraženom procentu od vrijednosti carinske robe, i najčešće se kreće od 1 do 30%.¹⁶¹

ITALIJA

Italijanska carinska tarifa¹⁶² takođe je kombinovana, ali po drugoj osnovi. Tu se vrši kombinacija i u okviru istog tarifnog stava, pa ako se ne postigne određena suma novca primjenom carine od vrijednosti, pribjegava se primjeni specifične carine po komadu, litri, metru, kilogramu i sl. Tako na primjer, karanfilić iz tarife broj 09.07. italijanske Carinske tarife¹⁶³ carini se po stopi carine 70% od vrijednosti, a ako ne bude 350 lira po kilogramu neto, obračunavati će se specifična carina (od 3 do 50 lira po kilogramu neto). Isto tako i kafa dekoфеinizirana iz tarife broj 09.01/al-b carini se na carinsku osnovicu po stopi od 80%, a ako je ona manja od 280 lira po kilogramu neto primjeniće se specifična carina od 100 lira po kilogramu neto.¹⁶⁴

¹⁵⁸ Bulletin International des douanes, fascicule 50 (Republique Arabe Syrienne 1992), fasc. 58 (Republika Argentina 1991.) fasc. 78 (Zambie, 1970), fasc.32 (Roumenie 1994), fasc.133(Turquie), Bruxelles.

¹⁵⁹ Stanković dr Miodrag: Carinski sistemi i carinska politika, Beograd 1987. str. 196-203.

¹⁶⁰ Holfred H.: Zur Frage einer europäischer Zollunion, Ohlen 1027. Str. 216.

¹⁶¹ Bulletin International des douanes, fascicule 50 (Republique Arabe Syrienne 1992).

¹⁶² Muragtor Aldo: Riflessi della normative comunitaria sull' ordinamento doganale italiano, I i II, Padova 1969. str. 158.

¹⁶³ Raymond Vernon: Accord General sul Tarifs douanières et le Commerce, 1951. str. 41.

¹⁶⁴ Bulletin International des douanes, fascicule 50. Republica Italia, 1991-1992, Bruxelles

PORTUGALIJA, ŠVEDSKA I TURSKA

Kombinovane carinske tarife slične italijanskoj imaju Portugalija, Švedska, Turska i neke druge zemlje. Kod ovakvih carinskih tarifa postiže se određena stalnost naplate prihoda za državnu kasu. Kako to nije primarni cilj carina, već zaštita domaće proizvodnje ona se efikasnije može postići putem carinskih tarifa ad valorem, pogotovo u vrijeme inflatornih kretanja na međunarodnom tržištu za određene robe.

RUSIJA

Carinska tarifa Rusije je dvokolona sa minimalnim i maksimalnim carinskim stopama u rasponu od 1 do 70%. Carinska roba je razvrstana u 9 grupa, odjeljaka po principu obrade. Ona je po broju pozicija vrlo malog obima (u njoj su razvrstane svega 244 carinske robe), sa jednom rezervom u svakoj grupi - gdje se razvrstavaju sve onedruge robe koje nisu izričito navedene u Carinskoj tarifi.¹⁶⁵

KINA

Carinska tarifa Republike Kine je od vrijednosti, jednokolona, gdje se sva carinska roba razvrstana u 771 tarifnu poziciju i XV većih grupa, sektora.¹⁶⁶ Ova carinska tarifa Kine iz 1960. godine imala je prilično visoko carinsko opterećenje. Neke robe, kao na primjer cigarete (poz.442), razna žestoka pića (poz.462-465) imale su carinsku stopu i od 160%, dok za neke hemijske proizvode (azot, fosfat i dr.) stope carine iznose 5%. Razvrstavanje robe u kineskoj Carinskoj tarifi prvobitno je bilo izvršeno u 15 grupa prema najmenji proizvoda, a u okviru grupa - prema stepenu obrade. Ali, o ovoj prvoj carinskoj tarifi Kine ipak se ne može govoriti kao o nekoj modernoj i savršenoj carinskoj tarifi.

Međutim, nova carinska tarifa NR Kine iz 1986. godine je moderna carinska tarifa, jer je Kina prihvatila Briselsku nomenklaturu, tako da je roba razvrstana u 21 odjeljak i 99 glava. Kineska nova carinska tarifa je sada dvokolona, sa minimalnim i opštim nepovlaštenim carinskim stopama.

U normativnom dijelu carinske tarife NR Kine utvrđeni su i novi principi carinskog vrednovanja na bazi normalne cijene robe u velikoprodaji, sa partnerom mjesto uvoza robe u Kini.

ČEŠKA I SLOVAČKA

Carinska tarifa Češke i Slovačke je trokolona i specifična, jer se naplata vrši po jedinici mjere. U njoj postoji generalno i konvencionalno opterećenje roba koja se uvozi, za što se kao baza pri carinjenju uzima 100kg. Sve carinske robe u Carinskoj tarifi Češke razvrstavaju se u 21 odjeljak sa 657 carinskih pozicija.¹⁶⁷

¹⁶⁵ Bulletin International des douanes, fascicule 23. URSS, Bruxelles 1992.

¹⁶⁶ Bulletin International des douanes, fascicule 103. Chine, Bruxelles 1992.

¹⁶⁷ Bulletin International des douanes, fascicule 189. Tchec Republique, Bruxelles 1991.

SAD

Carinska tarifa SAD iz 1930. godine, sa izmjenama i dopunama, je dvokolona sa 8 odjeljaka, u okviru kojih postoje posebne partije. Kombinacija je izvršena na taj način što su pojedine carinske pozicije ad valorem, dok su druge specifične - po jedinici mjere. Ima i takvih tarifnih brojeva - pozicija gdje su i same pozicije kombinovane, odnosno carina se naplaćuje u određenoj sumi novca po jedinici mjere i još u određenom vrijednosnom procentu (na primjer, tarifa broj 425.02 aldehild - amonijak i 1,5 centi po libri plus 7,5% od vrijednosti ili tarifni broj 428.84 - etilenski oksid gdje se takođe naplaćuje 1,5 centi po libri plus 7% od vrijednosti robe).¹⁶⁸

Carinska tarifa SAD iako odudara od Briselske nomenklature, ipak je moderna i izgrađena u pogledu tehnike razvrstavanja robe. Veći dio tarifnih brojeva u Carinskoj tarifi SAD je ad valorem, a manji dio se zasniva na specifičnim i kombinovanim carinama.

Iz navedenih analiza pojedinih carinskih tarifa niza zemalja mogao bi se izvesti zaključak da su, gledišta uvećanja međunarodne razmjene roba i praktičnih potreba privrednika, najpogodnije one koje su zemlje donijele autonomnim aktima, ali na bazi prototipa Briselske nomenklature. Ove, prije svega, iz razloga što je Briselska nomenklatura savremena, jer je prošla od uslova otvorene međunarodne razmjene roba, poštujući sve naučno-tehnološke aspekte pri konkretnom razvrstavanju roba u određenu carinsku poziciju. Na taj način, kao izgrađeni sistem carinske zaštite, Briselska nomenklatura nalazi velikom broju roba odvojeno mjesto - tarifni stav. Po pravilu, ona izbjegava objedinjavanje više različitih roba, da se razvrstavaju u isti tarifni stav. Veliko preimućstvo Briselske nomenklature je u tome što dajući prototip razvrstavanja robe na jednoobrazan način omogućuje njihovo svrstavanje kod više zemalja, bilo pri uvozu ili izvozu.

6.3. CARINSKA TARIFA EVROPSKE UNIJE (EU)

Još stvaranjem Ugovora o osnivanju Evropske ekonomske zajednice, potpisanog u Rimu 25. marta 1957. godine bilo je predviđeno u glavi 1, odsjeka 1, između ostalog, i ukidanje carina između država - članica ove zajednice i stvaranje carinske unije. Članom 14 bilo je predviđeno postupno snižavanje carina, u tri etape, s tim da kao osnova za sniženje carina budu carinske stope koje su primjenjivane na dan 01.01. 1957. godine.

Istim ugovorom bilo je predviđeno i uvođenje zajedničke carinske tarife i postupak u vezi s usklađivanjem pojedinih carinskih tarifnih stavova (član 18 do 29 Ugovora), u cilju daljeg razvoja međunarodne trgovine i smanjenja prepreka pri razmjeni roba.

Danas je na snazi zajednička carinska tarifa Evropske unije, što je bilo predviđeno članom 23 stav 3. Ugovora, koja je izgrađena na bazi aritmetičke sredine nacionalnih carina zemalja - članica. Kao baza za razvrstavanje roba prihvaćena je Briselska nomenklatura i robe su razvrstane u XXI odjeljak i 99 glava, prema porijeklu robe i stepenu dorade. I u

¹⁶⁸ Bulletin International des douanes, fascicule 21. Etas Unis d'Amerique, Bruxelles 1992.

pogledu bliže tehnike razvrstavanja robe prihvaćena su osnovna pravila iz Briselske nomenklature, koja imaju za cilj da ubrzaju postupak razvrstavanja roba u carinskoj tarifi.

Carinska tarifa Evropske unije je advalorna i dvokolona, s posebnim carinskim opterećenjem i stopama prema trećim zemljama, dok postoje i konvencionalne (ugovorne) stope sa onim koje su zaključile određene sporazume sa zemljama EU, sa manjim carinskim opterećenjem.

6.4. CARINSKE TARIFE ZEMALJA U RAZVOJU I MOGUĆNOST POVEĆANJA PROMETA TIH ZEMALJA SA CARINSKOG ASPEKTA

Zemlje u razvoju su, pored postignutog političkog jedinstva i velikog značaja njihove politike, posebno zainteresovane da, osim saradnje na planu politike, postignu značajnu i privrednu saradnju, kako unutar pokreta takvih zemalja tako i sa ostalim zemljama svijeta. Svakako da je to značajan korak u politici zemalja u razvoju. Uvećanje robne razmjene i ostalih oblika privredno - finansijske saradnje između ovih zemalja predstavlja i za njih primarno privredno pitanje. U isto vrijeme, pored povećanja razmjene roba između zemalja u razvoju, one su spremne da vode otvorenu privrednu saradnju i sa ostalim zemljama svijeta, ali pod uslovima ravnopravne i prisne privredne saradnje bez ikakvog ikakvih uslova prinude ekonomski jačih zemalja. Ostaje, svakako, i dalje iznalaženje načina za permanentno povećanje robne razmjene i ostalih vidova privredne saradnje.

Na putu uvećanja robne razmjene i privredne saradnje, kako unutar zemalja u razvoju tako i sa ostalim zemljama, svakako stoji, između ostalih mjera, i pronalaženje odgovarajućih mogućnosti na planu carinske politike, donošenjem podesnih carinskih propisa, kao i konkretni tretmanom carinske robe u carinskim tarifama. Svakako je to pitanje konkretnog tretmana carinske robe, naročito u pogledu režimskih uslova u vezi sa uvozom - izvozom, nivoom carinskog opterećenja carinskih stopa i drugo posebno značajno, koje zemlje u razvoju moraju riješiti kako bi se omogućila povećana razmjena roba - kao jedan od preduzlova razvoja ovih zemalja i jačanja njihove ekonomske moći. Ovo je posebno aktuelno s obzirom da zemlje u razvoju imaju relativno visoku carinsku zaštitu.

SUDAN

Sudan u svojoj Carinskoj tarifi ima vrlo mnogo carinskih pozicija, gdje se nivo carinskih opterećenja kreće oko 150%, a ima čak i primjera da carinske stope iznose i 300% od vrijednosti robe, tarifa broj 58.08 do 58.10 (za til i druge mrežaste tkanine, čipke, vezove u komadima, trakama ili motivima). To ne znači da nema priličan broj carinskih pozicija sa carinskim stopama koje su manje i iznose između 5 do 40% od vrijednosti robe, što bi se za zemlju u razvoju moglo prihvatiti kao razumna carinska zaštita.

JORDAN

Carinska tarifa Jordana je kombinovana i jednokolona, jer ima tarifne stavove koji imaju i vrijednosno obračunavanje carine, kao i one gdje se carina obračunava po jedinici mjere.

Ipak se može zaključiti da ona nema drastično carinsko opterećenje roba sa carinskim stopama, mada ima tarifnih brojeva koji imaju carinsku stopu od 50%.¹⁶⁹

ARAPSKA REPUBLIKA SIRIJE

Carinska tarifa Arapske Republike Sirije pruža odgovarajuću carinsku zaštitu kao jednokolona i kombinovana carinska tarifa, gdje su carinske stope za carinske robe predviđene po vrijednosti u rasponu od 1 do 100%. (Tarifni broj 92.7, 92.8, 94.1: orgulje, muzičke kutije, mehaničke price - pjevačice, stolice imaju carinsku stopu 100% od vrijednosti robe).¹⁷⁰

INDIJA

Carinska tarifa Indije je u isto vrijeme uvozna i izvozna carinska tarifa. Kao što je poznato, Indija ima u svojoj uvoznoj carinskoj tarifi i preferencijalne carinske stope za uvoz roba iz određenih tarifnih stavova iz nekadašnjih britanskih kolonija, kao i uvoz robe iz UAR i Jugoslavije.¹⁷¹ Uvozna carinska tarifa Indije je sastavljena u dobroj mjeri na principu Briselske nomenklature u pogledu razvrstavanja roba sa kombinovanim naplatom carina. Veći dio roba u uvoznoj carinskoj tarifi Indije ima advalorno carinsko opterećenje, sa carinskim stopama između 50 do 170%, ali se za neke robe određuje i specifična carina po kvintalu ili kilogramu, gdje se plaća odgovarajući iznos rupija.

I pored ovako visoke carinske zaštite, moguća su unapređenja robne razmjene sa carinskog aspekta između Indije i drugih zemalja u razvoju putem uvođenja u njen carinski sistem preferencijalnih carina, kao što je slučaj između nje, naše zemlje i UAR. Takav sporazum treba da pospješi robnu razmjenu između pomenutih zemalja i on se počeo primjenjivati još 1968. godine, sa sniženjem stopa i do 50% iz carinskih tarifa ovih zemalja.

Izvozna carinska tarifa Indije treba da smanji izvoz nekih roba za kojima se posebno osjeća potreba na indijskoj teritoriji. Ona je zasnovana takođe na kombinaciji: izvjestan dio robe ima vrijednosno carinsko opterećenje - u odgovarajućem procentu, a izvjestan specifično - po jedinici mjere (po toni, kilogramu, kvintalu i sl.)

MAROKO

Carinska tarifa Maroka¹⁷² koja je donijeta 1973. godine na bazi Briselske nomenklature, je uvozna dvokolona carinska tarifa, sa generalnom i povlaštenom carinskom stopom. Neke robe u ovoj tarifi imaju i veće carinsko opterećenje od 200% (to je slučaj sa parfimerijskim, toaletnim, kozmetičkim proizvodima iz tarife broj 33.06. Carinske tarife, kao i alkoholnim pićima tarifa broj 22.09. Carinske tarife, gdje je generalna carinska stopa 225%, a povlaštena 150%). I u ovoj carinskoj tarifi za dobar dio roba važi carinska stopa od preko 100% od vrijednosti robe.

¹⁶⁹ Jordan's Customs and Excise Law and Tariff Rates, 1994.

¹⁷⁰ Bulletin International des douanes, Republique Arabe Syrienne, Bruxelles 1992.

¹⁷¹ Carinska tarifa Indije: Bulletin International des douanes, fascicule 4. Bruxelles 1985., kao i M. Pajić, Sporazum o proširenju trgovačke i privredne saradnje Jugoslavije, Indije i UAR, Beograd 1970.

¹⁷² Carinska tarifa Maroka - Bulletin International des douanes, fascicule 132. Perou, Bruxelles 1993.

BOLIVIJA

Slična je situacija i sa carinskim tarifama Perua, Brazila, Kolumbije, Bolivije, koje takođe imaju prilično visoku carinsku zaštitu, sa carinskim stopama za niz roba i do 100%. Tako na primjer, Carinska tarifa Bolivije¹⁷³ je kombinovana carinska tarifa koja bazira i na specifičnim i na advalornim carinama i koja je donijeta na osnovu Briselske nomenklature. Slična ovoj je i Carinska tarifa Perua¹⁷⁴ takođe kombinovana sa istim principima.

COLUMBIJA I BRAZIL

Carinske tarife Kolumbije i Brazila¹⁷⁵ su jednokolnane i advalorne, sa prilično izraženim carinskom zaštitom. To je posebno karakteristična carinska tarifa Brazila, koja je donijeta na bazi briselskog prototipa carinske nomenklature. U odjeljku XI ove carinske tarife - "tekstilni materijal i izrađevine od tekstilnog materijala", u glavi 57. dobar dio roba ima carinske stope 150% od vrijednosti, a i u ostalim glavama ovog odjeljka carinsko opterećenje najčešće se kreće između 100 i 155%. Uopšte uzev, Carinska tarifa Brazila ima prilično visoko carinsko opterećenje, što se može utvrditi i iz drugih odjeljaka u njoj.

Sa carinskog i ekonomskog stanovišta donekle je opravdana ovako visoka carinska zaštita zemalja u razvoju, jer treba da omogući nesmetani razvoj mladih privreda i da ih zaštiti od inostrane konkurencije. Ali, ona ima i lošu stranu pošto visoka carinska zaštita onemogućava povećanu međunarodnu trgovinu, otežava plasman pod određenim uslovima domaće proizvodnje. Znači, pretjerano visoka carinska zaštita koja traje duži niz godina negativno se odražava na razvoj domaće proizvodnje. Takva proizvodnja može ostati neekonomična dug niz godina, neproduktivna, malih serija. To, između ostalog, ima za posljedicu da se domaća privreda ne može, gledajući šire, dovoljno razvijati bez određene razumne konkurencije inostranih roba proizvedenih u savremenim uslovima privređivanja.

Aktivnost u zemljama u razvoju na planu carinske zaštite treba dalje da se odvija u pravcu definisanja carinske politike, sa posebnim tretmanom carinske robe u carinskim tarifama. Carinske stope u carinskim tarifama zemalja u razvoju treba "podesiti" tako da dozvoljavaju nesmetanu trgovinu, kao i uvoz, ali u isto vrijeme da omogućavaju i određenu carinsku zaštitu i nesmetani unutrašnji privredni razvoj zemlje.

To se može postići uvođenjem u carinsko pravo, pogotovo u carinske tarife, instituta preferencijalnih carinskih stopa. Putem ovakvih carinskih stopa u carinskim tarifama zemalja u razvoju može se postići prilično umanjeno nivoa carinskog opterećenja za uvoz roba iz određenih zemalja i na taj način stimulisati razvoj razmjene roba.

Konkretni primjer takvog unapređenja razvoja međunarodne trgovine sa zemljama u razvoju dala je naša zemlja. Još 1967. godine zaključen je u Nju Delhiju tripartitni sporazum o proširenju trgovine i ekonomske saradnje između Jugoslavije, Indije i Ujedinjene Arapske Republike, koji je stupio na snagu 1.IV 1968. godine. Cilj Sporazuma je bio jačanje međusobne privredne saradnje, povećanje trgovinske razmjene između

¹⁷³ Bulletin International des douanes, fascicule 101. Bolivie, Bruxelles, 1994.

¹⁷⁴ Bulletin International des douanes, fascicule 136. Perou, Bruxelles 1994.

¹⁷⁵ Bulletin International des douanes, Columbic, fascicule 90. Bruxelles, 1995.; Brasil, fascicule .6, Bruxelles.

zemalja u razvoju kao i doprinos razvoju međunarodne trgovine (član I navedenog sporazuma).

Svrha ovog sporazuma je bila da unaprijedi robnu razmjenu i da dovede do povećanja međunarodne trgovine.

6.5. UTICAJ SISTEMA KVALITETA ISO 9000 NA MJERE KONTROLE I NADZORA U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU

Radi bržeg i efikasnijeg svrstavanje robe po carinskoj tarifi, u postupku carinjenja i carinske kontrole neophodno je da podnosilac Jedinstvene carinske isprave raspolaže specifičnim podacima o robi i prezentira ih pri izvoznom ili uvoznom carinjenju. Ovo naročito, jer postupak utvrđivanja neophodnih parametara zahtjeva duži vremenski period. U principu, svrstavanje robe bazira se na prethodnom utvrđivanju hemijsko-tehnoloških i drugih osobina robe, kao i odredbi koje proizilaze iz Harmonizovane nomenklature Carinske tarife¹⁷⁶, te posjedovanja sertifikata o kvalitetu ubrzava postupak.

Potvrda o sistemu kvaliteta ISO 9000 je skup međunarodnih standarda, odnosno niz postupaka predviđenih određenim standardima. Ti standardi obuhvataju: organizacionu strukturu, odgovornosti, postupke, procese i rezurse potrebne za ostvarivanje upravljanja kvalitetom. To je dokument koji opisuje opšte postupke koje preduzeća primjenjuju radi ostvarenja kvaliteta svojih proizvoda i usluga, kao i redosled aktivnosti u oblasti kvaliteta, koji se odnose na: određeni proizvod, ugovor, uslugu ili projekat.¹⁷⁷

Upotreba znaka ISO 9000 ne može se koristiti za reklamiranje nekog konkretnog proizvoda, jer se ne odnosi na njegov kvalitet, već na uveden sistem kvaliteta u preduzeću. Postoje posebni standardi i tehnički propisi koji se odnose na kvalitet pojedinih proizvoda i usluga, a oni nemaju nikakve veze sa serijom standarda ISO 9000.

Kod korišćenja međunarodnih standarda, od čega ISO 9004 daje uputstvo o tehničkim, administrativnim i ljudskim faktorima koji utiču na kvalitet proizvoda, od pojave potreba do zadovoljenja kupca, dok se ISO 9001, 9002 i 9003 koriste za svrhe eksternog obezbjeđenja kvaliteta u situacijama kada je to regulisano ugovorom.

Za poslovanje preduzeća sa inostranstvom, jedan od glavnih faktora je kvalitet proizvoda ili usluga. Postoji ukupan trend strožijih zahtjeva kupca u pogledu kvaliteta i uslova proizvodnje. Radi postizanja željenog kvaliteta proizvoda zahtjeva se odgovornost i učešće svih članova preduzeća. U tom pogledu su od posebnog značaja i kontrolno-nadzorne mjere, koje treba da budu u funkciji nastojanja da obim sistema kvaliteta bude takav da se postignu ciljevi koji omogućavaju uspostavljanje i održavanje sistema kvaliteta ISO 9000 unutar organizacije.

¹⁷⁶ Međunarodni ugovori, Zakon o ratifikaciji ugovora sporazuma o tehničkim preprekama u trgovini (Sl.list SFRJ 2/82).

¹⁷⁷ Z. Milojević: Kvalitet i standardizacija, Beograd 1992. str. 68.

Obezbjeđenje kvaliteta nije kompletno ako utvrđeni zahtjevi u potpunosti ne odražavaju sistem kvalitata ISO 9000, čime ispunjavaju i potrebe korisnika.

U borbi za osvajanje tržišta i pridobijanje potrošača kvalitet je najmoćnije oružje. ISO 9000, kod nas prihvaćen kao JUS ISO 9000, preduslov je opstavnika na evropskom i svijetskom tržištu, jer čini jedinstven jezik sporazumjevanja širom svijeta. Izuzetan značaj koji ovaj sistem standarda ima u svim aspektima kvaliteta, pa tako i u pogledu mjera kontrole i nadzora osvrnemo na osnovne mehanizme ovog modela standarda i na glavne prednosti njegovog uvođenja.

Potvrda o sistemu kvalitata po jednom od modela ISO 9000 je neophodna da se obezbjeđi povoljna ulaznica u Evropsku uniju i svijetsko tržište, kao i garancija da će naš izvoz biti uspješan, ravnopravan i konkurentan.

Preduzeća koja razmišljaju o uvođenju sistema kvaliteta, moraju da znaju da se certifikat ISO 9000 ne izdaje ni za jedan određeni proizvod (uslugu), već za način organizacije rada i ukupnog poslovanja na koje se svi ovi standardi odnose. Korišćenje oznake ISO 9000, ne može da se koristi za reklamiranje proizvoda, jer se ne odnosi na njegov kvalitet, već na uvedeni sistem kvaliteta u preduzeću.¹⁷⁸

Potvrda o sistemu kvaliteta ISO 9000 je garancija da se posluje u okviru međunarodnih standarda. Naše firme mogu izvoziti i bez certifikata, ali pod izuzetno nepovoljnim uslovima, a time i po znatno nižim cijenama.

Prilikom plasiranja na evropsko i svijetsko tržište, našu robu mogu eliminisati razne vancarinske mjere i ograničenja, kao što su: kvalitet, cijena, certifikati, status firme, članstvo u profesionalnoj međunarodnoj organizaciji i sl. Oslobođanje od carina ili njihovo smanjenje čini samo dio prepreka, i to onaj koji se najlakše može savladati.

Jedan od bitnih problema sa kojim se suočavaju naša preduzeća pri sprovođenju projekta ISO 9000 je ljudski faktor. Problemi, se prije svega, odnose na atmosferu u organizaciji, ponašanje i navike. Primjena sistema kvaliteta ISO 9000 u našoj zemlji predstavlja i promjenu svijesti ljudi u njihovom odnosu prema preduzeću.

Dok se naša zemlja sada bori za povratak na zapadnoevropsko i svijetsko tržište, naši nekadašnji neuspješni konkurenti su uspjeli da povećaju izvoz u Evropsku uniju, dobrim dijelom zahvaljujući strukturalnim promjenama u privredi, koje su na vrijeme preduzeli.

Stoga, naša privreda mora da se što prije prilagodi promjenama, jer ćemo u suprotnom biti nekonkurentni i prinuđeni da izvozimo uglavnom sirovine, što je neracionalno.

Može se očekivati da će se u dogledno vrijeme potvrda (certifikat) o sistemu kvaliteta po jednom od modela ISO 9000 predstavljati garanciju naših firmi i ulaznicu za evropsko i svijetsko tržište. Ovo tim prije, što se suspenzijom ekonomskih sankcija stvaraju povoljni uslovi za reintegraciju naše privrede u međunarodne ekonomske tokove.

¹⁷⁸ Zakon o standardizaciji (Sl. list SRJ br. 30/96) i uredba (Sl. list SRJ br. 55/97)

Unapređene izvoza robe, postiže se politikom realnog kursa dinara, razvojnom politikom, sistemom i mehanizmom povraćaja: poreskih, carinskih i dr. dažbina, kreditno-monetarnom politikom i ostalim mjerama ekonomske politike.

Osim toga, za potpuno i nesmetano uključivanje naše privrede u evropsko i svijetsko tržište, neophodno je da se proces proizvodnje i prometa odvija prema sistemu kvaliteta po jednom od modela ISO 9000.

Pošto je Skupština SRJ usvojila Zakon o carinskoj tarifi, još je više približena nomenklatura Kombinovane carinske tarife Evropske unije, čime su stvoreni uslovi za ravnopravnije pregovore sa svijetskim ekonomskim integracijama, kao i lakše uključivanje i jednostavniju razmjenu sa Evropskom unijom i svijetskim tržištem i selektivniju zaštitu razvojnih grana naše privrede.

6.6. NEKE ZAKLJUČNA RAZMATRANJA U VEZI SA MJERAMA KONTROLE I NADZORA U MEĐUNARODNOM TRANSPORTU

Na međunarodnom planu sistemi carinskih tarifa (Harmonizovana i Briselska carinska nomenklatura), pa i carinske tarife niza zemalja u kombinaciji sa spoljnotrgovinskim uvozno-izvoznim režimima, često su podložni (izigravanju, i to na više načina: zaobilaženjem postojećih propisa od strane uvoznika-izvoznika, ilegalnim uvozom-izvozom roba i njihovim neprijavlivanjem zvaničnim državnim organima ili putem lažnog prikazivanja svojstava roba kako bi se one deklarirale u druge tarifne pozicije i tako izgrao zvanični režim za odnosnu robu ili izbjegla određena druga barijera pri uvozu ili veće fiskalno opterećenje. Zato mjere kontrole i nadzora u međunarodnom transportu od strane zvaničnih državnih organa moraju biti dosljedne i konstantne. One podrazumjevaju koordinirano dejstvo svih učesnika u lancu međunarodnog transporta, kako ugovornih strana tako i oficijalnih organa (finansijske policije, carine, međunarodnih transporterata, drugih pograničnih organa-veterinarskih, fitopatoloških, sanitarnih i dr).

“Probijanju određenih propisanih spoljnotrgovinskih uvozno-izvoznih barijera uvoznici-izvoznici pribjegavaju iz više razloga: jednom zbog visokih dažbina (npr. visokih carina, za određene robe), drugi put iz razloga ograničavajućih režimskih uslova ili zabrana uvoza ili izvoza (npr. ilegalnog uvoza-izvoza opojnih droga, oružja, municije, ilegalnog iznošenja spomenika kulture i drugih predmeta pod zaštitom države, određenih istorijskih ili prirodnih rariteta i sl.), treći put iz nekih trgovačko-komercijalnih razloga-plasmana deficitarnih roba na tržištu po svaku cijenu. Dakle, razlozi i motivi izbjegavanja (evazije) propisanih mjera nadzora i kontrole u međunarodnom transportu mogu biti višestruki. Tako se, npr., iz uporednog prikaza carinskih tarifa i carinskih propisa u visokoravijenim zemljama, kojima smo se bavili u predhodnom odjeljku, može zaključiti da tamo gdje su carinske stope za određene robe više, veće su i težnje uvoznika za njihovim “izigravanjem” i “zaobilaženjem”. To se. Takođe, odnosi i na druga ograničenja i zabrana uvoza-izvoza, koje uvoznici-izvoznici i međunarodni transporterata često nastoje da prenebjegnu u po cijenu neprijavlivanja roba i njihovog lažnog prijavljivanja i deklarisanja kako bi se restriktivni spoljnotrgovinski uvozno-izvozni režimi zaobišli.

Zbog svega iznesenog, mjere kontrole i nadzora u međunarodnom transportu od strane svih učesnika (kako zvaničnih organa i predstavnika države), tako i od strane međunarodnih transportera moraju biti konstantne u izvršavanju postavljenih zakonskih okvira. Te mjere ne smiju biti jednostavne, već naprotiv, vrlo heterogene i različite. To znači da sa aspekta kontrole i nadzora u međunarodnom transportu one moraju biti primjenjene ne samo kao faktičke mjere pri uvozu, provožu i izvozu putem pregleda robe i prevoznih sredstava u svim vidovima međunarodnog transporta, nego i kao mjere tzv. dokumentarnog nadzora (putem sravnjenja svih isprava, prevoznih dokumenata koje prate robu u pojedinim vidovima međunarodnog transporta-kao što su teretnica, tovarni list, razna uvjerenja o robi, manifesti u pomorskom i vazdušnom transportu, carinske deklaracije, fakture, karneti TIR, ECS i dr., sa fakturnim stanjem robe, njihove ambalaže i međunarodnih prevoznih sredstava.

Nekada se ove mjere nadzora i kontrole u međunarodnom transportu ne mogu sprovesti samo na graničnim prelazima, nego i posteriornim kontrolama (kod uvoznika, u preduzeću, sravnjivanju stanja i carinskih deklaracija - jedinstvenih carinskih isprava sa stvarnim stanjem robe). Ova mogućnost je predviđena i carinskim zakonom naše zemlje.¹⁷⁹ Tako se citiranim članom 141. Carinskog zakona predviđa da su učesnici u carinskom postupku, korisnici uvezene robe i druga lica kod kojih se nalazi uvezena roba dužni da u roku od 2 godine od dana podnošenja deklaracije carinskim organima omoguće pregled poslovnih knjiga, isprava, obračuna i drugih podataka iz evidencije, kao i pregled robe radi provjeravanja podataka utvrđenih u provedenom carinskom postupku na osnovu činjenica od kojih zavisi obračun carina i drugih uvoznih dažbina, odnosno uslova za korišćenje carinske povlastice po Carinskom zakonu.¹⁸⁰ Takođe, po citiranom pravnom osnovu, carinski obveznici i druga lica koja posjeduju dokument o izvezenoj robi, dužni su da u roku od 3 godine od dana podnošenja izvozne carinske deklaracije da carinskim organima ili ovlaštenim licima (kontrolori), omoguće pregled finansijske i druge dokumentacije kao i uvid u proizvodnju robe, radi provjeravanja tačnosti podataka navedenih u izdatim uvjerenjima o domaćem porijeklu robe koji su u postupku izvoznog carinjenja ovjerili carinski organi.

Dakle, sve te mjere kontrole, i nadzora u svim vidovima međunarodnog transporta su permanentne i preduzimaju se od strane mnogih subjekata i organa. Kao što smo istakli, i opseg tih mjera je mnogostruk-kako pri samom činu prevoza, tako i kasnije. Tu svakako, zvanični državni organi imaju posebnu ulogu (carina, policija i dr.), ali i mnogi drugi subjekti (veterinari, fito-patološki organi, transporter, špediteri) takođe moraju dati svoj doprinos da se predviđene mjere i kontrole ne zaobilaze i ne "izigravaju".

Osim kontrolno-nadzorne uloge nadležnih organa, efikasnije sprovođenje mjera kontrole i nadzora u međunarodnom prevozu podrazumjeva i lojalno ponašanje u skladu sa propisima svih učesnika u međunarodnom prevozu (vlasnika robe, uvoznika-izvoznika, međunarodnih špeditera). To sa njihove strane zahtjeva niz radnji, počev do urednog prijavljivanja robe zvaničnim organima na otvorenim graničnim prelazima, pravilnog i tačnog deklarisanja robe u mnogim ispravama u međunarodnom transportu - kako onim komercijalnim, trgovačkim, tako i u transportnim, carinskim i mnogim drugim. Pored toga,

¹⁷⁹ Čl. 141. Carinskog zakona (Sl.list SRJ br. 45/92, 16/93, 50/93, 28/96).

¹⁸⁰ Carinski zakon, Čl. 22, 23, 24 (osim nekih povlastica), 25 (osim nekih povlastica) i 26.

to podrazumjeva i njihovo lojalno ponašanje u pogledu razvrstavanja robe u odgovarajuću carinsku tarifu sa carinskim stopama i spoljnotrgovinske režime (nomenklaturu spoljne trgovine), kao i poštovanje određenih zabrana na planu uvoza i izvoza robe. U mjeri u kojoj se i učesnici u međunarodnom transportu i kontrolno-nadzorni organi budu dosljednije pridržavali propisa, transport robe odvijati će se efikasnije, sa što manjim zadržavanjima na graničnim prelazima, a samim tim i mogućnošću da roba što prije stigne do krajnjeg korisnika.

Sprečavanje zloupotreba primjenom samo restriktivnih mjera često zna da bude kontraproduktivno—što god je država rigoroznija u pogledu mjera kontrole i nadzora u međunarodnom transportu i što god su propisi restriktivniji na planu uvoza i zabrana, visokih carina i carinskih stopa, ograničavajućih režima, visokih poreza i dr., mjere izigravanja i zaobilaženja postojećih “režima” na planu uvoza-izvoza i provoza po pravilu su sve prisutnije kod uvoznika-izvoznika, transportera, špeditera i mnogih drugih lica. Zato država mnogo može da učini smanjenjem mnogih “barijera” i ograničenja, kako bi se smanjila i potreba uvoznika-izvoznika za izigravanjem i zloupotrebom postojećih propisa na planu uvoza i izvoza. S druge strane, uravnoteženi propisi preventivno će djelovati na subjekte uvoza i izvoza roba, jer u razumnoj mjeri takvih uravnoteženih propisa, oni neće imati potrebu da pribjegavaju njihovim zloupotrebama.

Svakako, to ne isključuje nužnost zakonskog sankcionisanja zloupotreba u međunarodnom prevozu i pri uvozu, izvozu i prevozu roba. Ove sankcije, kao krajnja mjera države protiv zloupotreba i izigravanja propisa imaju za cilj ne samo da se počionici tih zloupotreba kazne, već i da se svi potencijalni počinioci odvrate od izigravanja propisa, u čemu se ogleda i njihovo preventivno dejstvo.

7. MJERE KONTROLE I NADZORA U LUCI BAR I NJENIM SKLADIŠNIM PROSTORIMA I PREVOZNIM SREDSTVIMA

7.1. ULOGA I ZNAČAJ LUKE BAR I SLOBODNE ZONE BAR, POSEBNO SA ASPEKTA KOMBINOVANOG (MULTIMODALNOG) PREVOZA

Neosporno je da će Luka Bar, kao jedina međunarodna trgovačka luka Jugoslavije na Jadranu i njena slobodna zona Bar, imati sve veći značaj pri izvozu, uvozu i provožu ne samo jugoslovenskih roba nego i roba naših sjevernih suseda, posebno Mađarske i Austrije. Poznata je činjenica da se još u vrijeme bivše SFRJ tri četvrtine mađarskog i austrijskog uvoza i izvoza odvijalo preko sjevernonjemačkih luka, a jedna četvrtina preko jugoslovenskih jadranskih luka¹⁸¹. Svakako u perspektivi će se taj odnos popravljati u korist barske luke, naročito sa izgradnjom brze pruge Subotica-Beograd-Niš i auto-puta Niš-Bar. Ovo tim prije što je to i prirodna potreba ovih zemalja kada se roba otprema iz ovih zemalja za Aziju i Afriku, kao i pri dopremi roba za ove zemlje iz tih destinacija. Pored toga, izgradnjom auto-puta Bar-Niš i modernizacijom pruge Subotica-Beograd-Bar, biće pojačan saobraćaj i promet domaćih roba pri izvozu i roba pri uvozu namenjenih domaćem tržištu.

U vezi sa naprijed iznesenim, za očekivati je da će preko Luke Bar sve više dolaziti i do korišćenja kombinovanog međunarodnog transporta, pa je s tim u vezi moguć veći broj kombinacija različitih vidova transporta – npr., pomorsko-željeznički, pomorsko-drumski, riječno-drumsko-pomorski, transport cijevima i cjevovodima (izgradnjom budućeg cjevovoda) i sl. Na taj način, moguće je da se roba poslije pomorskog prekookeanskog transporta dalje transportuje drumskim ili željezničkim saobraćajem, a zatim riječnim transportom Dunavom do određene destinacije. S tim u vezi su posebno aktuelne i mjere kontrole (prije svega, faktičke, dokumentarne sa prevoznim ispravama i prevoznim sredstvima) radi sprečavanja zloupotreba sa carinskom robom vozara, skladištara i drugih učesnika u transportnom lancu, ali i one indirektna, posredne, posebno kad se radi o smještaju robe u lučka skladišta, slobodne zone i druga skladišta kako bi se izvršila često naknadna (posteriorna) kontrola kako od strane samih zvaničnih upravnih, inspeksijskih carinskih i drugih organa, tako i od strane nadležnih organa depozitara robe smještene u pojedinim javnim, lučkim i drugim skladištima.¹⁸² U tom smislu, isti organi moraju dobro da poznaju transportna dokumenta i drugu spoljnotrgovinsku dokumentaciju kako bi mogli utvrditi eventualne zloupotrebe sa carinskom robom u međunarodnom prevozu.

¹⁸¹ Stanković prof. dr Miodrag Stanković: Neke aktuelnosti u vezi sa slobodnim carinskim zonama u nas i u svijetu, "Transport" br. 10/97. str. 8-10.

¹⁸² Simić mr Pavle: Slobodne carinske zone s gledišta nacrtu Crinskog zakona, Carinski pregled, br.10/72, str. 25-28.

Pri sprovođenju kontrole i nadzora u međunarodnom prevozu, moraju se jasno definisati i nadležnosti pojedinih organa, inspeksijskih službi, carinskih organa i interne kontrole u transportnim i skladišnim organizacijama kako ne bi došlo do eventualnog sukoba nadležnosti i pomješanih ovlašćenja različitih organa. Primjera radi, treba praviti jasnu razliku između nadležnosti carinskih organa nad carinskom robom koja se pod carinskim nadzorom u odnosu na ovlašćenja drugih inspeksijskih organa (npr. finansijske policije) za robu koja je ocarinjena i kao domaća roba se prevozi i pušta u slobodan promet na domaćem tržištu.¹⁸³ Ulazni carinski organi su ovlašćeni da utvrđuju sve zloupotrebe sa carinskom robom koja je pod carinskim nadzorom, a tada ta ovlašćenja ne bi imali organi unutrašnje kontrole na domaćem tržištu. Na drugoj strani, poslije završenog carinjenja i sprovedenog carinskog nadzora, dalju kontrolu i nadzor nad njegovom robom mogli bi da imaju isključivo organi unutrašnje kontrole poput finansijske policije (npr. u vezi sa plaćenjem unutrašnjih dažbina, taksu i sl.). Ovo ističemo sa posebnim razlogom, jer su u praksi mogući sukobi nadležnosti pojedinih različitih organa, što ne znači da organi policije ne mogu imati određena ovlašćenja da spriječe određene zloupotrebe i sa carinskom robom, ali pri tome oni ne mogu da donose neposredne odluke, već su dužni da takav slučaj prijave i predaju prekršioca sa carinskom robom na dalju nadležnost carinskim organima. Sa otvorenim i dinamičnim robnim prometom preko Luke Bar ovakvih će problema i zloupotreba nesumnjivo biti i u perspektivi, tako da ih svakako treba sprečavati i delikvente kažnjavati.

Luka Bar i prevoz roba kroz tu luku biće iz godine u godinu sve uvećaniji, kombinovani saobraćaj će se povećavati, a s tim u vezi povećavaće se i smještaj takve robe u mnogim lučkim carinskim i javnim skladištima, što će zahtijevati i posebnu obazrivost ovih skladištara u obezbjeđenju fizičkog i dokumentarnog nadzora za robu smještenu na čuvanje, oplemenjivanje i sl.

Luka Bar predstavljaće u perspektivi „ulazna i izlazna vrata” Jadrana za robu iz naše zemlje i njenih susjeda. Domaća privreda obavljaće uvoz-izvoz roba preko Luke Bar, njenih lučkih skladišta i slobodne zone Bar. Ona će se u perspektivi sve više širiti, tako da će se njeni kapaciteti povećavati. Slobodna zona koja će više imati karakter „lager skladišta” robe uz nužno njeno održavanje. Ukoliko slobodna zona bude u budućnosti imala potrebe za proizvodnjom, onda će se svakako ona širiti izvan Luke Bar (negdje u zaleđu ili čak izvan grada Bara tunelom kroz Sozinu (drumska i željeznička veza) pa se može prostirati u ravnici oko Virpazara, gdje bi se eventualno mogla locirati zonska proizvodnja.

Inače, u luci Bar se efikasno može obavljati nadzor i kontrola nad brodovima, kamionima, željezničkim vagonima, cisternama, kontejnerima i svim transportnim sredstvima kojima se obavlja prevoz u međunarodnom saobraćaju. To mogu da učine svi nadležni organi u okviru svojih kompetencija (carinski, pogranični, veterinarski, fitopatološki, organi unutrašnje lučke kontrole, organi uprave i inspekcije i dr.) zavisno od toga da li se radi o robi koja potpada pod carinski nadzor ili onoj robi koja je u unutrašnjem – domaćem prometu. Smatramo da je nužno da se pri sprovođenju mjera kontrole i nadzora nad robom i prevoznim sredstvima, u lučkim skladištima i slobodnoj zoni, ove mjere efikasno

¹⁸³ Mađarić dr Juraj: Špedicija (Špeditorska tehnika, transportno osiguranje, carinski postupak), Zagreb, 1978., str.183-185.

obavljaju od strane nadležnih organa. Tu je bitno da pri sprovođenju mjera kontrole i nadzora ne dođe do sukoba nadležnosti (bilo pozitivnog, bilo negativnog), tj. da se više različitih organa oglašava nadležnim ili da svi oni odbijaju nadležnost, odnosno proglase se nenadležnim. U tom smislu u praksi se mogu pojaviti i takve nedoumice, iako su zakonska ovlašćenja svih organa u međunarodnom transportu jasno određena i razdvojena; naime, po carinskom zakonu sve mjere carinskog nadzora koji obuhvata mjere za sprečavanje neovlašćenog postupanja sa carinskom robom i obezbjeđenje robne istovjetnosti vrše carinski organi dok se nad njom ne sprovede određeni carinski postupak¹⁸⁴. Istom se odredbom predviđa da carinski nadzor obuhvata naročito: 1) čuvanje i pregled carinske robe, 2) sprovođenje carinske robe, 3) stavljanje carinskih obilježja, 4) uzimanje uzoraka, prospekata, fotografija ili drugih podataka kojima se obezbjeđuje istovjetnost robe, 5) pregled i pretres prevoznih i prenosnih sredstava i vozačkog osoblja, odnosno posade, 6) pregled prtljaga putnika i lični pretres putnika. Carinskim zakonom decidirano je predviđeno¹⁸⁵ i šta se izuzima od carinskog nadzora, pa bi u tom smislu u Luci Bar ostali izvan domašaja carinskog nadzora jedino domaći i strani vojni brodovi i brodovi organa unutrašnjih poslova. dok bi sva druga roba i prevozna sredstva u međunarodnom pomorskom transportu potpadala bi pod carinski. Međutim, poslije sprovedenog postupka carinskog nadzora i carinjenja npr. uvozne robe, ona bi potpadala pod kontrolu i nadzor i drugih organa uprave i inspekcija (poreskih organa pri prodaji robe i sl.). Svakako, to ne znači da carinski organi poslije sprovedenog određenog carinskog postupka nemaju prava da izvrše naknadnu (posterionu) kontrolu carinske robe, posebno koja je uvezena za određene namjene i koja podleže određenim carinskim beneficijama (npr., za robu koja je dobila određeno oslobođenje od plaćanja carine – da li je kod korisnika povlastice, ili za carinsku robu koja je sa određenom namjenom privremeno uvezena – da li se koristi u date svrhe i sl.).

U Luci Bar će se mjere kontrole i nadzora nad transportnim sredstvima, skladištima, slobodnoj zoni, odvijati faktičkim pregledom i kontrolom od strane nadležnih organa, ali i dokumentarnom kontrolom isprava i dokumenata koji prate robu u međunarodnom transportu i sravnjenja deklariranih stanja sa robom. Za sve eventualne zloupotrebe odgovorna lica odgovaraće u skladu sa pozitivnim zakonskim propisima.

Oživljavanje Luke Bar i njenih tokova skladištenja i prevoza robe u međunarodnom transportu doprinijeće daljem razvoju same Luke Bar, većem deviznom prilivu naše zemlje, po osnovu izvršenih usluga razvoja infrastrukture, većem stepenu upošljavanja domaće radne snage, većem razvoju drugih vozara, prije svega željeznice i drumskog prevoza posebno sa aspekta prevoza „od skladišta-do skladišta”, „od vrata-do vrata”.

¹⁸⁴ Čl. 5 Carinskog zakona (Sl. list SRJ br. 45/92, 16/93, 50/93, 28/96).

¹⁸⁵ Čl. 7 Carinskog zakona (Sl. list SRJ br. 45/92, 16/93, 50/93, 28/96).

7.2. SLOBODNA ZONA BAR

Slobodna zona Bar, kao što smo naprijed istakli, prvenstveno je zamišljena kao zona koja će služiti za lagerovanje robe pri uvozu-izvozu. Ona će manje biti proizvođačka zona, a više zona u koju će robu pripremati radi njene otpreme ili dopreme. Pošto su slobodne zone u nas novim saveznim Zakonom o slobodnim zonama¹⁸⁶ dobile niz novih privilegija i beneficija, mada nisu isključene iz carinskog područja naše zemlje, očekuje se da i slobodna zona Bar doživi snažan ekonomski razvoj. Niz privrednih delegacija iz svijeta već su pokazale interes za zonu Bar. U njoj bi se iz zemalja Azije (posebno Japana) mogla određena roba sklapati, uz primjenu jeftine domaće radne snage, i kao finalni proizvod dalje distribuirati (posebno uređaji elektrotehnike, video-rekorderi, televizijski aparati i sl.). No, ipak u ovoj zoni ne bi se mogle razvijati proizvođačke „prljave” industrije iz ekoloških razloga. Uostalom, to izričito zabranjuje čl. 6 Zakona o slobodnim zonama koji određuje da nije dozvoljeno obavljanje djelatnosti kojima se ugrožava životna sredina, zdravlje ljudi, materijalna dobra i bezbjednost zemlje.

Slobodna zona Bar ima prednost u odnosu na druge slobodne zone i po svom prirodnom položaju – kao pomorskaluka koja je sa dubokim zaleđem zemlje povezana željezničkim i drumskim transverzalicama. Roba se u međunarodnom kombinovanom transportu može efikasno distribuirati iz zone na brod ili iz zone u vagon, kamion, kontejnerima i sl. kao i obratno. Zona Bar je povezana prugom Budimpešta-Beograd-Bar i na taj način može služiti i za smještaj mađarske robe, njeno eventualno oplemenjivanje i dalje distribuiranje. Ona na taj način, u istom cilju može poslužiti kao korisna destinacija niza roba iz zemalja Sjeverne Evrope.

Zakonski uslovi su vrlo povoljni i uz manju reviziju Zakona o slobodnim zonama¹⁸⁷, pružiće još veću šansku domaćim zonama, pa i slobodnoj zoni Bar¹⁸⁸. No, i pored toga, bitno je oslobođenje od svih dažbina i carina na robu koja se uvozi u slobodnu zonu (opreme, reprodukcionog materijala i dr.) u cilju proizvodnje koja je namjenjena izvozu. Tako će i slobodna zona Bar biti snažan impuls izvoza i deviznog priliva, po tom osnovu.

Strana ulaganja u našu privredu će, dakle, posebno doći do izražaja u Luci Bar, a naročito u slobodnoj zoni Bar iz razloga njenih komparativnih prednosti (u odnosu na neke druge slobodne zone u zemlji), prije svega iz razloga što je Luka Bar značajno stjecište transportnih puteva, gdje se ukrštaju pomorski, željeznički i drumski transport i gdje će se transport roba pri uvozu-izvozu nesumnjivo odvijati baš putem tog višegranskog (multimodalnog), kombinovanog transporta. To je luka i zona koja ima podesnu vezu sa zaleđem, što je jedan od osnovnih preduslova za razvoj istih. Međutim, saobraćajnu vezu luke i zone Bar sa zaleđem treba još više razvijati i modernizovati, posebno prugu Beograd-Bar, dok će izgradnja novih autoputeva Beograd-Bar i Bar-Niš dovesti do još većeg razvoja luke Bar i slobodne zone Bar. S druge strane, uz dalje poboljšanje zakonske

¹⁸⁶Sl. list SRJ br. 81/94. Zakon o slobodnim zonama (Sl. list SRJ 81/94)

¹⁸⁷ Stanković dr Miodrag: Međunarodni transport i špedicija, Beograd, 1987., str. 170-180.

¹⁸⁸Posebno kad se izmjenom čl. 12 ovog Zakona izmijeni uslov da osnivački ulog stranog lica u preduzeću za upravljanje slobodnom zonom ne može biti veći od 49%.

regulative u vezi slobodnih zona i stranih ulaganja u slobodnim zonama i van nje¹⁸⁹, značajno bi bilo da se izgradi posebna strategija i plan razvoja slobodne zone Bar, sa svim rješenjima koja bi bila od značaja za njen perspektivni razvoj na dugoročnoj osnovi, sa mnogih aspekata kao što su: koja će se roba u njoj smještati, koja će se roba oplemenjavati, koja će se roba u njoj industrijski proizvoditi, a posebno sa aspekta „veze” slobodne zone Bar sa Lukom Bar (ne samo u tehničko-saobraćajnom smislu riječi, nego i u smislu koje bi robe u otpremi i dopremi iz kojih zemalja i za koje korisnike svakako koristile slobodnu zonu Bar i dr. Iz tih razloga, smatramo da se slobodna zona Bar ne može prepustiti stihijnom razvoju, već bi u tom smislu bili korisni određeni sporazumi i ugovori sa privrednicima i privrednim subjektima iz zaleđa Jugoslavije – posebno onim iz Srbije, ali to mogu biti i privrednici iz drugih zemalja koji će se permanentno pri uvozu i izvozu svojih roba (finalnih i polufinalnih) proizvoda opredjeljivati za ovu slobodnu zonu i Luku Bar, sa jasno predviđenim robama i količinama za određeno vrijeme (godinu-dvije dana i sl.). To je potrebno, ako se radi samo o smještaju robe u slobodnoj zoni ili luci pri orijentaciji ovih za obezbjeđivanje adekvatnog smještajnog prostora. Ako se, pak, radi o finalizaciji određenih roba u slobodnoj zoni Bar, onda je još nužnije uspostavljanje trajne saradnje sa privrednim subjektima iz zaleđa zemlje u pogledu tehničkog zaokružavanja srodnih procesa u slobodnoj zoni Bar.

U smislu naprijed iznesenog, već se od strane nekih privrednika pokazuju interesovanja za uspostavljanje trajnije poslovne saradnje, posebno sa slobodnom zonom i Lukom Bar. Tako se u zadnje vrijeme kod njih javlja opravdani interes da preko Luke Bar obavljaju prekomorske uvoze i izvoze svojih roba i da s tim u vezi mogu makar kvartalno obavještavati Luku Bar koja će dinamika i količina toga uvoza i izvoza biti realizovana preko ove luke. Osim toga, za slobodnu zonu Bar veliki interes pokazuju i azijske zemlje (kao npr., Koreja, Kina, Japan i dr.), prije svega u pogledu finalizacije svojih proizvoda u njoj. Ti bi bila dobra šansa za razvoj i same slobodne zone Bar, razvoj infrastrukture u zoni i izvan nje, i veće zapošljavanje domaće radne snage. Interes je ovih azijskih zemalja da svoje rasklopljene proizvode, tj. elemente finalnih proizvoda dopreme brodovima i kontejnerima u slobodnu zonu Bar, gde bi se u istoj izvršila finalizacija proizvoda i njihov dalji plasman u Evropi i Jugoslaviji.

Takav bi, vjerovatno, bio početak saradnje sa ovim azijskim zemljama, a kasnije bi sigurno uslijedila šira saradnja, kooperacija i proizvodnja u slobodnoj zoni Bar.

Mnoge zemlje u svijetu nastoje da nizom pogodnosti i privilegija privuku strana ulaganja i strani kapital u svoje slobodne zone (putem poreskih, carinskih i drugih olakšica), kako bi se na taj način omogućio i razvoj slobodne zone, poboljšanje i izgradnja infrastrukture, veće upošljavanje domaće radne snage. S toga ne čudi pojava, da kod onih zemalja koje su liberalizovale razvoj i rad slobodnih zona, dolazi do većeg ulaganja stranog kapitala i do razvoj samih zona, ali i šire, razvoja regiona pa i čitave privrede određene zemlje (primer Kine koja je sa liberalizacijom rada specijalnih ekonomskih zona uspjela da razvije čitavu privredu regiona, a i Kine, gledano u cjelini). Takav ekonomski razvoj mogle bi da daju i slobodne zone u Jugoslaviji, a time i slobodna zona Bar, u odnosu na region južnog Jadrana.

¹⁸⁹Zakon o stranim ulaganjima je već u tom smislu izmjenjen i dopunjavan – izmjene i dopune objavljene su u Sl. listu SRJ br. 29/96, a u perspektivi se očekuje i mjenjanje i dopunjavanje Zakona o slobodnim zonama.

7.3. NOVI ZAKON CRNE GORE O KOMPANIJAMA I RAZVOJ MEĐUNARODNIH POSLOVNIH TRANSAKCIJA, POSEBNO U LUCI BAR

Krajem jula 1996. godine objavljen je Zakon o kompanijama koje se osnivaju i posluju pod posebnim uslovima.¹⁹⁰ Ovaj Zakon prije svega ima za cilj da pospješi međunarodno privredno poslovanje uz niz pogodnosti i povlastica na teritoriji Crne Gore, „kao slobodno-ekonomskom i razvojnom prostoru” (čl. 1 istog Zakona). Tako se ovim Zakonom obezbjeđuju poreska oslobođenja i olakšice i druge povlastice za osnivanje i obavljanje djelatnosti kompanija ili ogranka stranih kompanija, kao i za nastanjivanje, boravak i rad stranih državljana¹⁹¹.

Po čl. 3 ovog Zakona kompanija se osniva radi obavljanja međunarodne trgovine, izvoza domaćih proizvoda i usluga, pružanja finansijskih i nefinansijskih usluga, menadžmenta i konsalting usluga, pružanja usluga i obavljanja prometa i proizvodnje informacione tehnologije i niza drugih usluga (navedenih u članu 3 Zakona), kao i drugih djelatnosti koje se obavljaju u međunarodnim poslovnim centrima.

Na naprijed izneti način mogu se i u radu Luke Bar i slobodne zone Bar u perspektivi pojaviti kompanije koje će se baviti pružanjem niza usluga i poslovanjem u međunarodnim privrednim transakcijama. One će se u skladu sa čl. 8 naprijed citiranog Zakona osnivati kao društva sa ograničenom odgovornošću i akcionarska društva koja bi poslovala u Luci Bar u međunarodnom poslovnom opštenju i pružanju usluga u međunarodnom prometu roba, a uz niz pogodnosti koje daje navedeni Zakon o kompanijama koje se osnivaju i posluju pod posebnim uslovima. Radi se o nizu pogodnosti i privilegija koje daje ovaj Zakon, kao što su oslobođenje od plaćanja poreza na promet gdje se u skladu sa čl. 19 Zakona „kvalifikovani pojedinac” (pod kojim Zakon podrazumijeva strano fizičko lice koje je zaposleno kod kompanije kao i strano fizičko lice koje stekne prebivalište u Republici)¹⁹², oslobađa od plaćanja poreza na promet carina i uvoznih dažbina za automobile, jahte, opremu za domaćinstvo i druge tehničke robe i namještaja koji služi za njegovu upotrebu i upotrebu od strane njegove uže porodice. On se pored ovoga, oslobađa od plaćanja poreza na promet nepokretnosti za zemljište i zarade koje služe njegovim stambenim potrebama i potrebama planova njegove uže porodice. On u tom slučaju ne plaća ni porez na ovakvu imovinu. On je ograničen da u roku od 5 godina od uvoza ovakvih predmeta i opreme za koji je oslobođen od plaćanja poreza na promet, ne može sa istima obavljati promet sa domaćim pravnim i fizičkim licima. Takođe, a u skladu sa čl. 26 ovog Zakona¹⁹³, kompanija ne plaća carinu i druge uvozne dažbine na uvoz opreme i

¹⁹⁰ Zakon o kompanijama koje se osnivaju i posluju po posebnim uslovima (Sl. list RCG br. 23/96)

¹⁹¹ Čl. 2 Zakon o kompanijama koje se osnivaju i posluju pod posebnim uslovima (Sl. list RCG br. 23/96).

¹⁹² Čl. 7. St.1. tačka 4. Zakon o kompanijama koje se osnivaju i posluju po posebnim uslovima (Sl. list RCG br. 23/96)

¹⁹³ To isto je, gledano u cjelini u skladu sa čl. 26. st. 1 t. 1 Carinskog zakona (Sl. list SRJ br. 45/92, 16/93, 50/93 i 28/96) i čl. 14. Zakona o stranim ulaganjima (Sl. list SRJ br. 79/94, 29/96), a glasi:

1. Oslobođeni su od plaćanja carine: Lica koja uvoze novu opremu po osnovu uloga stranog lica, osim putničkih motornih vozila i automata za zabavu i igru na sreću.

sredstava namjenjenih za obavljanje djelatnosti, a takođe i kvalifikovani pojedinac na automobil, jahtu, opremu za domaćinstvo, tehničku robu, namještaj za njegovu upotrebu i upotrebu članova uže porodice.

Može se postaviti i pitanje, a na njega će u budućnosti odgovarati pravna nauka i praksa ustavnih sudova, da li su odredbe u ovom pogledu carinskih i poreskih stimulacija u skladu sa napred navedenim saveznim zakonima, prije svega sa Carinskim zakonom i Zakonom o stranim ulaganjima. Ovo tim prije, što republički zakon (pa i Zakon o kompanijama Republike Crne Gore) ne može biti u koliziji sa saveznim zakonima. Tako se navedenim Carinskog zakona (čl. 26 st. 1 t. 1) predviđa oslobođenje na uvoz opreme od stranih lica osim putničkih i motornih vozila i automata za zabavu i igara na sreću, a čl. 14 Zakona o stranim ulaganjima predviđeno je skoro isto oslobođenje. Međutim, navedeni crnogorski Zakon ne predviđa nikakva ograničenja po ovom osnovu, već čl. 26 st. 1 ovog zakona za kompaniju daje generalno carinsko oslobođenje na uvoz opreme i sredstava namjenjenih za obavljanje djelatnosti, što bi bilo u suprotnosti sa citiranim odredbama Carinskog zakona i Zakona o stranim ulaganjima.

Navedeni Zakon o kompanijama predviđa još čitav niz pogodnosti i oslobođenja za kompaniju i kvalifikovanog pojedinca, kao što su da kompanija plaća porez na dobit što iznosi od 2,5% (čl. 16 navedenog Zakona), da ne plaća akcizu i porez na promet roba, opreme i usluga neophodnih za obavljanje njene djelatnosti, porez na promet nepokretnosti, za zemljišta i poslovne zarade koje služe za obavljanje djelatnosti, porez na imovinu na ovakve objekte (čl. 18 Zakona). Kvalifikovani pojedinac ne plaća porez na nasleđe i kapitalnu dobit koje ostvari na teritoriji republike Crne Gore (čl. 23 Zakona) i mnoge druge olakšice i beneficije, bilo da se iste odnose na kompaniju ili kvalifikovanog pojedinca.

Svakako, cilj i motiv Republike Crne Gore donošenjem ovog Zakona je da maksimalno unaprijedi međunarodne poslovne transakcije i Crnu Goru što prije vrati u međunarodne ekonomske tokove. Međutim, stoji da pri tome vodeći samo računa o opštem interesu republike i njenog bržeg uključanja u međunarodne ekonomske i privredne tokove sa inostranstvom, zakonodavac je propustio da ovaj Zakon u cjelini usaglasi sa nizom saveznih zakona. To su već naprijed izneti primjeri kod primjene oslobođenja od plaćanja carine, a to se može odnositi i na čl. 12 Zakona o kompanijama¹⁹⁴ u pogledu minimalnog iznosa kapitala za osnivanje akcionarskog društva (od 10.000 USA dolara) u društvu sa ograničenom odgovornošću (od 1.000 USA dolara) što se mora konstatovati da ovi limiti nisu u skladu sa čl. 190 Zakona o preduzećima¹⁹⁵ (kad se radi o osnivanju akcionarskog

2. Uvoz nove opreme na osnovu uloga stranog lica, osim putničkih motornih vozila i automata za zabavu i igru na sreću oslobođen je od plaćanja carine i drugih uvoznih dažbina.

¹⁹⁴ Čl. 12. Zakon o kompanijama koje se osnivaju i posluju pod posebnim uslovima (Sl. list RCG br 23/96) koji glasi: Minimalni iznos kapitala za osnivanje društva sa ograničenom odgovornošću je 1000 USD, a za akcionarsko društvo 10000 USD.

¹⁹⁵ Čl. 190. Zakon o preduzećima (Sl. list SRJ br. 29/96) koji glasi: Novčani dio osnovnog kapitala akcionarskog društva koje se osniva simultanim osnivanjem ne može biti manji od 10000 USD u dinarskoj protivvrijednosti po kursu na dan uplate. Novčani dio osnovnog kapitala akcionarskog društva koje se osniva sukcesivnim osnivanjem ne može biti manji od 20000 USD u dinarskoj protivvrijednosti po kursu na dan uplate.

društva sukcesivnim osnivanjem) i čl. 336.¹⁹⁶ ZOP-a kad se radi o novčanom ulogu pri osnivanju društva sa ograničenom odgovornošću.

No, i pored naprijed navedenih nedostataka ovaj Zakon će doprinijeti gledano u cjelini većem međunarodnom privrednom opštenju i stranim ulaganjima na području Crne Gore pa i Luke Bar s tim u vezi. Dakle, on će pomoći formiranju mnogih kompanija koje će kao akcionarska društva ili društva sa ograničenom odgovornošću raditi na području Luke Bar ili slobodne zone Bar, u cilju pospješivanja međunarodnih trgovinskih odnosa sa inostranstvom i međunarodnih privrednih odnosa uz pogodnosti koje ovaj zakon Republike Crne Gore daje stranim kompanijama i stranim fizičkim licima kao „kvalifikovanim pojedincima”. S toga i međunarodni transport i kombinovani transport i usluge s tim u vezi u Luci Bar i slobodnoj zoni Bar doprinijeće i razvoju ovih kompanija, koje posluju pod pogodnostima koje daje ovaj republički zakon i obratno, razvoj ovih kompanija povratno će djelovati na dalji razvoj Luke Bar i slobodne zone Bar. S tim u vezi, posredno će doći i do razvoja infrastrukture i saobraćaja u Luci Bar i slobodnoj zoni Bar. Mjere kontrole i nadzora, kao najsveobuhvatnije mjere u međunarodnom saobraćaju doći do punog izražaja u Luci Bar i slobodnoj zoni Bar. One će svakako, sa razvojem luke, slobodne zone i carinske zone sve više unaprijediti kako bi iste bile u funkciji brze i efikasne otpreme i dopreme roba, sa izlaženjem novih tehničkih rješenja kontrole, dobrim poznavanjem svih prevoznih sredstava njihove strukture za tovar roba i sprečavanja eventualnih zloupotreba, s tim u vezi, od strane svih kompetentnih organa koji se pojavljuju u lancu otpreme-dopreme roba i obratno do krajnjih korisnika ili vozara.

Luka Bar, kao prva ulazna luka u Jadranskom moru (i jedina jugoslovenska jadranska luka) ima velike mogućnosti da u perspektivi doista postanu „vrata Jadrana” da će se odvijati otprema i doprema roba ne samo do strane jugoslovenske privrede i preduzeća nego i naših posebno sjevernih susjeda zbog ušteda u transportu i kraćeg prevoznog puta.

¹⁹⁶ Čl. 190. Zakon o preduzećima (Sl. list SRJ br. 29/96) koji glasi: Novčani osnivački dio osnovnog kapitala s ograničenom odgovornošću ne može biti manji od 5000 USD u dinarskoj protivrijednosti po kursu na dan uplate. Novčani osnivački ulog pojedinog člana ne može biti manji od 500 USD u dinarskoj protivrijednosti po kursu na dan uplate.

ZAKLJUČAK

Ovaj rad predstavlja pokušaj da se problematika nadzora i kontrole u međunarodnom transportu, tematski i metodološki uobliči kao integralna, zaokružena cjelina. Po svom značaju koji ima u međunarodnoj robnoj razmjeni, ona to svakako i zaslužuje. Autoru, međutim, nije poznato da je već bilo takvih pokušaja u naučno-stručnoj literaturi, iako je konsultovao prilično obiman spisak publikacija iz ove oblasti. Umjesto toga, nailazio je, po pravilu, na parcijalne analize, izvedene redovno u sklopu razmatranja širih tematskih cjelina, kao što su, npr., carinsko poslovanje, međunarodni transport i špedicija, međunarodna trgovina i sl. Često ni sama pojmovna razgraničenja nadzora i kontrole nisu bila dosljedno izvedena, što je unosilo dosta konfuzije ne samo u terminološkom nego i u metodološkom tretmanu ove problematike. Posebnu teškoću autoru je predstavljala i činjenica da su neki aspekti kontrolno-nadzorne djelatnosti, posebno oni iz domena nacionalne bezbjednosti, vrlo oskudno obrađeni u stručnoj literaturi, a propisi iz te oblasti teško dostupni van nadležnih službi, jer spadaju u strogo povjerljive dokumente. Smatrajući da bi bez obrade ovih mjera rad znatno izgubio na svojoj cjelovitosti, autor se potrudio da u svom istraživanju konsultuje sve zaista dostupne izvore; rezultat toga su analize u odjeljcima posvećenim nadzoru organa unutrašnjih poslova i pograničnih organa.

Zamisao da se rad podijeli na sedam poglavlja, od kojih prva četiri predstavljaju posebne aspekte problematike kontrole i nadzora, peto informacione sisteme po pojedinim vidovima transporta i njihovu važnost u mjerama kontrole i nadzora, šesto daje prikaz režima visokorazvijenih i zemalja u razvoju u smislu kontrole i nadzora u međunarodnom transportu, dok sedmo daje njihovu konkretizaciju na primjeru naše najveće morske luke – Luke Bar, logičan je rezultat metodološkog koncepta koji je autor postavio u tretiranju ove problematike. Taj koncept je zasnovan na već u uvodu istaknutoj namjeri da se napravi što jasnije i dosljednije razgraničenje pojmova kontrole i nadzora i s tim u vezi njima obuhvatajućih mijera u međunarodnom transportu. Zato se prvo poglavlje u cjelini bavi razmatranjem kontrole kao skupa mjera direktnog nadzora u domenu međunarodnog transporta robe, prevoznih sredstava, putnika i njihovog prtljaga, dok je drugo poglavlje posvećeno nadzoru kao obuhvatnijoj kategoriji i daje njegovu iscrpnu klasifikaciju na različite oblike nadzora koji imaju svoje mjesto i ulogu u međunarodnom transportu.

U radu čitalac može naći detaljan opis mjera carinske kontrole u vezi sa robom koja je predmet međunarodnog transporta, kao što su: čuvanje i pregled carinske robe, sprovođenje carinske robe kroz naše carinsko područje, stavljanje carinskih obilježja. Njihova zajednička karakteristika je da se spriječi neovlašćeno postupanje nad robom koja podleže kontroli i obezbijedi njena istovjetnost, kako bi se izbjegle moguće manipulacije i zloupotrebe. Međutim, nije samo roba koja se pevozi predmet kontrole ovlašćenih organa – kontroli takođe podležu i prevozna sredstva, putnici i prtljag. Zato su u ovom poglavlju

iscrpno opisane i mjere pregleda i pretres prevoznih sredstava, vozačkog osoblja i posade, a takođe i mjere pregleda i pretresa putnika i njihovog prtljaga, uključujući i lični pretres putnika kao izuzetnu mjeru koja se preduzima samo u slučaju osnovane sumnje.

Autor je kroz sintezu postojećih rješenja iz domena pravne teorije, zakonske regulative i vladajuće prakse prikazao savremenu nadzornu djelatnost u međunarodnom transportu u njenim različitim pojavnim oblicima. Osim carinskog nadzora kao najvažnijeg i najobuhvatnijeg skupa mjera nadzora, razmotreni su i drugi njegovi oblici: fitosanitetski i veterinarski nadzor, zdravstveni nadzor nad uvozom namirnica i predmeta opšte upotrebe, kao i nadzor organa unutrašnjih poslova, pograničnih organa i inspeksijskih službi državne uprave. Svi ovi oblici nadzorne djelatnosti tretirani su kao podsistemi jedinstvenog sistema nadzora u međunarodnom transportu, koji – svaki u svom domenu nadležnosti involviranih organa – doprinose nesmetanom odvijanju međunarodnog transporta i trgovine, kao i bezbjednosti države preko čije teritorije se taj transport i trgovina odvijaju.

S obzirom da se savremeni međunarodni transport odvija različitim vidovima saobraćaja, čije su tehničko-tehnološke karakteristike često vrlo raznorodne (što povlači i raznorodnost njihove pravne, zakonske i druge regulative), jasno je da svako studioznije razmatranje problematike nadzora u međunarodnom transportu podrazumijeva njenu klasifikaciju i analizu u svakom pojedinom vidu transporta. Takvu analizu sproveli smo u radu, dajući detaljan pregled mjera i postupaka nadzorne djelatnosti u svim relevantnim granama savremenog međunarodnog transporta: željezničkom, drumskom, vodnom, vazdušnom i kombinovanom.

Obrađeni su i informacioni sistemi transportnih organizacija po pojedinim vidovima transporta kao osnove za upravljanje tako složenim sistemima koji djeluju u složenom okruženju na međunarodnom tržištu, prikaz toka dokumenata i subjekata koji u njemu učestvuju, ali i kao savremeni i moderni način poslovanja takvih organizacija i njihovo uključivanje u međunarodne tokove i primjenu standarda tehnologije ISO 9000.

Imajući u vidu ogromnu ulogu i značaj kontrole i nadzora u međunarodnom transportu, njihovo razmatranje bilo bi nepotpuno bez uporedne analize zakonodavno-pravne regulative kontrolno-nadzorne djelatnosti u visoko razvijenim zemljama. U ovoj analizi, koja je sprovedena u šestom poglavlju, posebna pažnja posvećena je uporednopravnom razmatranju carinskih tarifa u nacionalnim carinskim pravima vodećih zemalja Evrope i svijeta. Kroz takvo komparativno posmatranje čitaocu se omogućuje da stekne kompleksan uvid u ovu problematiku i razvije kritički stav na bazi sagledavanja sličnosti i razlika u zakonodavstvima pojedinih zemalja.

Najzad, u želji da izloženu teoretsku analizu kontrolno-nadzorne djelatnosti konkretizujemo na primjeru iz prakse, rada smo posvetili mjerama kontrole i nadzora u našoj najvećoj morskoj luci – Luci Bar. Luku Bar izabrali smo ne samo zbog ogromne uloge koju ima za našu zemlju sa saobraćajno-ekonomskog aspekta, već prvenstveno zbog činjenice da ona, budući da objedinjuje tehnološke kapacitete lučkog terminala za kombinovani transport sa privrednim kapacitetima slobodne zone, predstavlja izuzetno pogodan primjer za ilustraciju različitih aspekata kontrolne i nadzorne djelatnosti u međunarodnom transportu. U široj analizi ujedno smo predstavili i potencijale koje Luka

Bar posjeduje sa aspekta perspektive njenog dugoročnog razvoja, posebno u svijetlu novog zakona Crne Gore o kompanijama i razvoju međunarodnih poslovnih transakcija.

Sumirajući rezultate napred izvedene analize, smatramo da smo u konačnom rezultatu postigli zacrtane ciljeve:

- Problematiku kontrole i nadzora u međunarodnom transportu dali smo u integralnoj formi, čime u punom smislu riječi dolazi do izražaja njena ogromna društvena uloga i značaj. U proučavanju smo koristili interdisciplinarni pristup, smatrajući ga jedino mogućim kod razmatranja tako široke problematike kao što je ova. Naime, njeno pravilno i potpuno sagledavanje zahtijeva sintezu znanja iz mnogih nauka (prava, trgovine, ekonomije, transportne tehnologije, medicine i dr.), što je svakako predstavljalo otežavajuću okolnost za njenu naučno-stručnu obradu, ali joj je zato dalo i posebnu draž;
- U želji da izloženu materiju učinimo što operativnijom sa gledišta praktične primjene, u radu smo značajnu pažnju posvetili odredbama pozitivnog zakonodavstva naše zemlje i međunarodnim propisima kojima se ona reguliše. Na ovaj način sprovedena teoretska razmatranja dobijaju i svoju praktičnu ilustraciju, što će upotpuniti uvid u sve aspekte problematike;
- Dali smo odgovarajuće predloge u cilju unapređenja kontrole i nadzora u pojedinim vidovima (oblicima) međunarodnog transporta, ai njega u cjelini;
- U radu su dati svi aspekti kontrole i nadzora u međunarodnom transportu, tako da su objedinjene analize i predlozi u vezi sinhronizacije pojedinih vidova kontrole - posebno graničnih (pograničnih, carinskih, veterinarskih, sanitarnih i dr.);
- I pored nedostataka naučno-stručene literature da ovu oblast iscrpno prouči i analizira, učinili smo napor sa sve komponente međunarodnog transporta (sa aspekta kontrole i nadzora) sinhronizovano prikazemo, analiziramo i damo odgovarajuće zaključke i predloge;

Imajući u vidu ne samo značaj ove teme za nauku i njenu praktičnu komponentu mišljenja smo da će rad biti od posebne koristi za službu i organe koji rade na poslovima kontrole i nadzora u međunarodnom transportu.

LITERATURA

Aleksić dr Milan: Međunarodna trgovinska politika – spoljnotrgovinski sistem Jugoslavije, Beograd, 1975.

Aleksić dr Milan: Zajednička ulaganja sredstava u jugoslovensku privredu, Beograd, „Finansije” br. 7-8/76.

Andrijašević K. Drag: Cariništvo, Zagreb, 1924.

Antoniјеvić dr Zoran: Pravo spoljne trgovine, Beograd, 1967.

Antoniјеvić dr Zoran: Privredno pravo, Beograd, 1970. i 1972.

Attilio Pezzinga: La riforma doganale Pravedimenti legislativi emanati in attuazione delle leggi di delega, Roma, 1972.

Balassa B.: The theory of economic integration, London, 1962.

Bartoš dr Milan: Ugovor o osnivanju Evropske ekonomske zajednice (EEZ) i Ugovor o uspostavljanju Evropskog udruženja slobodne trgovine (EFTA), s predgovorom, Beograd, 1963.

Bastid Jean: Les douanes, Paris, 1965.

Bertil Ohlin: La politique du commerce exterieur, Paris, 1955.

Bertrand R.: La r'ole de la protection douani'ere dans une politique de developpement, Economie – appiliquee VII-IX, 1959.

Bjeletić S.: Crna Gora i svijet - spoljnotrgovinska komponenta u privrednom razvoju, Obod, Cetinje, 1995.

Bjeletić S.: Ekonomski odnosi Crne Gore sa inostranstvom - savremeni trenutak, Godišnjak Ekonomskog fakulteta u Podgorici, Obod, Cetinje 1995.

Bjeletić S.: Ekonomski odnosi Crne Gore sa inostranstvom, monografija, Institut za društveno-ekonomska istraživanja (IDEI), Titograd 1979.

Bjeletić S.: International Sanctions and Enderdeveloped Economies, Univerity of South Florida, Conference on Central and Eastern Europe Proceeding, Sarasota Fla, 1995.

Bjeletić S.: Spoljnotrgovinski bilans - glvna odrednica razvoja bilansa plaćanja Jugoslavije, magistarski rad, Ekonomski Fakultet, Beograd 1978.

Bjeletić S.: Spoljnotrgovinski faktori razvoja privrede Crne Gore, tematska cjelina u okviru projekta " Transformacija i modernizacija materijalne i intelektualne strukture u SR Crnoj Gori" (IDEI), Titograd 1987.

Bjeletić S.: Spoljotrgovinska komponenta, dio u okviru projekta "Dugoročna koncepcija razvoja Crne Gore do 2000 godine" (IDEI), Titograd 1980.

Bjeletić S.: Tranzicija postocijalističkih privreda - problemi, iskustva i perspektive, Zbornik radova CANU 1996.

Blagojević Borislav: Savremeni društveni značaj unifikacije prava u međunarodnim razmjerama, Beograd, 1966 – Predgovor za jednoobrazni zakon o međunarodnoj prodaji telesnih pokretnih stvari.

Bue M.: Unions danauniers et donnés nationales „Economie Appliquee" janvier mars, 1950.

Burati Luigi e. P. Emanuele: Il regime doganale de trasporti internazionali su strada TID, Torino, 1961.

Buratti Luigi: La dogana facile, Trieste, 1969.

Calderoni Ugo: Valore in dogana delle Merci, Padova, 1961.

Celner O. i Jelača N: Carinski sistem, Beograd, 1971.

Chrzanowski I., "An Introduction to Shipping Economics", Fairplay Publication, London (1985)

Cloud J.: La nouvelle douane Europeinne, Paris, 1971.

Crombie James: Her Majsty's Customs and Excise, London, New-York, 1962.

Datola Santo: Istituzioni di diritto e tecnica doganale, drugo izdanje, Milano, 1972.

Dragomanović Vladimir: Teorija carinske unije i nerazvijene zemlje, Beograd, 1975.

Dufourg M.: Cours de legislation douaniere generate, Paris, 1965.

Dufourg M.: Les problemes de la valuer, La vie de la douane, No 18/64.

Duimstorf Helmut: Substitutionsmöglichkeiten der Zoll funktionen durclo andere wirt-schaftspoiltischn Innstrumente in einer Zoillunion unter besondere Beruchsichtigung der europischen Wirtschaftshemeinschaft, Darmstadt, 1971.

Fabinc Ivo: Elementi programa zagtite jugoslovenske privrede, Ekonomist, br. 1/68.

Fabinc Ivo: Jugoslovenska carinska tarifa i tarife drugih zemalja, Beograd, 1963.

- Fabinc Ivo: Kvantitativna analiza ekonomskog dejstva carina, Beograd, 1963.
- Fabinc Ivo: Uloga carinske politike zemalja u razvoju, *Medunarodni problem*, br. 4/63.
- Fabinc Ivo: Zaštitna politika u međunarodnim ekonomskim odnosima, Zagreb, 1970.
- Famechon M.: *Legislation des droits de douanes*, Poitiers, 1912.
- Filipović Ratko: Međunarodna poslovna pravila i običaji, Beograd, 1972.
- Gams dr Andrija: Osnovi stvarnog prava, Beograd, 1971.
- Gams dr Andrija: Uvod u građansko pravo, Beograd, 1959.
- Gasman A.: *La legislation douaniere suisse*, Bern, 1928.
- Geršić Giga: Carinski savezi u teoriji i praktici, Beograd, 1914.
- Goldštajn dr Aleksandar: Međunarodno trgovinsko pravo, Zagreb, 1973.
- Goldštajn dr Aleksandar: Pravo međunarodne kupoprodaje, Zagreb, 1963.
- Gospodnetić Šmit: Opšta carinska tarifa, Zagreb, 1923.
- Guerra Michele: *La riforma dell ordinamento doganale italiano, parte prima e parte seconda*, Milano, 1970.
- Hoffman G.: *Unterentwickelte Gebiete und ekonomische integration – Karl Arnold*, Festschrift Verlag, Keln, 1955.
- Holfeld H.: *Zur Frage einer europeischer Zollunion*, Ohlen, 1927.
- Ivanović K. Milan: Studije za carinsko pravo, Zagreb, 1938.
- Ivanović M. i Jelača N.: Osnovi carinskog sistema, skripta, Beograd, 1970.
- Ivanović M. i Popović dr M.: Carine i carinsko poslovanje, Beograd, 1973.
- Ivanović M.: Carinska tarifa, Beograd 1991.
- Ivanović Momir: Carinska tarifa i tarifa poreza na promet, Beograd, 1963.
- Ivanović Momir: Carinska tarifa, Beograd, 1971.
- Ivošević B.: Saobraćajno pravo, Podgorica, 1984.
- Janssen L.: *Free Trade protection and Customs Union*, Leiden H.E. Intenfert Kroese, 1961.
- Jelinović Z.: "Ekonomika pomorstva", Ekonomski fakultet, Zagreb, (1975)
- Jovančević Jovan: Neki problemi pri carinjenju robe, Beograd, 1966.

- Karadžić Stojan: Priručnik o uvozu-izvozu robe, Beograd, 1977.
- Kindleberger P. Charles: International Economics, Howewood, Illinois, 1953. i 1973.
- Komentarska objašnjenja Briselske definicije o vrednosti, Beograd, 1974.
- Krivokapić Z., Perović M., Uvod u Informatiku, Podgorica 1995.,
- Krivokapić Z., Perović Z., "Uvod u informatiku", Unireks, Podgorica 1995.
- Kuzmanović M. i Pušara K.: Osnove spoljnotrgovinskog sistema i devizno poslovanje, Beograd, 1980.
- Kuzmanović Milenko: Praktikum za primenu carinske tarife, Beograd, 1973.
- Kuzmanović Milenko: Priručnik poreskih propisa koji se primjenjuju pri uvozu robe, Beograd, 1978.
- Lazarević B., Projektovanje informacionih sistema, Beograd 1993.
- Lompar Andrija: Optimizacija investicione funkcije u brodarstvu kroz istraživanje tehn-ekonomskih činilaca, Doktorska disertacija, Kotor 1995.
- Marković I: Model za definisanje kapaciteta savremenih terminala i integralnih transportnih sustava, Promet 1989.
- Marković I: Integralni transportni sustavi i robni tokovi, Fakultet prometnih znanosti, Zabreb 1990.
- Marković I: Nove tehnologije transporta i njihov utjecaj na privredu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb 1995.
- Meade J. E.: The Theory of Customs Unions, Amsterdam, 1967.
- Menciger Jože: Nominalna i stvarna carinska zaštita u Jugoslaviji, Beograd, „Finansije” br. 7-8/73.
- Mirković A.: Preduzeće luka i skladišta, Beograd, „Transport” br 2/74.
- Mrkušić dr Žarko: Međunarodna trgovina – teorija i politika, Beograd, 1971.
- Mrkušić dr Žarko: Međunarodna trgovina i trgovinska politika, Beograd, 1963.
- Mrkušić dr Žarko: Sistem spoljne trgovine (Opšti sporazum o carinama u trgovini (GATT), skripta, Beograd, 1962.
- Muratori Aldo: Riflessi della normative comunitaria sull ordinamento doganale italiano, I i II, Padova. 1969.
- Murr Alfred: Export-import trafic Mangement and Forwarding, Cambridge, Maryland, 1976.

- Neven Gustave: Taite des douanes et eccises, Bruxelles, 1933 (Extrait du repertoire pratique du droit Belge – tom IV).
- Obradović Sava: Odnosi razmene i privredni razvoj, Beograd, 1966.
- Obradović Sava: Odnosi razmene u teoriji i praksi međunarodne trgovine, Ljubljana, 1963.
- Obradović Sava: Uvod u analizu spoljne trgovine, Beograd, 1962.
- Orlando Walter: Lo spedizioniere doganale, Roma, 1972.
- Pajić Milan: Sporazum o proširenju trgovine i privredne saradnje Jugoslavije, Indije i UAR, Beograd, 1970.
- Pallain G.: Lers douanes francaises, Paris, tom II et III 1896.
- Pejović Časlav: Prevozne isprave u pomorskoj plovidbi, Cetinje 1992.
- Penič Janez: Carine in carinski postopek, skripta, Maribor, 1973.
- Perišić R.: Savremene tehnologije transporta -I, Beograd 1985.
- Perović M., Arsovski S., Arsovski Z.: Proizvodni sistemi, CIM Centar Kragujevac, (1996).
- Pertot dr Vladimir: Ekonomika međunarodne razmjene Jugoslavije, knj. I, Zagreb 1971.
- Petković Dragoljub: Carinski zakon (Komentar), Beograd, 1976.
- Popović dr M., Ivanović mr M.: Carine i carinsko poslovanje, Beograd, 1974.
- Popović dr Milutin i dr.: Carinski zakon (sa Komentarom i sudskom praksom) Zagreb, 1977.
- Popović dr Milutin: Carinski postupak, Beograd, 1966.
- Popović dr Milutin: Carinsko poslovanje, Beograd, 1974.
- Popović dr Milutin: Priručnik za rad po carinskim deliktima, Beograd, 1974.
- Račić dr Đuro: Međunarodna politika i problemi svjetskog gospodarstva, Zagreb, 1931.
- Rafael Herreras: Valor en aduana de las mercancías, Madrid, 1963.
- Raymond Vernon: Accord General sur les Tarifs douanières et le Commerce, 1951.
- Renzi Antonio: Tecnica Mercatile Transporti, Dogane, Milano, 1962.
- Ristić dr Milan: Kenedi Runda, Beograd, 1965.
- Ristić dr Milan: Međunarodna trgovinska saradnja i GATT kao njen instrument, Beograd, 1961.

- Rotsch Oto: Das oesterreichische Zollrecht mit dem Text des Zollgesetzes, Wien, 1953.
- Schmidlin M. et Ducrocq: Uorganisation et la reglementation du commerce exterieur a lheure du Marche commun (M.O.C.I.), Paris, 1963.
- Simić mr Pavle: Izvori carinskog prava i njihov uticaj na zaključenje i izvršenje kupoprodajnih ugovora, „Naša zakonitost”, br. 6/72.
- Simić mr Pavle: Slobodne carinske zone s gledišta nacrtu Carinskog zakona „Carinski pregled”, br. 10/72.
- Smith R. Elberton: Customs valuation in the United States, Chicago-Illinois, 1948.
- Spruyt J.: Ship management, Lloyd's of London Press LTD. 1994.
- Stakić Milan: Međunarodni transport i špedicija, Beograd, 1974.
- Stanković dr M. i Stakić M.: Međunarodni transport i špedicija, Beograd, 1987.
- Stanković dr Miodrag, Kuzmanović M. i Pušara K.: Carine i osnove carinskog sistema, Beograd, 1981.
- Stanković dr Miodrag: Carinska vrednost robe, II Briselska definicija i Savez za carinsku saradnju, Nova trgovina br. 4/80.
- Stanković dr Miodrag: Carine i instrumenti carinske politike, „Prodaja” br. 3/80.
- Stanković dr Miodrag: Carinska politika i Društveni plan SFRJ za 1981-1985, „Transport” br. 10/81.
- Stanković dr Miodrag: Carinska roba i vrste carinske robe, Direktor br. 2/79
- Stanković dr Miodrag: Carinska vrednost robe I – Pojam, značaj i odredbe GATT-a, Nova trgovina br. 3/80.
- Stanković dr Miodrag: Carinske tarife zemalja u razvoju i mogućnosti povećanja prometa robe sa aspekta carine, „Transport” br. 11/79.
- Stanković dr Miodrag: Carinski nadzor robe u vezi sa ugovorima sa inostranim elementima, Zbornik Pravnog fakulteta u Beogradu, predavanja na Specijalističkom studiju za spoljnu trgovinu, Beograd, 1977.
- Stanković dr Miodrag: Carinski procesni postupak, Beograd, 1987.
- Stanković dr Miodrag: Carniski sistemi i carinske politike, Beograd, 1987.
- Stanković dr Miodrag: Izvori carinskog prava, Pravni život, br. 5/79.
- Stanković dr Miodrag: Međunarodni transport i špedicija i transportno osiguranje, Beograd, 1981.

Stanković dr Miodrag: Mesto carinske robe u Carinskoj tarifi, Tržište – Novac – Kapital, br. 5/79.

Stanković dr Miodrag: Neke aktuelnosti u vezi sa slobodnim carinskim zonama u nas i u svetu, „Transport”, br. 10/79.

Stanković dr Miodrag: Neke karakteristike u vezi carina i carinskog sistema u nas, Direktor br. 12/78

Stanković dr Miodrag: Nove tendencije na planu carinske zaštite, „Poslovna politika” br. 3/81.

Stanković dr Miodrag: Oslobođenja od plaćanja carine i carinski postupak u putničkom prometu, Beograd, 1980.

Stanković dr Miodrag: Osvrt na carinski aspekt GATT-a i unapređenje međunarodne razmene roba, „Prodaja” br. 5/80.

Stanković dr Miodrag: Pravni karakter carinske robe, Beograd, 1979.

Stanković dr Miodrag: Privremeni uvoz utovarenih ili praznih kontanera, „Transport” br. 2/71.

Stanković dr Miodrag: Procesi razvoja strategije izvoza i transporta tehnologije sa gledišta carine, SKUPS, Vrnjačka Banja, 1981. (Zbornik Razvoj tehnologije upravljanja u složenim sistemima, Beograd, 1981).

Stanković dr Miodrag: Sistemi carina i carinske zaštite sa carinskim tarifama, Beograd, 1982.

Stanković dr Miodrag: Upravno pravo, Beograd, 1982

Stanković dr Miodrag: Vrednost prava na upotrebu patenata, modela i marke i carinska osnovica, „Transport” br. 2/80.

Stanković dr Miodrag: Zaštitna uloga carina, Prodaja br. 1/80.

Stanković dr Miodrag: Zajednička ulaganja sa gledišta carina, „Proizvodnja” br. 11/80.

Stanković Sanja: Carine i carinski sistem Jugoslavije, Magistarski rad, Beograd 1997.

Stefek Johan und Helmut Weis: Zollerrechtliche Versandverfahren in Austuhr, Einfuhr, Durchfuhr, Frankfurt a/M, 1972.

Stojković Đorđe i dr.: Evropska ekonomska zajednica i položaj Jugoslavije, Beograd, 1969.

Tauzović J.: Osnove iskorištavanja brodova, Dubrovnik 1989.

Tauzović J.: Iskorištavanje brodova, Pomorski fakultet, Dubrovnik, 1989.

Tešić dr Milorad: Sistem međunarodnog prometa tehnologije i kapitala, Beograd, 1973.
Inženjering u izvozu, Beograd, 1967.

Tešić dr Milorad: Spoljnotrgovinsko poslovanje, Beograd, 1970. Praktikum spoljnotrgovinskog poslovanja, Beograd, 1968.

Todorović dr Milan: Međunarodna trgovina i trgovinska politika, III dio, Beograd, 1923.

Tontić dr Milorad i dr.: Carinski zakon sa Komentarom i sudskom praksom, Zagreb, 1977.

Tontić dr Milorad: Carinska osnovica i međunarodna trgovina, „Ekonomika”, Niš, separat iz br. 4-5/78.

Tontić dr Milorad: Carinska vrednost, Beograd, 1974.

Tontić dr Milorad: Carinski aspekt prava na reprodukciju, „Transport” br. 1/74.

Tontić dr Milorad: Osnovi, principi i metodi određivanja carinske vrednosti, Beograd, 1963.

Towle W. Lawrence: International trade and commercial Policy, New York, 1956.

Turina Ante: Carina kao predmet naučnog proučavanja, Zbornik Ekonomskog fakulteta u Rijeci, I knjiga, Rijeka, 1971.

Turina Ante: Carinski sistem i carinski postupak, Rijeka, 1968.

Usenko T.: Formi regulizovanija socialističeskovo međunarodno razdelanija truda, Moskva, 1965.

Varlandi inž. Ivan i dr.: Poslovanje konsignacionih skladišta u uvjetima sadašnjeg deviznog i carinskog režima, Zagreb, 1969.

Vojinović Musić N.: Upravljačko-informacijski sistem u integralnom i multimodalnom transportu, Pomorski zbornik, Rijeka, knjiga 27/89.

Vojinović-Musić N.: Upravljačko-informacioni sistem u integralnom i multimodalnom transportu (IMT), Pomorski zbornik, 1989.

Wiacek Mgr J. i Banaszek Mgr S.: Przepisy o ulogach celnych, Warszawa, 1967.

Šibalić Vukosav: Carinski postupak, Beograd, 1981.

Đurović dr Radomir: Međunarodno privredno pravo, Beograd, 1970.

Đurović dr Radomir: Privredne integracije – regionalne ekonomske integracije, Novi Sad, 1972.

Ćetković Andrija: Carinski postupak, Beograd, 1963.

Ćetković Andrija: Osnovi carinskog sistema SRJ, Beograd, 1963.

Čalić dr Dušan: Osnivanje, zadaci i razvoj SEV-A, Zagreb, 1969.

Čatić dr Slobodan: Priručnik o zastupanju inostranih firmi i poslovanju konsignacionih skladišta u Jugoslaviji i inostranstvu, Beograd, 1971. i 1974.

PODACI POTREBNI ZA DIGITALIZACIJU DOKTORSKE DISERTACIJE

Ime i prezime autora Redžep Čejović

Godina rođenja 04.10.1958. god.

E-mail aleksandra.cejovic23@gmail.com. (kćerke Aleksandre)

Organizaciona jedinica Univerziteta Crne Gore

Fakultet za pomorstvo, Kotor

Naslov doktorske disertacije

„Kontrola i nadzor u međunarodnom transportu.“

Prevod naslova na engleski jezik

'Control and supervision in the international transport'

Datum odbrane 12.07.1999. god., na fakultetu za pomorstvo, Kotor

Signatura u Univerzitetskoj biblioteci¹

Naslov, sažeci, ključne riječi (priložiti dokument sa podacima potrebnim za unos doktorske disertacije u Digitalni arhiv Univerziteta Crne Gore)

Izjava o korišćenju (priložiti potpisanu izjavu)

Napomena

¹ Podatak o signaturi (lokaciji) može ispuniti biblioteka organizacione jedinice/Univerzitetska biblioteka

**PODACI POTREBNI ZA UNOS DOKTORSKE DISERTACIJE U DIGITALNI ARHIV
UNIVERZITETA CRNE GORE**

Prevod naslova disertacije na engleski jezik

'Control and supervision in the international transport'

Mentor i članovi komisija (za ocjenu i odbranu)

Mentor: dr Miodrag Stanković, van. profesor

Komisija: dr Borislav Ivošević, redovni profesor, fakultet za pomorstvo, Kotor

dr Milan Perović, redovni profesor, Mašinski fakultet, Podgorica

Sažetak* dr Sonja Bratek, redovni profesor, Ekonomski fakultet, Podgorica

dr Anđelija Zampar, docent, fakultet za pomorstvo, Kotor

Sažetak na engleskom (njemačkom ili francuskom) jeziku

Ključne riječi

Ključne riječi na engleskom jeziku

Naučna oblast/uža naučna oblast

Međunarodni transport

Naučna oblast/uža naučna oblast na engleskom jeziku

International transport

Ostali podaci

* Ukoliko je predviđeni prostor za polja Sažetak, Sažetak na engleskom jeziku, Ključne riječi i Ključne riječi na engleskom jeziku nedovoljan, priložite ih u posebnom prilogu.

IZJAVA O KORIŠĆENJU

Ovlašćujem Univerzitetsku biblioteku da u Digitalni arhiv Univerziteta Crne Gore unese doktorsku disertaciju pod naslovom

„Kontrola i nadzor u međunarodnom transportu.“

koja je moj autorski rad.

Doktorska disertacija, pohranjena u Digitalni arhiv Univerziteta Crne Gore, može se koristiti pod uslovima definisanim licencom Kreativne zajednice (Creative Commons), za koju sam se odlučio/la¹.

Autorstvo

Autorstvo – bez prerada

Autorstvo – dijeliti pod istim uslovima

Autorstvo – nekomercijalno

Autorstvo – nekomercijalno – bez prerada ✓

Autorstvo – nekomercijalno – dijeliti pod istim uslovima

Potpis doktoranda

R. Čejović

U

¹ Odabrati (čekirati) jednu od šest ponuđenih licenci (kratak opis licenci dat je na poledini ovog priloga)