

1. MEĐUNARODNI TRANSPORT

Pojam transport je učestali glagol (označava neku radnju, stanje ili zbivanje koja se ponavlja i dodaje kao atribut nekoj imenici) dok se reč saobraćaj najčešće koristi kao imenica (imenuje bića, stvari i pojave). Pojam transport (EN. Transport, US. Transportation, SRB. Prevoz), potiče od latinske reči transportāre (trans + portāre – nositi). U prevodu transport, podrazumeva prenošenje nečega (tereta, putnika, informacija i/ili energije) sa jednog mesta na drugo što predstavlja proces kretanja ili zbivanja radnje transporta sa promenom lokacije ili mesta nalaženja nečega ili nekoga. Ako je reč o transportu tereta, treba podrazumevati prenos praćene pošiljke sa određenim dokumentom i vozečom, pod određenim uslovima i zahtevima, u posebnom prostoru ili državi koristeći različita vozila ili prenos iz ruke u ruku odnosno od lica do lica. Transport može biti i odluka o vožnji, preuzimanju, isporuci i distribuciji robe ili nečega u određenom vremenu i na određenoj relaciji. U stranoj literaturi, transport označava posao ili sistem transportovanja ljudi ili tereta, transportni plan, odluku ili izjavu o izvršenju transporta. Za reč transport koriste se i sledeći sinonimi: navigation (u brodskom saobraćaju), hauling, trucking (aktivnost transporta robe drumskim vozilom), connection (priklučenje na drugi vid ili sredstvo transporta), expressage, express (brz transport), ferrying, ferry (transport brodom ili avionom), on-line/off-line (transport na definisanim i nedefinisanim maršutama u nekom prostoru) i dr. U komercijalnom smislu, transport (sinonim prevoz) je proces vršenja transakcija u smislu otpreme, manipulisanja, prodaje i nabavke robe, materijala i usluga prema postavljenim ciljevima nekog društva, aktivnost u promociji robe i usluga uključujući finansijski i komercijalni aspekt. U stranoj literaturi, koriste se termini: freight, freightage (transport robe u komercijalnom smislu sa cenom nižom od ekspresnog transporta), transshipment (transfer robe sa jednog mesta na drugo u smislu dalje otpreme brodom) i dr. U praksi inženjeri transporta vrše nadzor nad svim transportnim uslugama u nekoj organizaciji, uključujući transport robe kamionom, avionom, železnicom od skladišta do krajnjeg korisnika, koordinaciju svih vidova transporta, planiranje ruta, otpremu vozača, upravljanje sredstvima u sektoru transporta, obučavaju svoje izvršne radnike i dr. Pojam transport, se koristi i u drugim procesima npr. kod deportovanja osuđenih lica, kolona vozila kod konvoja vojnih snaga i opreme, transporta dečijim kolicima, i dr. U stranim jezicima koriste se izrazi: French: transport, Italian: trasporto, German: befürderung/strafgevangene.

1.1. MEĐUNARODNI DRUMSKI TRANSPORT

1.1.1. Osnovna obeležja drumskog transporta

Drumski saobraćaj glavnu konkurentsku prednost zasniva **na visokoj elastičnosti prevoza**. Ta elastičnost počiva na velikoj gustini sobračajne mreže (oko 10-tak puta većoj od železnice) i relativno malim elploatacionim jedinicama. Sa malim transportnim jedinicama, i velikom gustinom saobraćajne mreže, ovaj vid transporta može da obezbedi prevoze raznolikih količina roba na veliki broj odredišta, odnosno prevoz „od vrata do vrata“ na svim kontinentalnim relacijama. Drugim rečima, drumski prevoz može da **preveze bilo koju količinu robe, na bilo koju udaljenost prevoza, u bilo koje vreme**.

Takođe, drumski prevoz odlikuje i visoka **fleksibilnost u pogledu vremena prevoza**, jer su njegove transportne jedinice u tehnološkom pogledu samostalne, i ne zahtevaju posebne procedure u organizaciji proizvodnje prevoznih usluga. Na napred istaknutom mestu, drumski saobraćaj zasniva i obezbeđuje **veće komercijalne brzine prevoza** (organizacija prevoza nema puno uticaja na drumski prevoz).

Ovaj vid transporta odlikuje i **relativno dobra pouzdanost, urednost i tačnost**, iako je ona manja u odnosu na železnicu. Bitne prednosti su mu i relativno **mala ulaganja u nabavku prevoznih kapaciteta**, koja su dostupna i malim firmama, tako da veliki broj firmi može da poseduje sopstveni vozni park.

Generalno rečeno u vršenju prevoza na kraće udaljenosti značajan uticaj imaju dve podele troškova: početno-završni i čisti troškovi prevoza, odnosno fiksni i varijabilni troškovi. U pogledu troškova, drumski saobraćaj ima manje terminalne troškove od železnice, ali i značajno veće operativne troškove koji nastaju na prevoznom putu.

Iz tih razloga troškovno-cenovna konkurentnost ovog vida transporta dolazi do posebnog izražaja kod prevoza na **kratke udaljenosti**. Ona se održava i kod prevoza do udaljenosti oko 200 km, da bi se kod dužih prevoza umanjivala, a kod prevoza na velike udaljenosti ovaj vid transporta postaje izrazito cenovno inferioran.

Takođe, što se tiče **odnosa fiksnih i varijabilnih troškova** drumski saobraćaj je najbolje rangiran vid transporta imajući u vidu da u strukturi njegovih troškova ne preovlađuju fiksni troškovi (kao što je to u svim ostalim saobraćajnim granama) već varijabilni troškovi.

Vidimo da je drumski prevoz najmanje opterećen fiksnim troškovima, što automatski znači da je manje osetljiv na promenu nivoa obima prevoza u tom smislu što je moguće da obim prevoza padne, ali i većina troškova drumskog prevoza može da se smanji, što sa druge strane ima velike implikacije na cenovnu politiku.

Nedostaci drumskog prevoza su niska bezbednost, velika energetska potrošnja po jedinici prevoza i visoki eksterni-ekološki troškovi, zbog zagađivanja životne sredine. Potrošnja energije je 13 (u javnom drumskom saobraćaju) do 23 (u privatnom drumskom prevozu) puta veća u odnosu na železnički elektro pogon. Takođe, eksterni efekti vezani za buku i zagađenje životne sredine su svakako među najvišim u odnosu na ostale vidove saobraćaja. Ipak, poseban

problem leži i u nedovoljnoj bezbednosti drumskog prevoza koja može da ima različite implikacije i u prevozu robe, a posebno u prevozu putnika.

U prevozu robe (zbog prirode udžbenika izostavljamo prevoz putnika) loša bezbednost utiče na veliki broj materijalnih šteta na vozilima i robi koja se prevozi, odnosno poskupljuje troškove transporta kroz povećano izdvajanje za osiguranje robe u transportu.

Osim toga *nedostatak* drumskog prevoza je i *mala transportna sposobnost njegovih transportnih jedinica*, što se dobrim delom može otkloniti povećanjem njihovog broja. Kapaciteti drumskog transporta su različiti – kreću se od kapaciteta ispod 500 kg nosivosti (mali automobili tzv pic-up), do 26 tona nosivosti (kamion sa prikolicom u skladu sa Zakonom o bezbednosti saobraćaja). Postoje i vanstandardne forme kapaciteta u drumskom transportu koje mogu da ponesu i preko 40 tona robe (specijalni transporti).

Iz svih napred navedenih razloga, *drumski saobraćaj ima izrazitu konkurentsku prednost kod prevoza manjih količina roba na kraće do srednjih udaljenosti*. Tu prednost on obezbeđuje i kod prevoza na veće udaljenosti, ili zato što na njima nema mogućnosti korišćenja racionalnijih vidova, ili zato što se na tim relacijama prevoze relativno male količine robe.

1.1.2. Organizacija drumskog transporta

U drumskom transportu ima više vrsta prevoza zavisno od kriterijuma koji se uzima kao osnov za podelu:

1. **Prevoz za sopstveni i prevoz za tuđi račun.** Ovde se misli na industrijske, trgovačke i druge privredne organizacije koje vrše prevoz sopstvenim voznim parkom (jedno lice je i korisnik prevoza i prevozilac),
2. **Linijski prevoz i prevoz od slučaja do slučaja.** Linijski prevoz se obavlja po redu vožnje, s tim što se prevozni troškovi naplaćuju po tarifi. U prevozima od slučaja do slučaja vrše se pojedinačni prevozi, ovde se i prevoz i prevozni troškovi zasnivaju na ugovoru stranaka,
3. Vrste prevoza s obzirom na **vrstu tereta, kvalitet i fizički obim tereta:**
 - Prevoz generalnih tereta (nije potrebno posebno voditi računa o teretu tokom prevoza),
 - Prevoz lako kvarljive robe (teret zahteva naročitu pažnju i prevozi se po pravilu rashladnim uređajima),
 - Prevoz specijalnih tereta. To je prevoz tereta koji prelazi dozvoljene profile za saobraćaj na drumovima, ili za koji se traži specijalni režim na celom prevoznom putu, ili se pak radi o osetljivim pošiljkama (žive životinje i sl.).
4. **Kombinovani prevoz i prevoz uzastopnih vozara.** Kod kombinovanog prevoza, roba se bez pretovara, zajedno sa vozilom prevozi drugim prevoznim sredstvom (brodom, železnicom i sl.) na jednom delu puta. Kod prevoza uzastopnih vozara u prevozu učestvuje više prevozioca u transportu na relaciji od polazne do odredišne tačke,
5. **Komadni i kolski prevoz.** U međunarodnom drumskom transportu pod komadnim prevozima podrazumevaju se oni čija masa pošiljke ne prelazi 5.000 kg, a pod kolskim čija masa, po pravilu, prelazi 5.000 kg.

1.1.3. Regulatorika i dokumenta u međunarodnom drumskom transportu

Transport robe u međunarodnom drumskom saobraćaju regulisan je Konvencijom o ugovoru o međunarodnom prevozu robe drumom (CMR - *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road*), koja je zaključena 1956. godine u Ženevi, od strane Ujedinjenih nacija¹. CMR konvencija se primenjuje na sve ugovore o prevozu robe drumskim transportnim sredstvima, uz plaćanje vozarine, a između različitih zemalja, od kojih je bar jedan zemlja potpisnica konvencije. Prema ovoj konvenciji, postojanje ugovora o prevozu potvrđuje se izdavanjem tovarnog lista (CRM - tovarnog lista). Međutim, potrebno je znati da ugovor o prevozu kao i odredbe ove konvencije važe ukoliko dođe do gubitka ili određeni nepravilnosti u tovarnom listu.

Međunarodni drumski tovarni list (CRM) se ispostavlja u tri originalna primerka, koje potpisuje pošiljalac i prevoznik. Ovi potpisi mogu biti štampani ili zamenjeni pečatom ako zakonodavstvo zemlje gde se tovarni list ispostavlja to dopušta. Prvi primerak se daje pošiljaocu, drugi prati robu, a treći zadržava prevoznik. Tovarni list pruža dokaz o uslovima ugovora i o prijemu robe od strane prevoznika, dok se protivno ne dokaže.

Tovarni list se obično izdaje za jedno vozilo, ali može i za više vozila koje prevoze robu od jednog pošiljoaoca kao jednom primaocu (prevoz u konvaju). Međutim, ako se radi o prevozu različitih vrsta roba koje se prevoze u odvojenim delovima pošiljalac ili prevoznik imaju pravo da traže izdavanje tovarnog lista za svaki odvojeni deo pošiljke.

Tovarni list sadrži sledeće podatke: datum i mesto ispostavljanja tovarnog lista; ime i adresu pošiljoaoca; ime i adresu prevozioca; mesto i datum preuzimanja robe i mesto određeno za isporuku; mesto i adresu primaoca; uobičajeni opis vrste robe i način pakovanja, i, u slučaju opasne robe, njen opštepriznati opis; broj paketa i njihovu specijalnu oznaku i brojke; bruto težinu robe ili drukčije izraženu količinu; troškove u vezi sa prevozom (troškove prevoza, dodatne troškove, carinu i druge izdatke učinjene od zaključenja ugovora do vremena isporuke); potrebne instrukcije za carinske i druge formalnosti; izjavu da prevoz podleže odredbama CMR konvencije, bez obzira na bilo koje suprotne propise. Pored navedenog tovarni list može sadržati i sledeće podatke: naznaku da pretovar nije dozvoljen; troškovi koje pošiljaoc preuzima na sebe; iznos plaćanja koji se ima izvršiti u trenutku isporuke; deklaraciju o vrednosti robe i iznos koji predstavlja specijalni interes isporuke; pošiljaočeve instrukcije prevoziocu u pogledu osiguranja robe; ugovorni rok u kome prevoz ima da se izvrši; spisak dokumenata predatih prevoziocu.

Podatke potrebne za popunjavanje tovarnog lista daje pošiljalac robe, odgovoran je za njihovu tačnost i snosi sve troškove, gubitak i štetu koju eventualno ima prevoznik zbog netačnih i nekompletnih podataka.

¹ Konvenciju je ratifikovala Federativna Narodna Repulika Jugosalvija 1958. godine ("Sl. list FNRJ - Međunarodni ugovori i drugi sporazumi", br. 11/58)

1.2. MEĐUNARODNI ŽELEZNIČKI TRANSPORT

1.2.1. Osnovna obeležja železničkog transporta

Železnica je vid transporta koji, generalno govoreći, u kontinentalnom saobraćajnom sistemu, ima najveću transportnu sposobnost i koji obezbeđuje najniže troškove transporta. Kapaciteti železničkog transporta u svetu su različiti imajući u vidu dva koncepta ovog transporta:

- uslovno rečeno američko-ruski tip železnice: to su železnice širokih koloseka, većih vagona i jačih lokomotiva; kapaciteti pojedinačnih vagona se kreću do 50 t, dok se ukupni kapaciteti kompozicije kreću na nivou od 3000 t (60 vagona);
- uslovno rečeno evropski tip železnice, prisutan i u ostatku sveta: kapaciteti pojedinačnih vagona se kreću od 20t – 40t, a kompozicije 1500 t;

Postoje značajne razlike u kapacitetu jednog i drugog tipa železnice u svetu, što je posledica veličine zemalja u kojima je železnica postavljena i količina roba koje se ovim vidom transporta prevoze. Otuda železnica najveću prednost ima kod prevoza masovnih roba, niže pojedinačne vrednosti, na relacijama između glavnih proizvodno-potrošnih (distributivnih centara), koji zahtevaju minimalan obim manipulacije, ili kod onih kod kojih na transportnom putu ne postoji potreba za dodatnim manipulisanjem, klasifikacijom i sortiranjem pošiljki. Drugim rečima, izrazitu konkurentnu prednost železnica ima u prevozu velikih količina roba koje dozvoljavaju formiranje direktnih (maršutnih) vozova ili bar vagonskih pošiljki, koje je moguće prevesti od uputne do odredišne tačke bez pretovara. To podrazumeva lociranost uputnih i odredišnih tačaka robe uz železničku mrežu, ili njihovu povezanost sa tom mrežom putem industrijskih (internih) koloseka.

Dalje, železnica može biti **pouzdan, uredan i tačan transporter**, jer njen prevoz ne može biti ozbiljno ugrožen nepovoljnim vremenskim uslovima kao u nekim drugim vidovima transporta (kontinualnost transporta se podrazumeva pod urednošću prevoza). Tačnost železnice je danas prioritet svuda u svetu posebno u onim zemljama koje imaju koncept tzv. brzih vozova (Nemačka, Francuska, Japan). Domaće železnice se trenutno na žalost ne mogu pohvaliti tačnošću.

Osim toga prednost železničkog transporta je i **visok stepen bezbednosti prevoza, energetska štedljivost i izrazito manje zagađivanje sredine (ekološka tolerantnost)** u odnosu na drumski saobraćaj. Energetska štedljivost i niži eksterni efekti posebno važe za železnicu koja se pokreće na elektro pogon.

Brzina prevoza sve više postaje konkurentna prednost železničkog saobraćaja. Maksimalne brzine koje novi koncepti (brzi vozovi) ovog prevoza mogu da ostvare su se približili 600 km/h (poslednji rekord japanskog voza Maglev, koji funkcioniše na principima tzv. magnetne levitacije iznosi 584 km/h). Ipak, pri proceni brzina koje se postižu na železnici treba imati u vidu pored maksimalne i brzinu vožnje i komercijalnu brzinu. **Brzina vožnje** je uvek manja od maksimalne brzine imajući u vidu trenutnu situaciju na prevoznom putu (stepen izraubovanosti) kao i trenutno stanje mobilnih sredstava. Ova vrsta brzine se u stvari može smatrati

uobičajenom brzinom putovanja železnicom, što je u evropskim okvirima do 250 km/h, dok je na nižim prugama to trenutno oko 60 km/h.

Komercijalna brzina se odnosi na brzinu isporuke robe i ona je najbitnija sa aspekta korisnika koji svoju robu šalje železnicom. Komercijalna brzina je po pravilu manja od brzine vožnje za sve zastoje, manipulisanje robom, promenu transportnih jedinica itd. To znači da ona u najvećoj meri zavisi od organizacije saobraćaja i može biti veoma niska u odnosu na standardnu brzinu vožnje.

Komercijalna brzina naših železnica se nikako ne može oceniti pozitivnom ocenom, kao i rok dostave robe. Uzroke ovako lošem stanju treba potražiti u lošoj organizaciji železničkog transporta što se između ostalog manifestuje kroz koeficijente praznih hodova (na svakih 100 km oko 45 km vagoni su prazni).

Konkurentna prednost železnice dolazi do izražaja kod **prevoza na srednja i duža rastojanja (preko 200 km)**. Kod prevoza na kraće udaljenosti ta prednost se bitno umanjuje i gubi, pre svega zbog visokih terminalnih (početno-završnih) troškova. Progresivna degresija tih troškova kad udaljenost prevoza raste, upravo je osnova za progresivan rast njene konkurentnosti kod prevoza na veća odstojanja.

Osim troškovno-cenovne nekonkurentnosti kod prevoza na kraće udaljenosti, uslovljene visokim terminalnim troškovima, bitan nedostatak železnice je **mala elastičnost prevoza**. Ta neelastičnost prevoza je uslovljena relativno malom gustinom saobraćajne mreže i visokom transportnom sposobnošću njenih prevoznih kapaciteta. Mala gustina saobraćajne mreže onemogućuje prevoz od vrata do vrata, između svih onih polaznih i odredišnih tačaka prevoza koje nisu povezane železničkom mrežom. Visoka transportna sposobnost njenih kapaciteta čini je nekonkurentnom kod prevoza malih pojedinačnih pošiljki. Odnosno **neelastičnost železnice izražena je u njenoj nemogućnosti da preveze manje količine roba na veliki broj odredišta** (što je upravo glavna prednost drumskog prevoza).

Železnički prevoz je i znatno **manje vremenski fleksibilan u odnosu na drumski**. Pre svega je manja fleksibilnost njenih redova vožnje, što rezultira u manjoj frekventnosti prevoza, a preuzete vagonске pošiljke po pravilu značajan deo vremena moraju čekati na formiranje vozova za pojedine pravce (relacije) prevoza. Sve to zajedno rezultira i u smanjivanju komercijalnih brzina prevoza, koje su znatno niže od drumskog saobraćaja. Izuzetak čine komercijalne brzine prevoza veoma velikih pošiljki, koje omogućuju formiranje maršutnih vozova.

Visoka intenzivnost investicija koje zahtevaju železnički kapaciteti, kao i tehničko-tehnološko jedinstvo sistema železnice (infrastrukture, vučnog i prevoznog parka), koje uslovljava prilagođavanje eksploatacionih parametara najlošijem elementu u sistemu, takođe umanjuje tržišnu prilagodljivost železnice. To prilagođavanje, zasnovano na unapređenju i modernizaciji kapaciteta, zahteva velika sredstva i duži vremenski period za realizaciju i ostvarivanje efekata

1.2.2. Organizacija železničkog transporta

U železničkom transportu pod **pošiljkom se podrazumeva** jedna ili više vrsta materijalnih dobara (stvari) koje se prevoze železnicom jednim prevoznim dokumentom (tovarnim listom). Pošiljka može biti:

- **kolska** – pod kolskim pošiljkama podrazumeva se ona pošiljka, za čiji prevoz je neophodna upotreba posebnih kola, kao i pošiljke koje se po zakonskim odredbama moraju prevoziti posebnim kolima
- **komadna (denčana)** – pod komadnim pošiljkama podrazumevaju se one pošiljke čija je težina manja od 5000 kg i za čiji transport se ne zahteva upotreba posebnih kola.

Za otpremu i transport **kolskih pošiljki** pošiljalac **naručuje kola** od železnice kolskom narudžbenicom (KOL. 23). Kola se redovno naručuju: najkasnije dva dana pre vremena otpreme za kola obične konstrukcije ili najkasnije tri dana za kola specijalne konstrukcije. Utovar robe u železnička kola može se realizovati na industrijskim (manipulativnim) kolosecima korisnika (pošiljaoca), železničkoj robnoj stanici ili nekom drugom robnom terminalu. Utovar robe može obaviti železnica, pošiljalac ili neko specijalizovano pretovarno preduzeće. Bez obzira ko obavlja utovar, roba mora biti u skladu sa propisima za tovarenje železničkih kola (prema Pravilniku RIV Spt 46). Pošiljalac je dužan da organizuje (obavi) utovar svih kolskih pošiljki i predmeta koji su teži od 500 kg po komadu, ako nisu paletizovani, kao i predmete vanrednog obima i nepakovane žive životinje. **Komadne (denčane) pošiljke** se predaju na prevoz u železničkim robnim stanicama. Dužnost korisnika (pošiljaoca) je da robu preda (dopremi) i preuzme u skladištu robne stanice.

Prema načinu prevoza i računanja prevoznine, roba može biti otpremljena u:

- **redovnom prevozu** – prevozu koji se obavlja u okviru redovnog reda vožnje i vremena transporta,
- **oročenom prevozu** – prevoz kolskih pošiljki u ograničenom vremenu koje je ugovorom precizno određeno,
- **dogovorenom prevozu** – prevoz za koji je ugovorom između železnice i korisnika definisana dinamika otpreme i prevoza za određeni vremenski period,
- **ekspresnom prevozu** – prevoz sa vrlo kratkim vremenom otpreme i isporuke,
- **brzovoznom prevozu** - prevoz sa kraćim vremenom isporuke, koji se odnosi na uvoz i izvoz robe.

U zavisnosti od organizacije i tehnologije transportnog procesa, izdvajaju se sledeći **načini transporta: direktan, klasičan kombinovani, intermodalni, prevoz od “vrata do vrata”**.

Ugovor o prevozu robe železnicom predstavlja sporazum dve strane, po kome jedna strana (železnica) preuzima obavezu da pošiljku koju joj je predala druga strana (pošiljalac) preveze do određene tačke u stanju u kome je primila pošiljku na prevoz. Ugovor o prevozu robe železnicom smatra se zaključenim kada pošiljalac preda robu železnici zajedno sa tovarnim listom, a otpremna (otpravna) stanica na popunjenom tovarnom listu stavi datumski žig ili otisak računara u rubriku “žig otpremne stanice” i to na sve primerke tovarnog lista. Žigosani tovarni list je dokaz o prijemu robe na prevoz i zaključenju ugovora o prevozu robe železnicom.

1.2.3. Regulativna i dokumenta u međunarodnom železničkom transportu

Razvojem železničkog prevoza, koji je brzo prelazio granice jedne države, nametnuta je potreba donošenja određenih pravila vezanih sa izvršenje prevoznog posla. Tako je krajem IX veka, tačnije 1890. godine, nastala prva Međunarodna konvencija o prevozu robe železnicom (Franc. Convention internationale pour le transport des marchandises par chemins des fer – CIM). U narednih, skoro 100 godina, pravila definisana CIM konvencijom doživla su različite revizije i promene. Tako je 1980. godine u Bernu donešena nova konvencija o međunarodnom prevozu robe železnicom pod nazivom COTIF 1980 (COTIF - Convention concerning International Carriage by Rail). To je bila “krovna” konvencija o međunarodnom prevozu železnicom, koja je imala i dva dodatka. Dodatak A odnosio se na Jedinствena pravila o ugovoru međunarodnog prevoza putnika i prtljaga (CIV konvencija), dodatak B koji se odnosio na Jedinствena pravila za ugovor o međunarodnom prevozu robe (CIM konvencija). Sama konvencija CIM kao dodatak B osnovne konvencije imala je četiri aneksa: Aneks I – Odredbe o međunarodnom železničkom prevozu opasnih materija (RID); Aneks II – Odredbe o međunarodnom železničkom prevozu privatnih vagona (RIP); Aneks III – Odredbe o međunarodnom železničkom prevozu kontejnera (RICO) i Aneks IV – Odredbe o međunarodnom železničkom prevozu ekspresnih pošiljaka (RIEx).

Razvoj tržišta o pojavljivanje privatnih železničkih prevoza na području Evropske unije zahtevali su dalje revizije i promene navedenih konvencija. Tako je 1999. godine usvojen Protokol o izmeni konvencije o prevozu železnicom pod nazivom COTIF 1999., a čiji je sastavni deo, pored drugih, i CIM konvencija.

Jedinствana CIM pravila važe za svaki ugovor o železničkom prevozu robe uz naknadu, kada se mesto preuzimanja robe na prevoz i mesto isporuke nalaze u dve različite države članice. Prema ovim pravilima ugovorom o prevozu prevoznik se obavezuje da će robu, uz naknadu, prevesti do uputnog mesta i tamo je isporučiti primaocu. Ugovor o prevozu se potvrđuje tovarnim listom u skladu sa jedinstvenim obrascem. Međutim, nedostatak, neispravnost ili gubitak tovarnog lista neće uticati na postojanje ili važnost ugovora koji ostaje podložan ovim Jedinствanim pravilima. Jedinствena pravila za ugovor o međunarodnom železničkom prevozu robe odnose se na: zaključivanje i izvršenje ugovora o prevozu robe, tovarni list, prava, obaveze i odgovornosti pošiljaoca, prvoznika i primaoca robe.

Tovarni list i druga dokumenta u prevozu robe železnicom

Za svaku pošiljku treba sastaviti jedan tovarni list. Ukoliko između pošiljaoca i prevoznika nije drugačije dogovoreno, isti tovarni list može se odnositi samo na tovar u jednim kolima. Tovarni list potpisuje pošiljalac i prevoznik. Potpis se može zameniti žigom, otiskom računara ili nekim drugim odgovarajućim načinom. Prevoznik je dužan da, na odgovarajući način, potvrdi

preuzimanje robe na duplikatu tovarnog lista i da vrati duplikat pošiljaocu. Međunarodna udruženja prevoznika utvrđuju jedinstveni obrazac tovarnih listova. Tovarni list kao i njegov duplikat mogu se ispostaviti u obliku elektronskog beleženja podataka, koji mogu da se pretvore u čitljivo pisane znake. Postupci koji se koriste za beleženje i obradu podataka moraju biti isti u funkcionalnom pogledu, naročito u pogledu dokazne snage tovarnog lista.

Sadržaj tovarnog lista i ugovor o prevozu robe uređen je prema Jedinstvenim pravnim propisima za ugovore o međunarodnom železničkom prevozu robe (CIM). Prema tim pravilima tovarni list sadrži sledeće podatke: mesto i datum ispostavljanja; ime i adresu pošiljaoca; ime i adresu prevoznika; ime i adresu osobe kojoj je roba stvarno izdata ukoliko to nije prevoznik; mesto i datum preuzimanja robe; mesto izdavanja robe; ime i adresu primaoca; naznačenje vrste robe i pakovanja (tako na primer, kod opasnih roba propisano naznačenje prema Pravilniku o međunarodnom železničkom prevozu opasne robe-RID); količinu (broj) komada i posebne oznake i brojeve potrebne za identifikaciju komadnih pošiljaka; broj kola kod prevoza kolskih pošiljaka; broj železničkog vozila koje se prevozi na sopstvenim točkovima (ako se predaje na prevoz kao roba); podaci o intermodalnim transportnim jedinicama (vrsta, broj ili ostala obeležja potrebna za identifikaciju); bruto masu robe ili podatke o količini robe izražene na neki drugi način; tačno nabranje isprava koje zahtevaju carinski ili drugi upravni organi, koje su priložene uz tovarni list ili su stavljene na raspolaganje prevozniku u određenom službenom mestu ili mestu koje je ugovorom dogovoreno; troškove u vezi sa prevozom (prevoznina, naknade za sporedne usluge, carinske dažbine i ostali troškovi koji nastanu od zaključenja ugovora do izdavanja), ukoliko troškove plaća primalac ili neko drugo uputstvo prema kojem troškove plaća primalac; izjavu da prevoz, bez obzira na bilo kakvo odstupanje, podleže ovim jedinstvenim CIM pravilima.

U određenim slučajevima tovarni list mora da sadrži i druge podatke. Tako na primer, kada u prevozu robe učestvuje više prevoznika mora biti upisan prevoznik koji je zadužen da isporuči robu primaocu. Isto tako, potrebno je upisati troškove koje preuzima pošiljalac robe ili iznos koji se treba naplatiti pouzecom kod izdavanja robe. U tovarni list treba upisati i podatke o vrednosti robe i iznosu za obezbeđenje urednog izdavanja, kao i ugovoreni rok prevoza i isporuke. Dodatni podaci koji se upisuju u tovarni list mogu se odnositi na: ugovoreni prevozni put, isprave koje se predaju prevozniku (spisak isprava), podatke pošiljaoca o broju i opisu plombi koje je on stavio na kola i dr. Strane u ugovoru o prevozu mogu uneti u tovarni list i druge podatke koji se smatraju korisnim.

Izgled obrasca CIM tovarnog lista i uputstvo za njegovo popunjavanje uređeni su Priručnikom za tovarni list CIM (GLV-CIM). Osnovni obrazac se sastoji od pet standardnih listova označenih brojkama od 1 do 5 i nazivom prema sledećem:

- 1 Original tovarnog lista.** Ovaj list prati pošiljku do odredišne / uputne stanice i izdaje se primaocu zajedno sa robom.
- 2 Tovarna karta.** Ovaj list je obračunski dokument koji prati pošiljku do uputne stanice i zadržava ga prevoznik u prispeću. Uputne stanice dostavljaju ovaj list odeljenju kontrole prihoda (OKP-u).

3 Izveštaj o prispeću / carina. U odredišnoj/uputnoj železničkoj stanici služi za izveštavanje primaoca o prispeću pošiljke. Kod pojednostavljenog tranzitnog postupka za uvozne pošiljke, ovaj list se koristi kao carinski tranzitni dokument za završetak tranzitnog postupka u odredišnoj carinarnici.

4 Duplikat tovarnog lista. Posle zaključenja ugovora o prevozu predaje se pošiljaocu u polaznoj / otpravnoj stanici.

5 Kopija tovarnog lista Ovaj list zadržava prevoznik u polaznoj železničkoj stanica / carinskoj ispostavi ili prati pošiljku do odredišne / izlazne železničke stanice, koja ga dostavlja odeljenju kontrole prihoda (OKP-u).

1.3. MEĐUNARODNI POMORSKI TRANSPORT

1.3.1. Obeležja pomorskog transporta robe

Pomorski saobraćaj uglavnom karakterišu **visoka transportna sposobnost i niski troškovi (cene) prevoza**. Transportne jedinice pomorskog saobraćaja mogu da obezbede jednovremen prevoz tereta, ne samo od više desetina, već i više stotina hiljada tona robe. Tako, na primer, maksimalna nosivost tankera (prevoz nafte) iznosi oko 500.000 tona, specijalizovanih brodova za prevoz rasutih tereta (za prevoz žitarica, građevinskog materijala itd.) oko 300.000 tona, a linijskih brodova (prevoz komadne robe – finalnih proizvoda) oko 80.000 tona.

Velika transportna sposobnost pomorskom saobraćaju omogućava da, korišćenjem **ekonomije obima u transportu**, obezbedi niske prevozne cene, a samim tim i niske troškove transporta za korisnika. Po ovom elementu pomorski saobraćaj je uz cevovode izrazito konkurentniji od kontinentalnih vidova transporta (druma i železnice).

U poređenju sa drugim vidovima kopnenog saobraćaja nedostatak pomorskog transporta je veliko ulaganje u transportna sredstva (brodove), ali su relativno mala ulaganja u saobraćajnu infrastrukturu (koriste se prirodni plovni putevi). Takođe, nedostaci ovog vida transporta su: **male brzine prevoza, slaba elastičnost i prilagođavanje zahtevima korisnika, kao i niži stepen pouzdanosti i urednosti**, zbog osetljivosti eksploatacije na vremenske uslove.

Konkurentne prednosti pomorskog saobraćaja dolaze do izražaja kod prevoza masovnih i jeftinih tereta-roba (uglja, ruda, nafte, žitarica, nemetalnih minerala i sl.), koje ne zahtevaju brz prevoz, pod uslovom da postoji infrastruktura i mogućnost pomorskog prevoza.

1.3.2. Organizacija pomorskog transporta

More je najprostraniji prevozni put i obuhvata dve trećine zemljine kugle. Oko 2/3 svetskog prometa odvija se pomorskim putem. S obzirom na prostranstvo, ne postoji mogućnost zakrčenja u saobraćaju. Postoji nekoliko vrsta pomorskih plovidbi.

Slobodna i linijska plovidba. Obično se za transport traži brod takvog kapaciteta koliko ima raspoložive robe za prevoz. Slobodna plovidba pruža određene pogodnosti. U ovoj plovidbi prevoze se po **pravilu jednolični tereti**, a kod prevoza takvog tereta brodski prostor se racionalnije koristi. Kad su tereti jednolični, utovar i istovar su brži i jeftiniji. **Pogodnost**

slobodne plovidbe ogleda se u nižim vozarinskim stavovima, troškovima manipulacije i u bržem prevozu. Na osnovu navedenih pogodnosti omogućava se prevoz jeftinijih sirovina, koje ne mogu podneti skuplji prevoz, i masovnog tereta (gvozdena ruda, šećer, ugalj i sl.). U slobodnoj plovidbi pored uobičajnih koriste se specijalni brodovi (brodovi tankeri, brodovi hladnjače itd.), pa se tada postižu još povoljniji efekti.

Nasuprot slobodnoj plovidbi postoji organizovana plovidba u kojoj brodovi stalno povezuju određene **luke po redu plovidbe – linijska plovidba**. Linijska plovidba koristi se za prevoz različitih tereta i raznih korisnika prevoza. Obično se koriste brodovi od 5.000t koji su snabdeveni dobrom mehanizacijom i konstruktivno podešeni da se ne zakrčuju brodski prostori, kako bi se olakšalo slaganje i odvajanje tereta za pojedine luke. **Linijska plovidba je pogodnija za raznovrsne i skuplje robe.**

Pošiljalac zna vreme prispeća broda radi ukrcaja, pa će blagovremeno pripremiti teret, znaće kada će teret prispeti u određenu luku te će se na taj način dobiti pozitivni efekti u postizanju potrebnih brzina prevoza i ekonomičnosti.

Mala obalna, velika obalna i duga plovidba. Mala obalna plovidba povezuje mesta iste obale. Velika obalna plovidba povezuje mesta u okviru zatvorenih mora (npr. plovidba u Sredozemnom moru). Duga plovidba saobraća po okeanu i praktično povezuje sve luke na svetu. Plovidba koja se obavlja u granicama jedne zemlje naziva se kabotažom.

Podela po pravcima plovidbe. Ovde imamo npr. severno američki pravac, nord (obuhvata Rusiju, skandinavske i baltičke zemlje), južno američki pravac, daleko istočni i itd.

1.3.3. Regulatorna i dokumenta u međunarodnom pomorskom transportu

Prevoz robe pomorskim transportom regulisan je različitim pravnim dokumentima i konvencijama. Prva konvencija koja je pravno regulisala odgovornosti brodar, za robu koju je primio na prevoz, donešena je 1924. godine u Briselu pod nazivom Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, a koja je u stručnoj javnosti poznatija pod nazivom Haška pravila. Haška pravila o odgovornosti brodar za teret koji je primio na prevoz, široko su prihvaćena u pomorskim poslovnim krugovima, tako da je ova međunarodna konvencija uvek isticana kao primer uspešne unifikacije pomorskog prava. Kasnije (1979. godina) ova Konvencija je dopunjena jednim Protokolom koji je nazvan Vizbijska pravila (Visby Rules). Ovim protokolom su izvršene neke dopune koje su vodile računa o novim tehnologijama transporta robe, kao što su transport paleta i kontejnera. Dodatno je definisan pojam jedinice tereta (unit of cargo). Dopunjen je način utvrđivanja gornje granice odgovornosti, tako što je uvedeno ograničenje po kilogramu tereta koji se prevozi, u slučajevima kada je to povoljnije. Uvedena su posebna prava vučenja, čime su ova Pravila usaglašena sa obračunskim sistemom koji je opšte prihvaćen u transportnom pravu. Ovako ustanovljeni režim odgovornosti za teret postao je poznat kao Haško-Vizbijska pravila (Hague-Visby Rules).

Teretnica i tovarni list u pomorskom transportu

Posle završetka utovara brodar je dužan da pošiljaocu, na njegov zahtev, izda prevoznu ispravu. Osnovni dokument u pomorskom transportu je teretnica ili konosoman (connaissance, konossement, Polica di carico, Bill of lading). Teretnica kao prevozna isprava ima tri osnovne funkcije. Prvo, potvrđuje postojanje ugovora o prevozu robe. Teretnica ima dokaznu snagu, što

znači da je, za zainteresovane stranke u prevozu, merodavno samo ono što je navedeno u teretnici. Drugo, teretnica je dokaz da je brodar preuzeo robu na prevoz, u stanju navedenom u teretnici. Treće, teretnica predstavlja hartiju od vrednosti, jer na osnovu njene prezentacije primalac može da preuzme robu. Smatra se da teretnica spada u stvarno-pravne hartije od vrednosti što znači da ona svom zakonskom imaoocu daje pravo svojine. Ugovorom o prevozu robe morem, ugovorne strane mogu da predvide da se umesto teretnice izdaje tovarni list.

Potrebno je znati da i kada prevozna isprava nije izdata ili je prevozna isprava nepotpuna, to ne utiče na punovažnost ugovora o prevozu robe. Ako je roba, koja je kao predmet prevoza, morala da bude utovarena u različite brodove, ili kada su u pitanju različite vrste robe, ili je roba podeljena u razne partije, brodar i pošiljalac imaju pravo da zahtevaju da se za svaki upotrebljeni brod, ili za svaku vrstu robe, ili za svaku partiju otpreme izda posebna teretnica ili tovarni list. Ako se na brod utovari roba u rasutom stanju, pošiljalac ima pravo da zahteva da se za određene količine robe izda posebna teretnica ili tovarni list.

Teretnica može da glasi na ime, na donosioca i po naredbi. Teretnicu na ime (engl. Bill of Lading to a named person, Straight B/L) ima tačno upisanog i određenog primaoca robe, koji je ovlašćen za preuzimanje robe. Prava iz teretnice mogu se prenositi samo ugovorom o ustupanju (cesijom). Prema licu kojem je teretnica ustupljena brodar zadržava sve prigovore koje je imao i prema imaoocu teretnice na ime. Teretnica na donosioca (engl. Bill of Lading to bearer) je teretnica kojom se omogućava da robu može preuzeti bilo koji donosilac, odnosno držalac teretnice. Na njoj ne piše ničije ime a prenosi se običnom predajom „iz ruke u ruku“. Roba se predaje licu, koje se pojavi i legitimise sa ispravnom teretnicom, a brodar ne mora utvrđivati identitet lica. Teretnica po naredbi (engl. Bill of Lading to order) je oblik teretnice koji se najčešće koristi u pomorskom prevozu. Brodar je tada u obavezi da teret preda onom licu koje je u teretnici po naredbi određeno. Teretnica se može izdati po naredbi pošiljaoca ili po naredbi treće osobe. Teretnica po naredbi se prenosi indosamentom ili naredbom.

1.3.4. Ugovori u međunarodnom pomorskom transportu

U pomorskom transportu postoje sledeće vrste ugovora:

1. **Ugovor o prevozu pojedinih stvari (vozarinski ugovor)** odnosi se uglavnom na transport linijskim brodovima i obuhvata prevoz određene robe, obično u manjim količinama (npr 50t kukuruza). Ovi ugovori se ne zaključuju u pismenoj formi, već pod „linijskim uslovima“ (linear terms). Prevoz se rezerviše zaključnicom za prevoz (Cargo booking note), a teretnica kao dokument zamenjuje prevozni ugovor i služi kao potvrda o ukrcanju robe u određeni brod,
2. **Brodarski ugovor (ugovor o čarteru)** – charter party obuhvata prevoze za određena putovanja, pa se naziva i „brodarski ugovor na putovanje“ (voyage charter party). Može obuhvatiti prevoze sa celim brodom i sa određenim delom brodskog prostora. Može biti zaključen za jedno ili više putovanja. To je najčešći vid ugovora o prevozu u pomorskom transportu,
3. **Ugovor o prevozu na vreme (time charter)** vrlo je sličan zakupu. Ovi ugovori zaključuju se kada je korisnicima potrebno transportovati veće količine tereta, obično u jednom vremenskom periodu u više uzastopnih vožnji, tako da ne mora za svaki prevoz da se zaključuje ugovor o čarteru. Prednost je osiguravanje strana od kolebanja na tržištu

brodskog prostora. Ovim ugovorom brodar obezbeđuje brod za neko ugovoreno vreme zajedno sa zapovednikom broda i posadom. Ugovor se najčešće zaključuje na šest meseci sa pravom produženja. Vozarina se obično plaća mesečno. Brodar o svom trošku izdržava brod i posadu (plata i hrana). Za vreme trajanja ugovora naručilac snosi ostale troškove, kao što su pogonski materijal, lučke i plovidbene naknade (takse za utovar, istovar, tegljenje itd.). **Ugovor o prevozu na vreme treba da sadrži sledeće elemente:** ime broda, tonažu i klasifikaciju, vreme trajanja ugovora, iznos naknade i kako će se ona plaćati, koji se tereti isključuju iz prevoza, granice plovidbe, luku u kojoj se brod predaje naručiocu i način povratka broda brodaru.

4. **Ugovor o zakupu (Demise charter).** Ovde se određen brod uzima na upotrebu uz obavezu zakupca da plaća zakupninu. U zakup se može uzeti opremljen brod sa posadom (Demise charter), a može i „goli brod“ bez posade i opreme (Bare boat charter). Bitna razlika između ugovora o zakupu i ugovora o prevozu na vreme je što kod ugovora o zakupu svojstvo brodaru prelazi na zakupca. Zakupac ugovara prevoz sa korisnicima, te na taj način zakupcu pripadaju odgovarajuća prava i obaveze prema korisniku prevoza (na naplatu vozarina, odgovornost za teret, izdržavanje posade itd.).

Potreba brzog i efikasnog poslovanja dovela je do formiranja **tipskih ili standardnih prevoznih ugovora**. Ovi ugovori su štampani kao formulari, i oni se razlikuju među sobom zavisno od vrste tereta i pravca plovidbe. U tim ugovorima predviđeno je sve što je potrebno i što se takvo pokazalo tokom niza godina u praksi kao potrebno da se unese. Oni sadrže sve obaveze i prava strana koje stupaju u ugovorni odnos. Takvi ugovori pružaju ugovornim stranama mogućnost što bržeg i sigurnijeg načina sporazumevanja prilikom zaključenja ugovora bez obzira na udaljenost brodaru i naručioca. Svaki standardni ugovor sadrži garancije i uslove prevoza.

Garancije daje brodar i odgovara za tačnost ovih podataka. **Brodar garantuje:**

- **Sposobnost broda za plovidbu** - za propast robe brodar snosi svu štetu koja nastupi usled nesposobnosti broda za plovidbu, osim ako je do nesposobnosti došlo zbog greške u materijalu, pucanja elise ili dovodnih cevi, itd;
- **Kojoj klasi brod pripada** - svaki brod ima klasifikacioni sertifikat na osnovu koga se vidi sposobnost broda za plovidbu i stabilnost broda za prevoženje tereta. Po pravilu brodovi se pregledaju svake 4 godine radi izdavanja klasifikacionog sertifikata. Brodovi se dele na 3 klase. Prvoj klasi pripadaju odlični i čvrsto sagrađeni brodovi, a u druge dve brodovi slabije konstrukcije i dotrajali;
- **Položaj broda u času zaključenja ugovora** - ova pozicija uverava naručioca u realnost samog ugovora, odnosno da će brod zaista moći da stigne u luku u ugovoreno vreme;
- **Nosivost broda** - može se podrazumevati nosivost uopšte i nosivost za specifičan teret koji treba utovariti. Bruto nosivost broda (DWT) obuhvata maksimalnu masu tereta koji istovremeno može da se preveze sa brodom sa posadom, sa opremom, pogonskim i potrebnim materijalom, putnicima sa prtljagom, životnim namirnicama i vodom za posadu i putnike. Korisna nosivost broda odnosi se na masu tereta i putnika koji se mogu jednovremeno prevoziti. Bruto registarska tonaža broda obuhvata prostor za smeštaj tereta, putnika sa prtljagom, za smeštaj namirnica i vode za posadu i putnike, za smeštaj posade i pogonskog i pomoćnog materijala. Neto registarska tonaža broda obuhvata prostor korisne nosivosti, a to je prostor za smeštaj tereta i putnika.

U okviru uslova prevoza ugovori treba da sadrže sledeće elemente:

- Ime broda,
- Ime brodara i naručioca,
- Dan i krajnji rok do kad se brod mora prijaviti naručiocu u luci ukrcavanja,
- Vreme koje se naručiocu stavlja na raspolaganje za ukrcaj tereta (stojnice),
- Odštetu - dangubinu ako se prekorači rok za ukrcaj tereta (prekostoynice),
- Mesto gde teret treba da se ukrca i mesto gde teret treba da se iskrca, način kako će se teret ukrcavati i iskrcevati i na čiji trošak idu uskladištenje i iskrcaj tereta,
- Vrstu i količinu tereta,
- Iznos vozarine.

Osim glavnih elemenata, svaki ugovor sadrži i druge elemente zavisno od tipa, a to su npr. klauzula o postupku u slučaju generalne havarije, o proviziji agentu itd. Ugovor na kraju sadrži potpis ugovorenih strana odnosno njihovih punomoćnika (agenata). Teretnica (konosman, bill off lading) je po svojoj funkciji i značaju najvažniji dokument na pomorskom tržištu. Ona je dokaz o slanju robe između prodavca i kupca. Teretnica je isprava kojom brodar potvrđuje da je primio određenu robu radi prevoza morem i obavezuje se da tu robu isporuči ovlašćenom imaoocu teretnice i uz uslove navedene u teretnici. U njoj je sadržana vrsta robe i količina koja je predana na prevoz. Teretnica u praksi može da služi: kao pismeni dokaz da je zaključen ugovor o pomorskom prevozu; kao pismena potvrda da je roba primljena od strane brodara na prevoz; kao prenosiva hartija od vrednosti koja predstavlja robu o kojoj se radi.

1.3.5. Proces opsluživanja brodova i tereta u luci

Prijem, sadržaj i forma dispozicije

Zahteve za pružanjem lučkih usluga luka prima putem pismenog naloga – *dispozicije za rad*. Dispozicija se predaje na propisanom formularu i u određenom broju primeraka. Korisnik usluge je odgovoran za tačnost podataka koji su sadržani u dispoziciji. Ukoliko zbog netačnih podataka iz dispozicije nastupi šteta po luku, njen podnosilac je dužan istu nadoknaditi. Dispozicija mora da sadrži sve potrebne podatke (definisane obrascem). Uz dispoziciju je, prilikom njenog dostavljanja luci, neophodno *priložiti sledeća dokumenta*: kopiju brodskog ugovora (C/P ili izvod iz iste), manifest tereta, skladišne liste, dokument «bez zapreke», kargo plan, plan učvršćivanja tereta.

Dispozicija može biti: *generalna* (za kompletnu količinu tereta) i *parcijalna* (za deo toga tereta). Dispozicija se predaje najkasnije uz dnevni nalog za izvršenje. Smatra se primljenom kada se overi od strane ovlašćenog radnika luke. Prihvatanje dispozicije ne obavezuje luku u odnosu na vreme kada će se konkretna usluga izvršiti. Vreme izvršenja usluga konkretizuje se u procesu operativnog planiranja (u toku koga se definiše dnevni operativni plan).

Korisnik usluge je dužan da dostavi luci *najavu o dolasku broda za utovar - istovar tereta* najmanje 48 časova pre njegovog prispeća u luku. U protivnom luka ne garantuje vez brodu. Predlog dnevnog operativnog plana se formira na osnovu naloga za izvršenje dispozicija (u kojima mora biti uspostavljena jednoznačna veza sa odgovarajućom dispozicijom), uzimajući u obzir propisane tehnologije rada i raspoložive lučke resurse (radna snaga, sredstva tehničke opremljenosti, skladišni prostor,...), kao i adekvatne upravljačke kriterijume (prioritet poslova

sa stanovišta troškova,...). Za formiranje predloga dnevnog operativnog plana, luka uzima u obzir naloge za izvršenje dispozicija koji su joj toga dana predati. U situacijama kada raspolaže slobodnim kapacitetima, luka može prihvatiti naloge za izvršenje dispozicija koji su joj predati i posle označenog roka.

Predlog dnevnog operativnog plana se usaglašava sa korisnicima lučkih usluga na dnevnoj eksternoj koordinaciji. Tako na primer, koordinacija sa korisnicima se obavlja svakog radnog dana u 11,00 časova na mestu koje određuje luka. Tom prilikom se usaglašava plan rada za II i III smenu toga dana i za I smenu narednog dana. Za poslove koje treba realizovati subotom u II i III smeni, nedeljom i ponedeljkom u I smeni, koordinacija se obavlja subotom, a za poslove koje treba realizovati u dane državnih praznika i u I smeni prvog radnog dana nakon njih, koordinacija se održava prethodnog radnog dana. U posebnim slučajevima (ako luka raspolaže slobodnim kapacitetima,...), i na eksternoj koordinaciji se može primiti nalog za rad, koji ima važnost kao da je blagovremeno predat. Nakon koordinacije formira se **konačna verzija dnevnog operativnog plana**, koji sadrži sve bitne elemente izvršenja konkretne usluge (lokaciju rada, predmet rada, identifikaciju dispozicije na osnovu koje se rad vrši, vrstu manipulacije, angažovane resurse pri radu).

Prihvat, izdavanje i primopredaja tereta

Kod brodskih pošiljki, predaja i prijem tereta od strane luke **vrši se isključivo ispod čekrka**. Primopredaja se vrši u prisustvu predstavnika broda i predstavnika luke – brojača. Količine tereta ustanovljene prilikom **primopredaje se evidentiraju u posebnom obrascu luke** (brojačkom listiću), koji potpisuju zainteresovane strane. Tako overeni podaci su **obavezujući kako za onoga koji predaje teret, tako i za primaoca**. Kada se sa teretom vrše manipulacije na relacijama sredstva kopnenog transporta – zatvoreno lučko skladište (i obratno), **prijem i predaja se vrše na vratima skladišta**, a u slučaju manipulacija sredstva kopnenog transporta – otvoreno lučko skladište, prijem i predaja tereta se vrše **na granici otvorenog skladišta**. Količine tereta prilikom predaje i prijema evidentiraju se u brojačkom listiću, a overavaju se od strane ovlašćenih predstavnika vlasnika tereta i predstavnika luke. Smatra se da je teret napustio granicu otvorenog skladišta kada se on utovari u/na prevozno sredstvo na teritoriji otvorenog skladišta. Momenat primopredaje tereta predstavlja trenutak kada odgovorno lice luke potpisom potvrdi prijem, odnosno izdavanje tereta korisniku usluge. **Luka prima robu po deklarisanjoj količini**, ukoliko drugačije nije ugovoreno. Za sve nedostatke - oštećenja nastala na teretu pre istovara iz broda ili istovara iz sredstava kopnenog transporta, odnosno posle utovara u brod ili utovara u sredstvo kopnenog transporta, luka ne snosi odgovornost niti uvažava reklamacije. **Nedostaci - oštećenja na teretu** treba da budu odmah kod primopredaje pismeno konstatovani. Luka odgovara samo za ona oštećenja koja je, prilikom rada, počinila svojom radnom snagom i sredstvima mehanizacije.

U slučaju da oznake tereta, koje omogućavaju njegovu identifikaciju (po količini, vrsti,...), prilikom transporta morem ili kopnom **postanu nečitljive**, korisnik usluga je dužan, u roku od 48 časova, na svoj trošak i rizik, da dostavi obaveštenje o deklaraciji. Ako nastane sumnja o deklarisanjoj vrsti ili težini tereta, luka može komisijski proveriti tačnost dostavljenih podataka. Ukoliko se ustanove greške, odgovornost je na korisniku usluga.

Pakovanje tereta koji se predaje luci mora biti odgovarajuće, kako bi se osiguralo da se sačuva kvalitet i količina robe. Loše ili nedovoljno upakovan teret može biti primljen samo uz prethodnu pismenu izjavu korisnika usluga, kojom se otklanja svaka odgovornost luke za oštećenja koja eventualno mogu nastati. U slučaju da se **neadekvatnost pakovanja tereta** utvrdi

tek nakon njegovog preuzimanja od strane luke, to je neophodno zapisnički konstatovati. Bilo kakva oštećenja na neodgovarajuće pakovanom teretu će se smatrati kao posledice tog neodgovarajućeg pakovanja. U posebnim slučajevima, kada je to u interesu održavanja kvaliteta i kvantiteta upakovanog tereta, luka je ovlašćena da, i bez prethodne dozvole korisnika usluga, izvrši potrebne popravke na pakovanju tereta. Troškovi nastali po ovom osnovu padaju na teret korisnika usluga. Manipulacija *sa živim zverima ili opasnim životinjama* luka izvršava samo ukoliko su propisno osigurane, tako da je pod normalnim uslovima isključena svaka opasnost.

Primedbe o kvalitativnom i kvantitativnom stanju tereta ili njegovom pakovanju luka konstatuje zapisnički ili pismenom primedbom na dokumentima koja ona ispostavlja ili prima. Zapisnik ili primedbu potpisuju predstavnici luke i korisnik usluge. Ako prilikom utovara - istovara broda nastane sumnja o havariji tereta, neophodno je o tome odmah obavestiti korisnika usluga i eventualno obustaviti dalji utovar - istovar do naknadnog uputstva korisnika. Ukoliko je korisnik usluga nepoznat, luka može, prema svojim tehničkim mogućnostima, ali na rizik broda, istovariti teret i preuzeti ga sa primedbom o stanju tereta.

U slučaju da se na teretu, primljenom od strane luke, uoče promene koje mogu dovesti do negativnih promena njegovih karakteristika, **luka o tome mora odmah obavestiti korisnika usluga**, a u hitnim slučajevima preduzeti odgovarajuće mere radi sprečavanja negativnih promena na teretu. Troškovi u vezi sa prethodnim padaju na teret korisnika usluga. Ako je za sprečavanje negativnih promena karakteristika tereta, ili za njihovo vraćanje u početno stanje, neophodno angažovanje radne snage posebnih kvalifikacija ili sredstava tehničke opremljenosti sa kojima luka ne raspolaže, može se dozvoliti korisnicima da sami izvrše potrebne radove.

Samo na osnovu posebnog pismenog sporazuma luka vrši prijem sledećih tereta:

- lako zapaljivih tereta,
- eksplozivnih materija,
- skupocenih tereta: umetničkih dela, novca, vrednosnih papira, kao i ostalih skupocenih materijala,
- lako lomljivih tereta, kao i tereta podložnih kvarenju.

Kalo i rastur na teretima

Kod **uskladištenja generalnih tereta**, luka se zadužuje jedinicama tih tereta (komad, vez, paleta,...). Luka odgovara isključivo za broj primljenih jedinica tereta. Prilikom **pretovara rasutih tereta**, usled klimatskih, tehničko-tehnoloških i drugih uslova, luka ima pravo da na količinu tereta koja je predmet manipulacije, **zaračuna rastur i manipulativni kalo kao što sledi:**

- za železnu rudu: do 0,5%
- za koncentrate ruda: do 1%
- za ostale vrste ruda i minerala: do 1%
- za staro i sirovo gvožđe: do 1%
- za ugalj: do 1%
- za žitarice, preko silosnih uređaja i pri direktnoj manipulaciji do 0,5%.

Brodske manipulacije

Dozvolu za **vezivanje broda** daje nadležni pomorsko upravni organ, s tim što mesto vezivanja, na osnovu karaktera manipulacije koja će se vršiti sa teretom, određuje luka. Radna snaga luke,

angažovana na brodskim manipulacijama, radi isključivo po nalogima i instrukcijama ovlašćenih radnika luke - organizatora rada na brodu. Rukovaoce brodskih sredstava mehanizacije daje luka, ukoliko drugačije nije precizirano ugovorom.

Ovlašćeni predstavnici luke imaju pravo da, pre početka rada sa brodskim sredstvima mehanizacije zahtevaju da im se na uvid stave dokazi o ispravnosti sredstava i/ili da provere njihovu funkcionalnost. Ukoliko brod ne raspolaže adekvatnom dokumentacijom ili ukoliko se u toku provere (ili nakon početka izvršenja manipulacija sa teretom) ispostavi neispravnost brodskih sredstava mehanizacije, **luka ima pravo da odbije njihovu upotrebu**. Eventualni sporovi oko ocene stanja brodskih sredstava mehanizacije rešavaju se arbitražom od strane neutralne komisije. Angažovanje lučkih sredstava mehanizacije se u tim slučajevima vrši samo na osnovu naloga korisnika usluga.

U slučaju loše složenosti tereta u brodu (prilikom istovara), luka može sastaviti komisiju od predstavnika luke i broda ili angažovati arbitražnog veštaka kako bi se na licu mesta konstatovalo činjenično stanje. Ukoliko se ustanovi da je teret loše složen u brodu, luka ne snosi odgovornost za vanredne troškove, dangube i eventualna oštećenja tereta. Brod odgovara za svaku štetu koja je, njegovom krivicom, učinjena na objektima lučke infrastrukture ili sredstvima tehničke opremljenosti luke.

Odgovornost Luke

Luka snosi odgovornost za rad svog osoblja, kao i za funkcionalnost svojih tehničkih sredstava, te za svoje propuste odgovara korisnicima lučkih usluga, odnosno njihovim predstavnicima. Luka ne odgovara za štete prilikom izvršenja manipulacija sa teretima, ako su one nastale bez krivice angažovanih radnika i sredstava tehničke opremljenosti luke.

Odgovornost luke se, takođe, isključuje i u sledećim slučajevima:

- a) kada nastanu poremećaji u radu koji su izazvani uticajnim faktorima koji deluju nezavisno od lučkog poslovnog sistema: elementarne nepogode (zemljotres, visoka ili niska temperatura, poplava, jak vetar...), nestanci električne struje zbog kvarova nastalih na mreži izvan luke, posebni nalozi državnih organa,...
- b) kada dođe do poremećaja u radu zbog nezgoda teže povrede radnika,...),
- c) kada su poremećaji u radu posledica vršenja carinskih, sanitarnih, veterinarskih, fitopatoloških i sl. kontrola,
- d) kada, zbog neizvršenih obaveza korisnika usluga, dođe do: zakašnjenja, pomanjkanja ili nedostatka tereta, odnosno nemogućnosti adekvatnog prijema tereta od strane luke (uzrokovane nepotpunim ili nejasnim oznakama na teretu,...)
- e) kada dolazi do poremećaja u radu zbog prirodnih svojstava tereta,
- f) kada nastanu štete na teretu usled požara ili upotrebe sredstava za gašenje požara,
- g) u svim ostalim situacijama na koje luka, pod normalnim okolnostima, ne može da utiče.

Luka je u obavezi da, u skladu sa svojim mogućnostima, **preduzima potrebne mere** kako bi izbegla ili umanjila negativne promene u kvalitetu i kvantitetu tereta. Ispunjenje carinskih, sanitarnih, veterinarskih, fitopatoloških i drugih formalnosti, dužnost je korisnika lučkih usluga. Luka ne snosi odgovornost za njihovo neblagovremeno ispunjavanje.

Reklamacije i ostale odredbe

Reklamacije koje se upućuju luci moraju biti obrazložene. Isto tako, u reklamaciji je neophodno navesti sve osnovne podatke iz dispozicije po kojoj je sporna usluga izvršena.

Na zahtev luke, korisnici lučkih usluga su u obavezi da dokazima potvrde **odgovornost luke zbog manjka, oštećenja ili ostalih negativnih promena na teretu.** Reklamacije za naknadu štete luka uzima u obzir samo uz odgovarajući odštetni zahtev korisnika usluga. U slučaju krađe, oštećenja ili gubitka tereta, nastalih nakon prijema tereta od strane luke, luka će izvršiti naknadu do iznosa vrednosti tereta iz dispozicije ili potvrde uskladištenja, ali najviše u vrednosti CIF luka za uvoznju robu i u vrednosti FOB luka za izvoznju robu. **Luka nadoknađuje samo stvarno učinjenu štetu na robi.** Za izvoznju, uvoznju i tranzitnu robu, reklamacije se moraju dostaviti najkasnije u roku od 30 dana nakon otpreme robe sa područja luke. Nakon isteka ovog roka reklamacije se neće uzimati u obzir. Luka je dužna da korisniku usluga odgovori na reklamaciju u roku od 5 dana.

Luka ima **zakonsko založno pravo i pravo retencije (pridrđaja)** tereta kojeg je primila, ukoliko korisnik usluge, u predviđenom roku, nakon pismenog upozorenja, ne izvrši naknadu lučkih troškova. Luka ovaj teret može prodati na javnoj licitaciji, kako bi se nadoknadili odgovarajući troškovi. Ukoliko luka ne može da podmiri svoja potraživanja sredstvima dobijenim putem javne prodaje, za preostalu razliku može pokrenuti sudski spor. Ukoliko su u pitanju **brzo kvarljivi tereti**, koji ne mogu da čekaju javnu prodaju, prodaja se vrši po skraćenom postupku. Isto važi za terete koji se nalaze u luci, a kojima se ne može ustanoviti vlasnik i pored javnog poziva.

Rok čuvanja tereta primljenog od strane luke je šest meseci, računajući od dana uskladištenja. Ovaj rok se može produžiti uz podnošenje nove dispozicije, uz saglasnost luke, ali ne duže od 12 meseci. Rok čuvanja tereta kome nije poznat vlasnik iznosi 3 meseca, nakon čega luka sa njim slobodno raspolaže.

Korisnici lučkih usluga obavezni su da luci uplate fakturisane iznose u roku od 15 dana od dana ispostavljanja fakture. U slučaju neblagovremenog plaćanja luka zaračunava **zakonsku zateznu kamatu, primenom konformne metode.** Na zahtev korisnika usluga, luka može izvršiti premeštaj robe iz jednog skladišta u drugo, ukoliko se raspolaže potrebnim skladišnim prostorom, a priroda tereta to zahteva.

Ukoliko **je premeštaj tereta iz jednog skladišta u drugo** izvršen u svrhu sprečavanja kvara tereta, troškove manipulisanja teretom snosi korisnik usluga. Teret se može premestiti iz jednog u drugo odgovarajuće skladište i po potrebi luke. O tome se blagovremeno obaveštava vlasnik tereta, a luka snosi troškove manipulisanja sa teretom.

Pokrivanje i specijalno čuvanje tereta se vrši na zahtev korisnika usluga. Ukoliko nema zahteva korisnika usluga, a uskladištenom teretu prete negativne promene karakteristika, luka može i bez zahteva izvršiti pokrivanje tereta. Rad se obavlja na račun korisnika usluga.

Korisnici usluga za vreme uskladištenja tereta mogu vršiti prenos prava raspolaganja. O prenosu prava raspolaganja luka mora biti obavještena putem posebne dispozicije. Dispozicija mora sadržati izjavu subjekta na koga se pravo raspolaganja prenosi o preuzimanju prošlih i budućih troškova u odnosu na luku. Luka izdaje teret po oznakama, brojevima, dispozicijama i ostalim karakteristikama samo ako je to, od strane korisnika usluga, zatraženo dispozicijom.

U slučaju *istovara i uskladištenja izmešanog tereta* koji podleže sortiranju, *troškove sortiranja snosi stranka* koja je disponirala istovar i uskladištenje takvog tereta. Kod sortiranja bez oznake ili nedovoljno vidljive oznake luka ne snosi odgovornost za identitet tereta. Kod prijema tereta, luka ima pravo da proveri podatke o količini primenjujući tzv. *probno vaganje*. Ukoliko stvarna težina ne odgovara dispoziciji korisnika, korisnik usluge snosi troškove vaganja. *Za svako službeno vaganje* i brojanje robe, luka izdaje, na zahtev korisnika usluge, posebni dokument *iskaz težine*. Ovaj se dokument potpisuje od strane korisnika usluga i ovlašćenog radnika luke. Luka može na dokument iskaz težine staviti svoje primedbe u odnosu na teret. Iskaz težine može se dati u formi dopisa.

1.4. MEĐUNARODNI VAZDUŠNI TRANSPORT

1.4.1. Obeležja vazdušnog transporta

Vazdušni saobraćaj glavnu prednost ima u *velikim brzinama prevoza*. Velike brzine njegovu konkurentnost vezuju za prevoze na *velike udaljenosti*, pre svega, u međunarodnom saobraćaju. Inače maksimalne brzine prevoza u avio transportu je do skoro ostvarivao super brzi avion tipa Concorde (preko 2000 km/h), ali je on od skoro izbačen iz saobraćaja jer su velike brzine koje je ostvarivao označavale i visoke eksploatacione troškove (pre svega troškove goriva), a samim tim i cenu prevoza ovim avionom. Standardne brzine avio prevoza se kreću u rasponu od 800-1200 km/h.

Aspekt brzine je posebno bitan kada se ima u vidu ranije pomenuta komercijalna brzina, odnosno vreme isporuke robe. Po tom pitanju je avio prevoz neprikosnoven na *dužim relacijama*, dok je na srednjim relacijama ova njegova komparativna prednost u poslednje vreme malo ugrožena brzinama koje se postižu pre svega u železničkom saobraćaju (brzi vozovi) i drumskom saobraćaju (rasprostranjenost infrastrukture za prevoz od vrata do vrata).

Osim toga, ovaj vid saobraćaja se odlikuje i *dobrom pouzdanošću i frekventnošću*, posebno na relacijama koje povezuju velike centre, na kojima funkcionišu redovne vazduhoplovne linije. Takođe, vazdušni saobraćaj karakteriše *najbolja relativna bezbednost* (procenat incidentnih situacija u odnosu na broj časova leta), iako je ona poslednjim političkim događajima u svetu malo narušena. Konačno, sve bolje karakteristike avio prevoz ima na *polju elastičnosti prevoza*, što je itekako povezano sa brzinom dostave robe. Naime, infrastrukturna mreža ovog vida saobraćaja se sve više širi po svetu što doprinosi poboljšanju njegove dostupnosti korisnicima prevoza.

Visoki troškovi čine ga nekonkurentnim kod prevoza najvećeg broja proizvoda. Odnosno, svoju konkurentnost vazdušni saobraćaj može da ispolji kod prevoza male količine i težine, a velike vrednosti. Kod takvih roba transportni troškovi imaju malo učešće u ceni, a velike brzine dostave omogućuju smanjivanje njihovih drugih logističko-distributivnih troškova, pre svega troškova držanja zaliha. Smanjivanje ovih troškova posebno je moguće u interkontinentalnoj razmeni proizvoda, gde brzi vazdušni servisi za konkurenta imaju izrazito sporiji vođeni (pomorski) transport.

Iako je zbog visokih troškova izrazito inferioran u odnosu na druge vidove transporta, postoje segmenti robnog transportnog tržišta na kojima vazdušni saobraćaj može da iskaže svoju

konkurentnost. U literaturi se ističu sledeći *razlozi koji upućuju na korišćenje vazdušnog prevoza*:

- Hitne isporuke delova za održavanje i popravke kritične ili skupe opreme;
- Hitne isporuke pošiljaka radi sprečavanja gubljenja prodaja na značajnom tržištu, do kojih bi došlo zbog rasprodanosti proizvoda;
- Popunjavanje zaliha kritičnim jedinicama za održavanje kontinuiteta proizvodnih procesa;
- Smanjivanje troškova držanja zaliha i skladištenja;
- Smanjivanje ukupnih troškova transporta, kada vazdušni saobraćaj drastično smanjuje dužinu transportnih ruta i troškove transportnog pakovanja;
- Proširenje tržišta na područja koja nije moguće na drugi način snabdevati, zbog kvarljivosti, veoma ograničenog roka trajanja, ili nekih drugih karakteristika proizvoda.

Eksterni efekti (buka i zagađenje okoline) su negativne karakteristike avio prevoza. Uz to se avio prevoz ne može pohvaliti *ni visokom urednošću* (zbog čestih vremenskih neprilika), što mu u zajedničkom posmatranju urednosti i tačnosti umanjuje ocenu (iako je po pitanju samo tačnosti ovaj vid prevoza odličan). Konačno, kapaciteti avio prevoza nisu preterano veliki, ali su ipak dovoljni za prevoz skuplje robe koja pre svega gravitira ka ovom vidu transporta.

Očigledno se vazdušni saobraćaj koristi pre svega za *isporuke manjih količina roba*, koje mogu da *podnesu visoke transportne troškove, odnosno za hitne isporuke* koje treba da preduprete veće gubitke u proizvodnji ili obimu prodaja. Ipak, treba reći da se sve više ovi prevozi zasnivaju i na razlozima smanjivanja ukupnih logističko-distributivnih troškova, kod pojedinih specifičnih proizvoda. Organizovanje specijalizovanih servisa za pružanje brzih vazdušnih isporuka robe, pre svega manjih paketskih isporuka, do bilo koje određene tačke, pokazuje da postoji tržišni prostor i za veće korišćenje ovog vida transporta kod prevoza roba.

Kada se ukaže potreba za davanje prioriteta brzini prevoza, poslužićemo se vazdušnim transportom. Vazdušni transport je idealan za prevoz robe koja ne može izdržati dug prevoz (npr. lako kvarljiva roba, životinje itd.), skupocene robe koje mogu podneti srazmerno visoke troškove prevoza (npr. hemikalije), kao i za slučaj hitne potrebe za nekom robom (npr. važan rezervni deo za mašinu zbog koga bi u nekoj fabrici moglo doći do zastoja u radu).

U vazdušnom transportu *srazmerno su visoki troškovi prevoza*. Korisni tovarni prostor u odnosu na vozila drugih vidova transporta relativno je ograničen. Izgradnja, održavanje i eksploatacija vazduhoplova i instalacija zahtevaju velike investicije te je amortizacija visoka, mada je ona nešto ublažena u izvesnom smislu činjenicom da je za vazdušni prevoz usled brzine prevoza dovoljan manji broj prevoznih jedinica. U odnosu na druge vidove transporta potrošnja pogonskog goriva je veća. Sve su to elementi koji utiču da vazdušni transport ne bude jeftin. Budućnost razvoja zasniva se na ozbiljnom traženju izlaza iz energetske krize i postupnom prelazu na druge izvore energije.

1.4.2. Organizacija vazdušnog transporta

Transport robe u vazdušnom saobraćaju moguće je organizovati na dva karakteristična načina:

- otprema i transport redovnim linijskim prevozom, gde se određena količina robe ili pojedinačne pošiljke prevoze na osnovu ugovora o vazdušnom prevozu robe. To je u principu neformalan ugovor, koji se odnosi na jedan ili više prevoza. Predmet ugovaranja je količina robe za prevoz (broj komada, težina, zapremina, dimenzije ili kombinovano). Naručilac predaje robu u skladištu prevozioca.
- otprema i transport na osnovu čarterskog ugovora (ugovor o čarteru na putovanje ili ugovor o čarteru na vreme), gde se za prevoz robe angažuje čitav kapacitet vazduhoplova ili deo kapaciteta. Kod čarterskog ugovora bitan je broj putovanja tj. broj prevoza ili vreme iskorišćenja vazduhoplova u prevozne svrhe. Ugovori o čarteru kod vazdušnog prevoza su punovažni jedino ako su zaključeni u pismenoj formi.

1.4.3. Regulatorika i dokumenta u međunarodnom vazdušnom transportu

Prevoz robe vazdušnim transportom regulisan je domaćom i međunarodnom regulatorikom. Kada je u pitanju domaća regulatorika najvažniji je Zakonom o obligacionim i osnovama svojinsko-pravnih odnosa u vazdušnom saobraćaju ("Sl. glasnik RS", broj 87/2011). Ovim zakonom su regulisani odnosi i elementi ugovora o vazdušnom prevozu robe (stvari). Međunarodni prevoz robe regulisan je Montrealskom konvencijom iz 1999. godine u kojoj su objedinjena pravila za međunarodni prevoz vazdušnim putem. Narodna skupština Republike Srbije 13. maja 2009. godine usvojila je Zakon o potvrđivanju Konvencije o objedinjavanju izvesnih pravila za međunarodni prevoz vazdušnim putem - Montrealska konvencija ("Sl. glasnik RS - Međunarodni ugovori", br. 38/2009), a od 4. aprila 2010. godine počela je njena primena u Srbiji. Montrealskom konvencijom vrši se izmena Varšavkse konvencije o objedinjavanju izvesnih pravila za međunarodni prevoz vazdušnim putem. Varšavska konvencija, potpisana je 1929. godine u Varšavi, a nekadašnja Kraljevina Jugoslavije ratifikovala 1931. godine. Svrha donošenja Montrealske konvencije jeste uvođenje ujednačenih i savremenijih pravnih rešenja koja se odnose na odgovornost avio-prevozioca za štetu prouzrokovanu putnicima, prtljagu i robi u međunarodnom vazdušnom saobraćaju.

Vazduhoplovni tovarni list

Za robu koja se prevozi vazdušnim transportom izdaje se vazduhoplovni tovarni list (AWB – air waybill). Avio-prevoznik ima pravo da traži od pošiljaoca da sačini i da mu preda vazduhoplovni tovarni list, a pošiljalac ima pravo da traži od avio-prevozioca da primi tu ispravu. **Pošiljalac sačinjava tovarni list u tri originalna primerka i predaje ih zajedno sa robom avio-prevoziocu.** Prvi primerak zadržava avio-prevoznik, drugi primerak prati robu, a treći primerak avio-prevoznik predaje pošiljaocu, pošto ga potpiše. Predajom trećeg primerka tovarnog lista pošiljaocu smatra se da je zaključen ugovor o prevozu i da je stvar primljena na prevoz pod uslovima koji su u tovarnom listu navedeni. Tovarni list mora biti potpisan od pošiljaoca i avio-prevozioca. Taj potpis može da bude odštampan ili zamenjen pečatom.

Pošiljalac i avio-prevoznik mogu ugovoriti da će se treći primerak tovarnog lista (primerak za pošiljaoca) izdati kao tovarni list „po naredbi” ili „na donosioca“. Radi se o tzv. **prenosivom tovarnom listu** i ako je izdat ovakav tovarni list, potrebno je na svim ostalim primercima to

naznačiti. **Prenosivi tovarni list po naredbi** prenosi se indosamentom, a prenosivi tovarni list na donosioca – predajom. Potrebno je napomenuti da na oblik i pravno dejstvo indosamenta primenjuje se zakon kojim se uređuju menice, izuzev odredbi koje se odnose na regres. Ako u tovarnom listu po naredbi nije označen primalac robe, takav tovarni list prenosi se naredbom pošiljaoca. Ukoliko u tovarnom listu nije izričito navedeno da je reč o prenosivom tovarnom listu, smatra se da je izdat neprenosivi tovarni list. Pošiljalac i avio-prevoznik mogu zahtevati da se za njihove potrebe sačini prepis prenosivog tovarnog lista. Na svakom primerku prepisa to mora biti vidno označeno i ti prepisi moraju imati upozorenje da se na osnovu njih ne može raspolagati robom.

Vazduhoplovni tovarni list ili potvrda o prijemu robe sadrži: ime i adresu pošiljaoca i avio-prevoznika; mesto polaska i mesto opredeljenja; jedno od mesta sletanja ako se mesto polaska i opredeljenja nalaze na teritoriji iste države ugovornice, i ako je jedno ili više sletanja predviđeno na teritoriji neke druge države; težinu pošiljke, iznos naknade za prevoz, odnosno zabeležku da je naknada plaćena unapred, odredbu o svoti kojom je pošiljka opterećena, mesto i dan izdavanja tovarnog lista. Pored toga, u tovarni list mogu biti unesene i druge odredbe ugovora o prevozu.