

Organizacija prijevoza specijalnih tereta

Kasumović, Aldin

Undergraduate thesis / Završni rad

2019

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:119:737051>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-17**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences -
Institutional Repository](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Aldin Kasumović

**ORGANIZACIJA PRIJEVOZA SPECIJALNIH
TERETA**

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2019.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 23. studenoga 2018.

Zavod: Zavod za transportnu logistiku
Predmet: Špedicija

ZAVRŠNI ZADATAK br.

Pristupnik: Aldin Kasumović (0135214751)
Studij: Inteligentni transportni sustavi i logistika
Smjer: Logistika

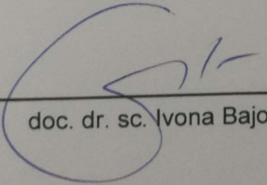
Zadatak: Organizacija prijevoza specijalnih tereta
Opis zadatka:

U radu će se istaknuti osnove špediterskog poslovanja sa fokusom na organizaciju prijevoza tereta cestovnim putem. Istaknuti će se specifičnosti vozila i označavanja pri prijevozu. Opisati će se organizacija prijevoza specijalnog tereta temeljena na stvarnoj potrebi u obliku studije slučaja. Pri opisu istaknuti će se sve specifičnosti organizacije spomenutog prijevoza.

Zadatak uručen pristupniku: 12. studenoga 2018.

Mentor:

Predsjednik
povjerenstva za
završni ispit:


doc. dr. sc. Ivona Bajor

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

ZAVRŠNI RAD

**ORGANIZACIJA PRIJEVOZA SPECIJALNIH
TERETA**

SPECIAL CARGO TRANSPORT ORGANIZATION

Mentor: doc. dr. sc. Ivona Bajor

Student: Aldin Kasumović, 0135214751

Zagreb, lipanj 2019.

Sažetak

Specijalni tereti zbog svojih velikih dimenzija i/ili velike mase zahtijevaju posebno organiziran prijevoz vozilima namijenjenima u tu svrhu u skladu s Pravilnikom o izvanrednom prijevozu. Kako bi se na siguran i neometan način obavio prijevoz specijalnih tereta cestovnim putem potrebno je odabrati odgovarajuće vozilo, pripremiti sve potrebne dokumente, nabaviti dozvole, isplanirati rutu, označiti vozilo i teret, pratiti teret s propisno označenim vozilom pratnje itd. Organizacijom prijevoza navedenih tereta bave se špediterske tvrtke specijalizirane za tu vrstu tereta. U radu je opisana organizacija na primjeru obavljenog prijevoza tereta velike mase na temelju ustupljenih podataka tvrtke specijalizirane za prijevoz specijalnih tereta, a čija je svrha prilagodba budućim zahtjevima tržišta.

KLJUČNE RIJEČI: specijalni tereti, špedicija, prijevoz tereta

Summary

Special cargo due to its large dimensions and/or large mass requires appropriate organized transport with vehicles intended for that purpose in accordance with the Ordinance on Extraordinary Transportation. In order to transport special cargo safely and efficiently it is necessary to select the appropriate vehicle, prepare all the necessary documents, obtain permits, plan the route, mark the vehicle and cargo, monitor the cargo with properly marked escort vehicle, etc. Freight forwarding companies specialized in this type of cargo organize transportation of the mentioned cargo. In this bachelor thesis transport management of heavy cargo is described on the basis of the data provided by a company specialized in the special cargo transport, whose purpose is to adapt to future market demands.

KEY WORDS: special cargo, freightage, cargo transport

SADRŽAJ

1. UVOD	1
2. OSNOVNI POJMOVI ŠPEDITERSKOG POSLOVANJA.....	2
2.1. Vrste organizacija špedicije	2
2.2. Međunarodni savez špediterskih udruženja - FIATA.....	3
2.3. Incoterms 2010	6
3. OSNOVE PRIJEVOZA TERETA.....	9
3.1. Podjela cestovnog teretnog prometa	9
3.2. Organizacija prijevoza tereta	10
3.3. Prijevozni proces.....	10
4. PRIJEVOZ SPECIJALNIH TERETA.....	15
4.1. Vozila za prijevoz specijalnih tereta	16
4.2. Pravila za prijevoz specijalnih tereta	21
4.3. Način označavanja vozila kojim se obavlja prijevoz specijalnih tereta	22
4.4. Označavanje vozila pratnje.....	24
5. PRIMJER ORGANIZACIJE PRIJEVOZA SPECIJALNIH TERETA.....	28
6. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA	33
LITERATURA	34
POPIS KRATICA.....	36
POPIS SLIKA	38
POPIS TABLICA.....	39
POPIS PRILOGA.....	40

1. UVOD

Svakodnevno se velike količine tereta prevoze cestovnim putem. Razne terete potrebno je prevesti do raznih odredišta u određenom vremenu i u odgovarajućim uvjetima te je isto potrebno organizirati. Djelatnost koja se bavi organizacijom prijevoza odnosno otpremom i dopremom tereta je špedicija, a djelatnici špediteri. Špediter obavlja poslove organizacije, pribavlja potrebne dokumente, obavlja carinska zastupanja i kontrolira proces prijevoza pošiljke. U špediciji prijevoz tereta je uobičajen i svakodnevni proces, a organizacija je manje zahtjevna, tj. jednostavnija i jeftinija u odnosu na organizaciju prijevoza specijalnih tereta.

Naslov ovog završnog rada je *Organizacija prijevoza specijalnih tereta* čiji je cilj kroz primjer iste istaknuti njezine specifičnosti i dobiti uvid u faze navedenog procesa te uvjete koji se pritom trebaju ispuniti, a svrha navedenog je prilagodba budućim zahtjevima tržišta.

Rad je podijeljen u šest poglavlja uključujući uvod i zaključak. Nakon uvoda koje je prvo poglavlje u radu, u drugom poglavlju rada navest će se osnovni pojmovi špediterskog poslovanja, a u potpoglavljima vrste organizacije špediterskog poslovanja, FIATA dokumenti i Incotermsi.

U trećem poglavlju navedene su osnove prijevoza tereta te u potpoglavljima podjela cestovnog teretnog prometa, organizacija prijevoza tereta, prijevozni proces i prijevozna dokumentacija.

Četvrto poglavlje obrađuje što je prijevoz specijalnih tereta i u kojim se fazama odvija, a u potpoglavljima se navode vozila koja se koriste i pravila koja se provode te se opisuju načini označavanja vozila kojima se obavlja takav prijevoz kao i označavanja vozila pratnje takvog tipa prijevoza.

U petom poglavlju na primjeru obavljenog prijevoza i na temelju dobivenih podataka iz tvrtke Comark d.o.o., opisać će se organizacija prijevoza specijalnih tereta.

2. OSNOVNI POJMOVI ŠPEDITERSKOG POSLOVANJA

Pojam špedicija nastao je od latinske riječi „expedire“, a doslovno prevedena znači „odriješiti“, „urediti“, dok se u praktičnoj primjeni prevodi s „otpremiti“, „otpraviti“ ili „otposlati“. Špedicija je specijalizirana privredna djelatnost koja se bavi organizacijom otpreme i dopreme robe i drugim poslovima s tim u svezi. [1]

Špediter je gospodarski subjekt, tj. pravna ili fizička osoba koja obavlja poslove organizacije prijevoza robe, carinskog zastupanja prilikom uvoza odnosno izvoza robe, kao i ostale s tim povezane poslove. Kao nositelj prijevoznog pothvata, špediter koordinira interakcije svih sudionika (pošiljatelj, primatelj, prijevoznici, robni terminali, carina...) i kontrolira pošiljku na čitavom prijevoznom putu. U slučaju kada špediter nije u mogućnosti sam obaviti sve poslove, u tu svrhu angažira svoje korespondente, a to su međušpediteri i podšpediteri. [1]

Međušpediter je drugi špediter (pravna ili fizička osoba) na kojeg je glavni špediter prenio djelomično izvršenje špediterskog posla. [2] Kada špediter ne može sam obaviti sve povjerene mu radne zadatke, onda se služi uslugama drugog špeditera — međušpeditera, najčešće u inozemstvu.

Podšpediter je drugi špediter (pravna ili fizička osoba) na koju je glavni špediter prenio realizaciju jednoga špediterskog posla u cijelosti. Ponekad iz opravdanih razloga (opterećenje drugim poslovima ili nedostatak vlastitih radnih jedinica u nekom mjestu iz kojeg je potrebno otpremiti ili dopremiti robu i sl.) špediter izvršenje komitentovog naloga prenosi na podšpeditera, s time da ga podšpediter mijenja u čitavom poslu. [2]

2.1. Vrste organizacija špedicije

Razlikuje se više vrsta organizacija poslovanja špediterskih tvrtki, a one su podijeljene prema osnovnom i teritorijalnom obilježju poslovanja te prema predmetu poslovanja.

Osnovno obilježje poslovanja dijeli se na [1]:

- čiste špediterske tvrtke — obavljaju samo špediterske poslove

- mješovite špediterske tvrtke — osim špediterskih poslova bave se i trgovinom, prijevozom i drugim povezanim poslovima

Teritorijalno obilježje poslovanja dijeli se na [1]:

- kopnene špediterske tvrtke — organiziraju prijevoz robe i obavljaju ostale poslove u svezi s prijevozom u kopnenom prometu (željeznički prijevoz, cestovni prijevoz i unutarnja plovidba)
- lučke špediterske tvrtke — nalaze se na refrakcijskim točkama dviju ili više prometnih grana (morskim, riječnim i zračnim lukama) te iz toga proizlazi posebnost njihovog poslovanja koje je vezano uz prijelaz robe s prijevoza u jednoj prometnoj grani na prijevoz u drugoj prometnoj grani (organizacija prekrcaja, skladištenja, prepakiranja i drugih operacija vezanih za prihvata i otpremu robe)
- granične špediterske tvrtke

Špediterske tvrtke mogu biti organizirane i prema predmetu poslovanja [1]:

- Specijalizirane za rad s određenom vrstom robe (primjerice za dopremu i otpremu žitarica, drva, kave, vojne opreme i naoružanja, specijalnih tereta, osobnih stvari...)
- Specijalizirane za organizaciju prijevoza robe u određenoj prometnoj grani (pomorska špedicija, željeznička špedicija, avioprometna špedicija...)

2.2. Međunarodni savez špediterskih udruženja - FIATA

FIATA (franc. Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles, engl. International Federation of Freight Forwarders Associations) je Međunarodni savez špediterskih udruženja. Osnovana je 31. svibnja 1926. godine u Beču. [7]

FIATA je nevladina organizacija koja danas obuhvaća približno 40.000 špediterskih i logističkih poduzeća, te zapošljava oko 10 milijuna špeditersko-logističkih stručnjaka u 150 država. [7] Njezina uloga je unaprjeđenje špediterske djelatnosti u svijetu i sudjelovanje u radu drugih međunarodnih udruga, Međunarodne trgovačke komore, kao i u drugim agencijama i institucijama UN-a pri donošenju

različitih međunarodnih i drugih konvencija i dokumenata koji mogu utjecati na prijevoz robe i pružanje špediterskih usluga. Savez djeluje putem skupštine koje organizira predsjedništvo u određenim periodima kroz različita stalna i povremena povjerenstva kao što su povjerenstvo za ekonomske poslove, pravne poslove, povjerenstva za dokumentaciju i sl. Sjedište FIATA-e je u Zürichu u Švicarskoj. [1]

Dokumenti Međunarodnog saveza špediterskih udruženja (FIATA-e) doneseni na skupštinama omogućuju jednostavnije rukovanje robom za vrijeme prijevoznog procesa i izvršenja dopreme robe do krajnjeg odredišta. Dokumenti i obrasci stvoreni su za uspostavljanje jedinstvenog standarda za špeditere širom svijeta, lako su prepoznatljivi jer svaki ima karakterističnu boju i nosi FIATA logotip. [7]

- FCR (engl. „Forwarders Certificate of Receipt“) — špediterska potvrda — neopoziva špediterska potvrda kojom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu primio robu u naizgled ispravnom stanju radi daljnje otpreme.
- FCT (engl. „Forwarders Certificate of Transport“) — špediterska transportna potvrda – isprava kojom špediter potvrđuje da je određenog dana u određenom mjestu, u točno određenom prijevoznom sredstvu u dobrom vanjskom stanju primio robu radi daljnje otpreme.
- FWR (engl. „FIATA Warehouse Receipt“) — špediterska skladišna potvrda – prenosiva isprava (osim ako je na njoj naznačeno da je neprenosiva) kojom se potvrđuje da je određenog dana, u određenom mjestu, u određenom skladištu roba uskladištena u prividno ispravnom stanju.
- FBL (engl. „(negotiable) FIATA Multimodal Transport Bill of Lading“) List of issuing Associations — teretnica za intermodalni prijevoz — služi u intermodalnom prijevozu s ciljem izbjegavanja uspostavljanja više prijevoznih isprava, bez obzira na broj korištenih prijevoznih sredstava različitih prometnih grana.
- FWB (engl. „(non-negotiable) FIATA Multimodal Transport Waybill“) List of issuing Associations — teretni list za multimodalni prijevoz — neutrživi teretni list za multimodalni transport, koji je po sadržaju i namjeni veoma sličan FBL teretnici.

- SDT (engl. „Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods“) — potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe — obrazac kojim pošiljatelj, kao nalogodavatelj špediteru, izjavljuje da je roba, koju špediter treba otpremiti, dopremiti ili tranzitirati, odgovara zahtjevima prijevoza opasnih stvari prema važećim međunarodnim pravnim aktima.
- SIC (engl. „Shippers Intermodal Weight Certificate“) — potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu — izdaje se kao dokaz o bruto težini tereta u kontejnerima ili poluprikolicama, ako je njihova bruto težina veća 29.000 funti ili 13.154 kg.
- FFI (engl. „FIATA Forwarding Instructions“) — špediterske upute — obrazac s 21 rubrikom u koji špediterov nalogodavac upisuje sve bitne upute i instrukcije koje su špediteru potrebne za kvalitetno obavljanje konkretnog posla. [8]

2.3. Incoterms 2010

INCOTERMS (engl. International Commercial Terms) su međunarodna pravila za tumačenje trgovinskih termina (engl. International rules for the interpretation of trade terms) koja uređuju pravno-ekonomske odnose između prodavatelja i kupaca u međunarodnoj trgovini glede prijenosa rizika i troškova pri isporuci robe s jedne na drugu ugovornu stranu [1]. Incoterms pravila (slika 1) postala su bitan dio svakodnevnoga jezika trgovine. Uključeni su u ugovore za prodaju robe širom svijeta i pružaju pravila i smjernice uvoznicima, izvoznicima, pravnicima, prijevoznicima, osigurateljima i studentima međunarodne trgovine. [10]

Međunarodna trgovinska komora (ICC, engl. International Chamber of Commerce) prvi puta je objavila ova pravila 1936. godine pod nazivom „INCOTERMS 1936“. Do sada su pravila revidirana više puta: 1953., 1967., 1974., 1980., 1990., 2000. i 2010. U pripremi je još jedna revizija 2020.. [10]

INCOTERMS 2010 sastoje se od jedanaest pravila odnosno termina koji su podijeljeni na temelju načina isporuke u dvije skupine: za sve oblike prijevoza i na upotrebu samo u morskoj i unutarnjoj plovidbi. Incotermsi 2000 bili su podijeljeni u četiri osnovne skupine, označene početnim slovima engleskih naziva E, F, C i D.[9]

1) Prva skupina – za sve oblike prijevoza [9]

EXW (engl. Ex Works, franko tvornica) — Prodavatelj isporučuje robu na mjesto koje on imenuje ili stavlja robu na raspolaganje kupcu u svojim prostorijama.

FCA (engl. Free Carrier, franko prijevoznik) — Prodavatelj predaje izvožno ocarinjenu robu u ruke prijevoznika kojeg odabire kupac na naznačenom mjestu.

CPT (engl. Carriage Paid To, vozarina plaćena do) — Prodavatelj snosi sve troškove transporta do navedene lokacije, međutim rizik prenosi predavanjem robe prvom prijevozniku.

CIP (engl. Carriage And Insurance Paid To, vozarina i osiguranje plaćeni do) — Prodavatelj snosi sve troškove, uključujući i osiguranje do naznačenog mjesta. Ovaj paritet je za prodavatelja u stvari isti kao i CPT, uz dodatnu obvezu plaćanja osiguranja, međutim i u ovom slučaju rizik prenosi predavanjem robe prijevozniku.

DAT (engl. Delivered At Terminal, isporučeno terminal) — Ovaj paritet podrazumijeva da prodavatelj isporučuje robu kada se istovarena iz prijevoznog sredstva stavi na raspolaganje kupcu na terminalu. Pod pojmom "terminal" podrazumijeva se svaki prostor uređen za istovar robe. Prodavač snosi sve troškove i rizike uključene u dopremu robe do terminala i istovar robe na terminalu.

DAP (engl. Delivered At Place, isporučeno na mjestu) — Prodavatelj stavlja robu na raspolaganje kupcu u trenutku dolaska na naznačeno mjesto istovara, dok je ona u još prijevoznom sredstvu i spremna za istovar (neistovarena). Prodavatelj snosi sve troškove i rizike uključene u dopremu robe do naznačenog mjesta istovara.

DDP (engl. Delivered Duty Paid, isporučeno ocarinjeno) — Prodavatelj pokriva sve troškove transporta i snosi sav rizik sve do carinjenja i dostave robe na željenu adresu.

2) Druga skupina – upotreba samo u morskoj i unutarnjoj plovidbi [9]

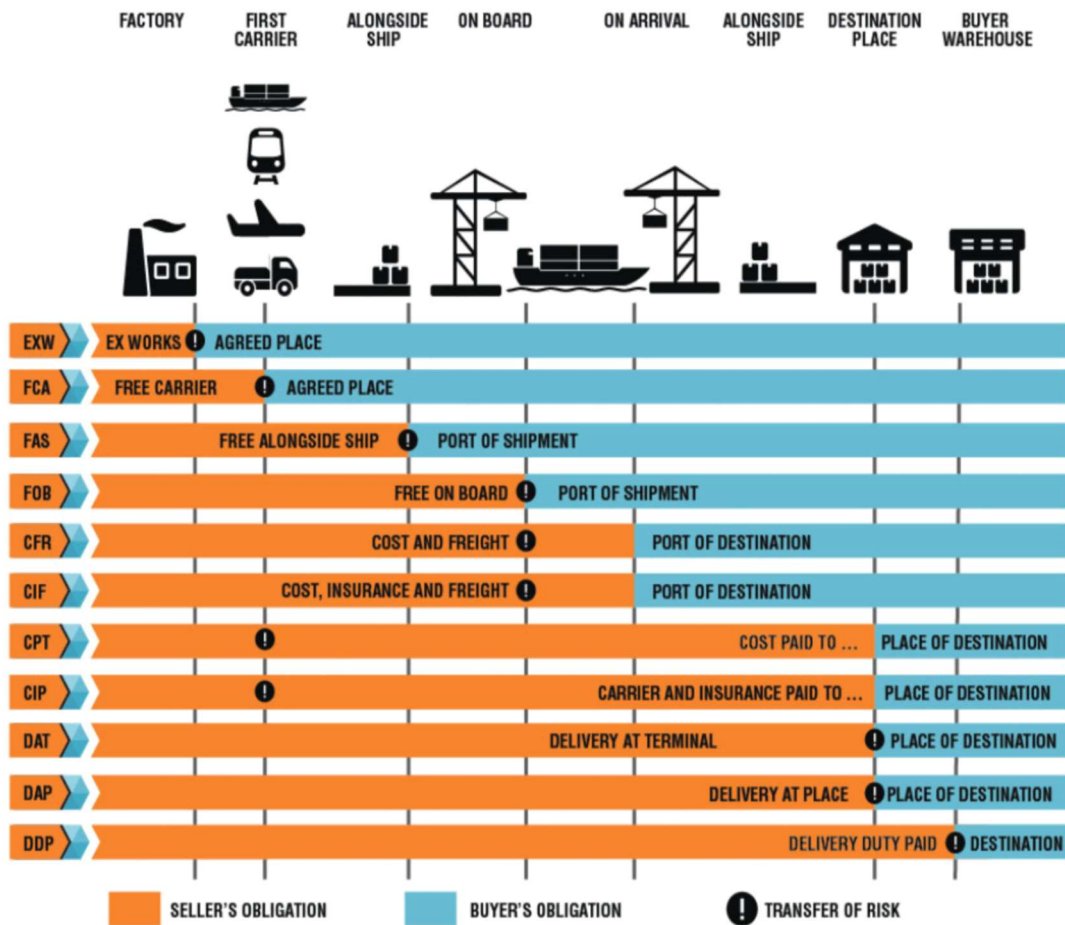
FAS (engl. Free Alongside Ship, franko uz bok broda) — Prodavatelj mora dovesti i postaviti robu pored broda, spremnu za utovar u naznačenoj luci. Također ima obvezu izvozno ocariniti robu i pripremiti sve dokumente neophodne za transport.

FOB (engl. Free On Board, franko utovareno na brod) — Prodavatelj mora utovariti robu na brod koji je određen od strane kupca, izvozno ocarinjenu. Svi troškovi, uključujući osiguranje i rizike obveza su prodavatelja.

CFR (engl. Cost and Freight, cijena s vozarinom) — Prodavatelj mora platiti troškove transporta do naznačene odredišne luke. Osiguranje plaća kupac, a rizik prelazi na kupca u trenutku prelaska ograde broda u luci otpreme.

CIF (engl. Cost, Insurance and Freight, troškovi, vozarina i osiguranje) — Ovaj paritet je isti kao i CFR uz dodatni uvjet, a to je da prodavatelj snosi i troškove osiguranja do odredišne luke.

INCOTERMS® 2010



<https://internationalcommercialterms.guru> V2.1 by J. Montezuma under Creative Commons CC BY-SA 4.0

Slika 1 - Obveze prodavatelja i kupca te prijenos rizika [11]

3. OSNOVE PRIJEVOZA TERETA

Prijevoz tereta datira od najranijih vremena; od prenošenja tereta na leđima ljudi i stoke, tegljenja, voženja splavima, čamcima, kolima pa do modernog prijevoza i prijenosa tereta suvremenim sredstvima na kopnu, vodi i zraku. Prijevoz tereta u cestovnom prometu vezan je uz pronalazak „Otto“ motora. Tek kada su bili zadovoljeni svi tehnički uvjeti počeo je nagli razvoj cestovnog prometa. [3]

Prijevoz je specijalizirana djelatnost koja pomoću prometne suprastrukture i infrastrukture omogućuje proizvodnju prometne usluge. Prevozeći robu, ljude i energiju s jednog mjesta na drugo, prijevoz organizirano svladava prostorne i vremenske udaljenosti. *Prijevoz* i *transport* su sinonimi. Izraz *transport* ima međunarodno značenje. [4]

Teret je pojam šireg značenja kojim se označava roba (sirovine, materijali, gotovi proizvodi) u prometu koja je ukrcana na neko prijevozno sredstvo radi prijevoza.

Osnovna obilježja tereta su:

- količina — koja može biti prikazana brojem koleta, masom, zapreminom ili gabaritima
- struktura — podjela prema agregatnom stanju, (pod)vrstama, ambalaži i sl.
- sklonost — pripadnost robe određenoj vrsti prijevoznog sredstva koja proizlazi iz obilježja poput agregatnog stanja i ambalaže, te pripadnost robe određenoj vrsti prijevoznog procesa [14]

3.1. Podjela cestovnog teretnog prometa

Cestovni teretni promet, prema osnovnim značajkama, dijeli se na [5]:

- javni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe
- domaći ili nacionalni i međunarodni ili internacionalni prijevoz

dok je, obzirom na predmet prijevoza uobičajena podjela na [5]:

- prijevoz generalnog tereta
- prijevoz rasutih tereta

- prijevoz tekućih tereta, odnosno plinova
- poseban prijevoz teških, odnosno izvangabaritnih tereta

3.2. Organizacija prijevoza tereta

Organizirati prijevoz znači ovladati prostorom i prijevoznim sredstvima u cilju prijevoza tereta s jednog mjesta na drugo.

S gledišta organizacije, neke od glavnih zadaća prijevoznog procesa su [3]:

- predaja tereta u onakvom stanju u kakvom je primljen
- prijevoz tereta uz što niže troškove
- prijevoz tereta u što kraćem vremenu
- racionalno korištenje i očuvanje prijevoznih sredstava
- da prijevoz ne bude sam sebi svrhom

3.3. Prijevozni proces

Svaki prijevozni proces sastoji se od tri faze (slika 2): faza pripreme, faza prijevoza i faza okončanja. Pri izvanrednom prijevozu ili prijevozu opasnih tvari prijevozni proces planira se tako da se uvažavaju i posebna pravila koja vrijede za navedene vrste tereta.

Faza pripreme sastoji se od [3]:

- davanja ili primanja uputa o mogućnosti prijevoza
- stupanja u kontakt s poslovnim partnerom radi sklapanja ugovora o prijevozu
- sklapanja ugovora o prijevozu tereta
- izbora ljudi, sredstava, mehanizacije i itinerara
- izdavanja potrebne dokumentacije

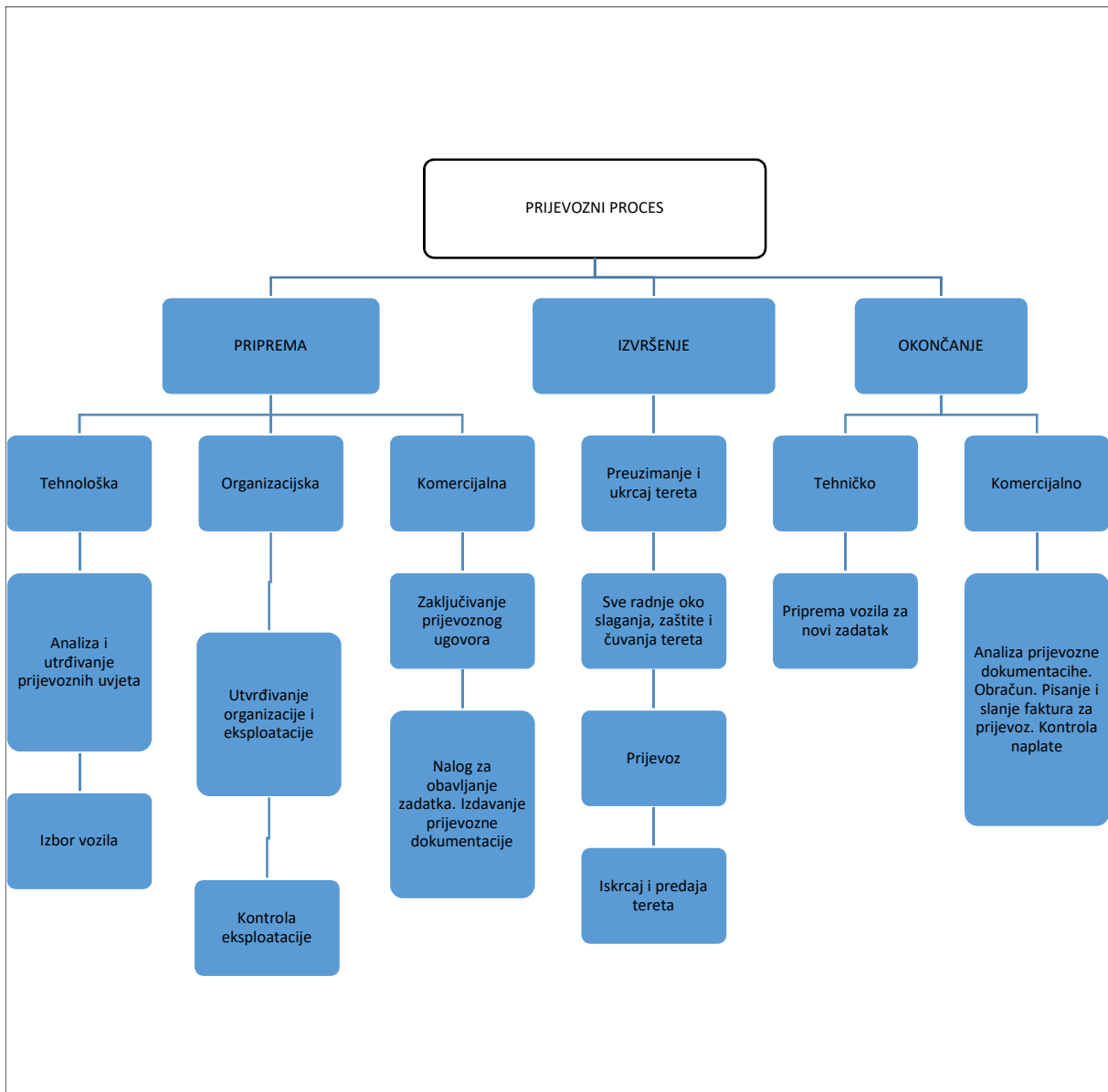
Faza prijevoza tj. prijevozni proces u užem smislu prema logičnom slijedu sastoji se od [3]:

- javljanja poslovnom partneru o dolasku na ukrcaj – prekrcaj tereta
- preuzimanja dokumentacije tereta

- ukrcaja i slaganja tereta
- učvršćivanja i zaštite tereta na vozilu
- pokusne vožnje
- prijevoza
- prijave o prispjeću tereta primatelju
- iskrcaja ili prekrcaja tereta prema zahtjevu primatelja
- preuzimanja tereta potvrđivanjem prijevozne dokumentacije

Faza okončanja sastoji se od [3]:

- predaje prijevozne dokumentacije o obavljenom prijevozu u fakturni računovodstveni odjel prijevoznika
- analize i obračun troškova prijevoza
- pisanja računa za prijevoz
- naplate za prijevoznu uslugu



Slika 2 - Shema prijevoznog procesa [3]

3.4. Prijevozna dokumentacija

Pri svakom prijevozu potrebno je imati i odgovarajuću dokumentaciju koja sadrži sve podatke o teretu koji se prevozi. Svako preuzimanje tereta bez dokumentacije može izazvati ozbiljne sporove među strankama.

U prijevozu tereta koristi se sljedeća dokumentacija [3]:

- nalog za ukrcaj robe
- prijevoznica ili teretni list
- putni ili radni nalog
- popis robe u prijevozu
- dokumentacija u međunarodnom prijevozu
- račun ili faktura

Dokumenti potrebni za teret u međunarodnom cestovnom prijevozu [3]:

- nalog za ukrcaj u polasku ili povratku
- otpremne isprave pošiljatelja
- međunarodni CMR teretni list
- popis pošiljki
- veterinarske potvrde, ako se radi o vrsti prijevoza koja to zahtjeva
- fitopatološke potvrde, ako se radi o vrsti prijevoza koja to zahtjeva
- SDT potvrda pošiljatelja o otpremi opasne robe
- izvozne, uvozne ili provozne dozvole za pošiljke
- isprave koje omogućuju naplatu vrijednosti pošiljke pošiljatelju (otpremnička potvrda)
- bankovne ili druge ugovorne akreditivne isprave
- carinski popratni dokumenti: popratnica, karnet TIR, karnet ATA (ako se radi o privremenom izvozu robe), Arabic manifest za prijevoz između arapskih zemalja, ostali dokumenti za izvršenje prijevoza

- potvrda o podrijetlu robe
- uvjerenje o kvaliteti robe
- druge isprave po zahtjevu pošiljatelja, primatelja, nalogodavca, carine ili drugih subjekata koji imaju interes i ovlaštenje, tražiti takve isprave

4. PRIJEVOZ SPECIJALNIH TERETA

Specijalni tereti su svi tereti koji svojim karakteristikama odnosno masom ili dimenzijama prelaze propisane veličine Pravilnikom o tehničkim uvjetima vozila u prometu cestama ("Narodne novine", broj 85/16 i 24/17) te je za njih potreban specijalan prijevoz, tj. posebno organiziran i osiguran prijevoz. Drugi naziv za prijevoz specijalnih tereta je izvanredni prijevoz.

Na osnovi informacija o teretu određuje se potrebno vozilo za prijevoz, izrađuje se plan puta, tj. ruta od mjesta ukrcaja do mjesta iskrcaja prema popisu cesta u Prilogu 1, vrijeme kada će se obaviti prijevoz te njegovo trajanje. Prijevoz se uglavnom obavlja u noćnim satima kada je najmanji promet na isplaniranoj ruti uz pratnju najmanje jednog vozila s rotirajućim žutim svjetlom i, ako je potrebno uz pratnju jednog ili više policijskih vozila.

Pripremna faza za prijevoz specijalnog tereta je [3]:

- pribaviti sve podatke o teretu
- osigurati posebna vozila za prijevoz
- izraditi elaborate itinerara, ukrcaja tereta na vozilo i iskrcaja samog tereta
- izraditi terminer ukupnog vremena prijevoza
- izraditi dokumentaciju
- pribaviti sve dozvole za prijevoz specijalnih tereta

Ukrcaj se obavlja sredstvima i načinima koja su predviđena u elaboratu. Sam prijevoz odnosno faza prijevoza počinje ukrcajem i učvršćenjem tereta za prijevozno sredstvo.

Specijalni tereti po svojoj širini i visini često prelaze širinu vozila i dozvoljenu visinu. Stoga se teret mora idealno postaviti, tj. centrirati na vozilo radi stabilnosti. Nakon centriranja i učvršćivanja tereta na vozilo postavlja se signalizacija koja označava gabarite tereta. Tijekom prijevoza potrebno je više puta kontrolirati teret.

Faza okončanja prijevoza obuhvaća predaju tereta, potpisivanje prijevozne dokumentacije, pisanje računa za izvršeni prijevoz, obračun i raspodjela realizacije na sudionike prijevoza.[3]

4.1. Vozila za prijevoz specijalnih tereta

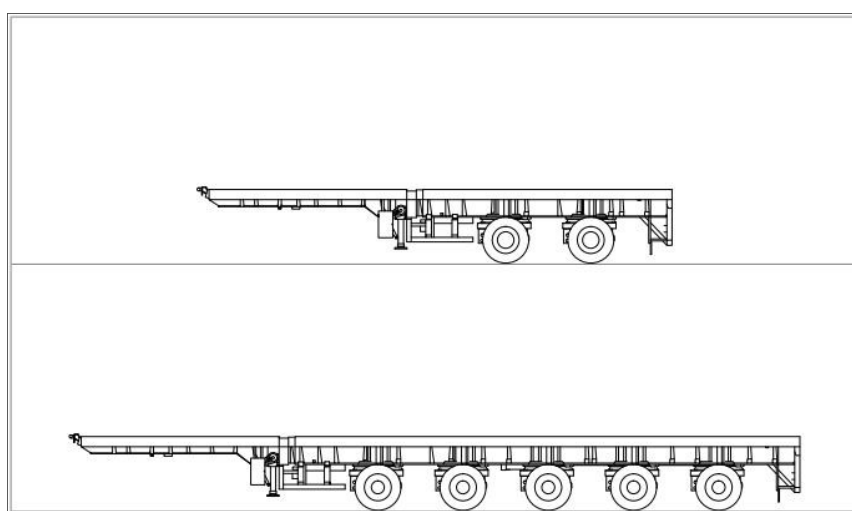
Prijevoz specijalnih tereta zahtijeva posebno konfigurirana motorna vozila izvedena kao vučna vozila, tj. tegljače koji su opremljeni sedlom za oslanjanje i vuču velikog broja priključnih vozila, tj. poluprikolica koje su konstruirane tako da se prednjim dijelom oslanjaju na sedlo tegljača prenoseći dio svoje težine na stražnji dio tegljača.[6] Ovisno o teretu, tj. o njegovoj masi i dimenzijama odabiru se potrebni tegljači i poluprikolice. Tegljači za prijevoz specijalnih tereta mogu biti s dvije, a najčešće su s tri te s četiri osovine. Poluprikolice za prijevoz specijalnih tereta su različitih veličina, oblika i nosivosti, a mogu se podijeliti na: teleskopske s ravnim platom, niskopodne (labudice), kombinacijske, za prijevoz spremnika, dugačkih tereta itd.

Teleskopska poluprikolica s ravnim platom (slika 3) služi za prijevoz dugačkih komada materijala, čeličnih i betonskih konstrukcija ili rotorskih lopatica vjetroelektrana.

Tablica 1: Značajke niskopodne poluprikolice

Teleskopska poluprikolica	2-5 osovina
Dužina	11,20-44,65 m
Visina ukrcajnog prostora	od 1,20 m
Korisna nosivost	do 58 t

Izvor: [12]



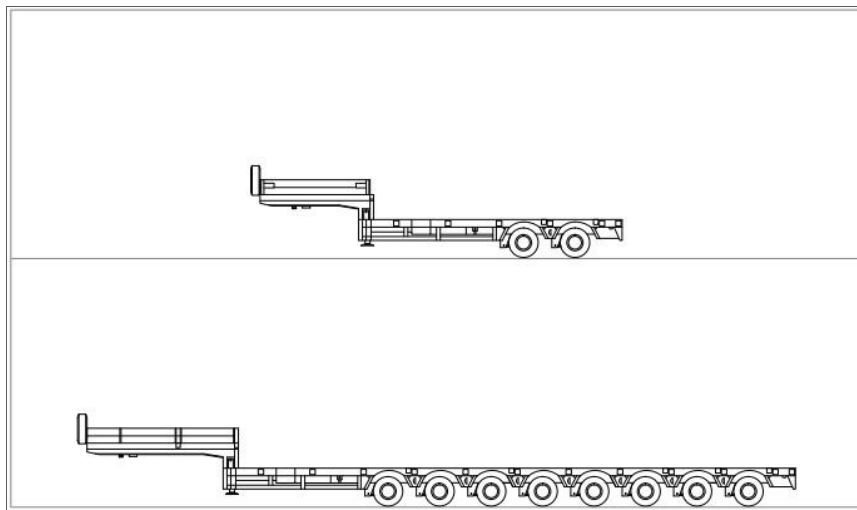
Slika 3 - Teleskopska poluprikolica [12]

Niskopodna poluprikolica (slika 4) primjenjuje se za prijevoz građevinskih strojeva, bagera na kotačima, brodova, čeličnih i betonskih konstrukcija i sl.

Tablica 2: Značajke niskopodne poluprikolice

Niskopodna poluprikolica	2-8 osovina
Dužina	7,20-29,20 m
Visina ukrcajnog prostora	od 0,75 m
Korisna nosivost	do 98 t

Izvor: [12]



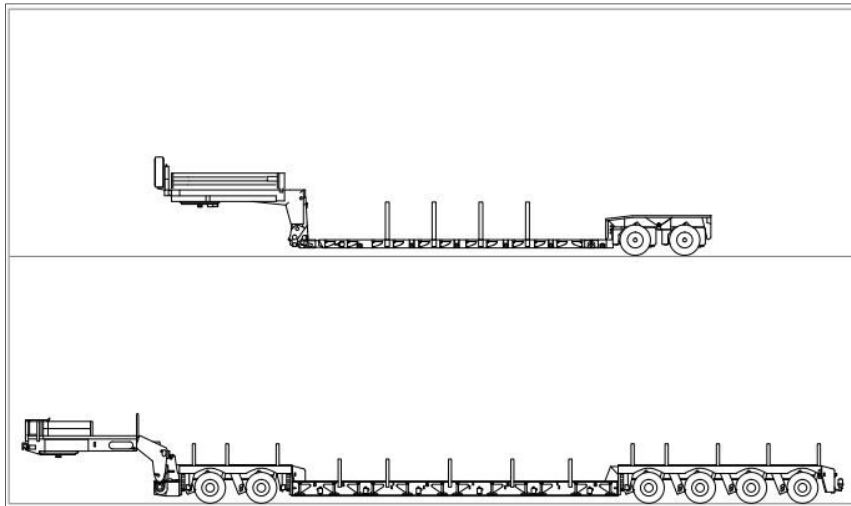
Slika 4 - Niskopodna poluprikolica [12]

Niskopodna poluprikolica (labudica) (slika 5) često se koristi za prijevoz građevinskih strojeva, gusjeničara, bagera na kotačima, cisterni, brodova, kombajna, dijelova strojeva ili modulskih elemenata.

Tablica 3: Značajke niskopodne poluprikolice (labudice)

Niskopodna poluprikolica (labudica)	2-6 osovina
Dužina	6,00-24,80 m
Visina ukrcajnog prostora	od 0,30 m
Korisna nosivost	do 73 t

Izvor: [12]



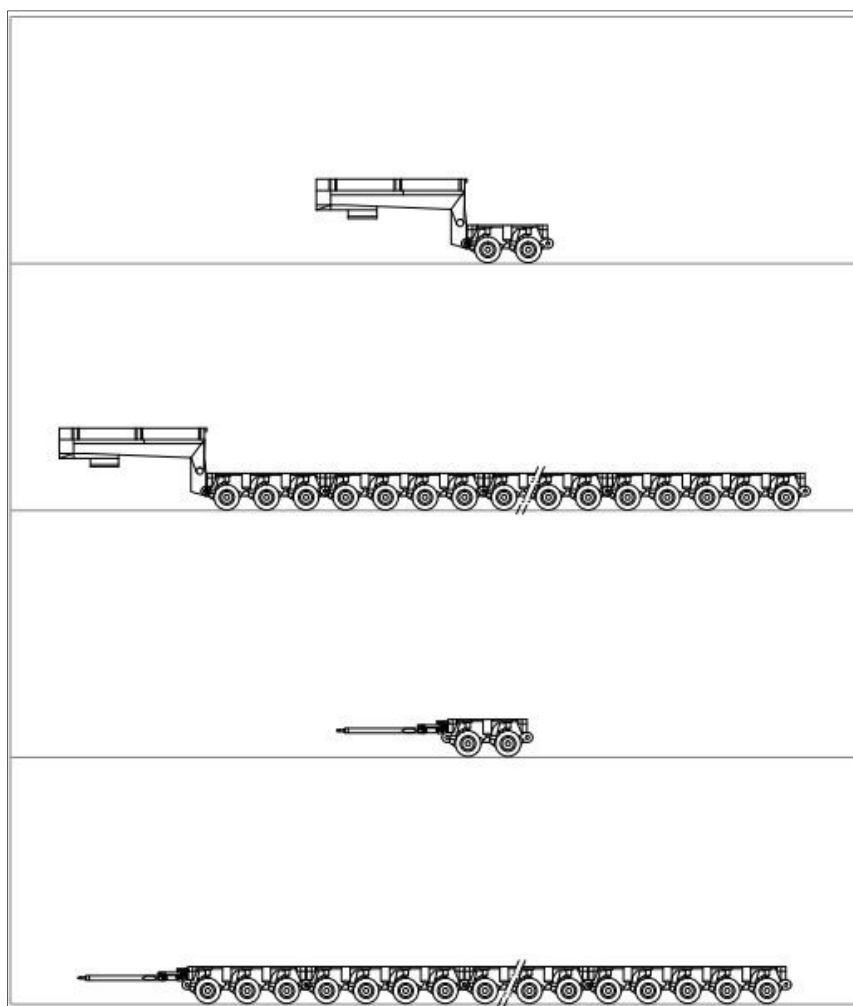
Slika 5 - Niskopodna poluprikolica (*labudica*) [12]

Kombinacije za prijevoz teških tereta (slika 6) koriste se principom klatne osovine te se s tim modulskim sustavom raspolaže gotovo neograničenim mogućnostima prijevoza s visokim osovinskim opterećenjima.

Tablica 4: Značajke kombinacija

Kombinacije	2-32 osovina
Dužina	Promjenjiva
Visina ukrcajnog prostora	0,77-1,55 m
Korisna nosivost	do 520 t

Izvor: [12]



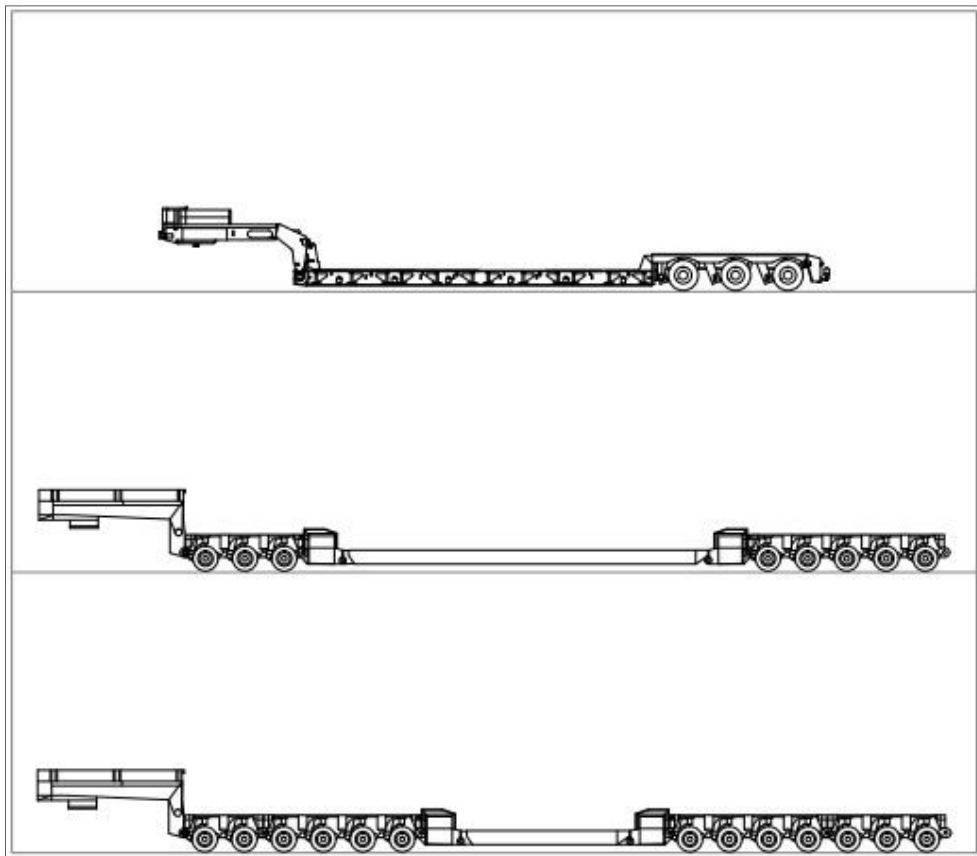
Slika 6 - Kombinacije [12]

Poluprikolice za prijevoz spremnika (slika 7) imaju mogućnosti teleskopskog prilagođavanja po dužini i širini, te spuštavanja do razine ceste (npr. u podvožnjacima). Ova tehnologija omogućuje prijevoz kotlova, cisterni, izvangabaritnih odnosno visokih strojeva i transformatora.

Tablica 5: Značajke poluprikolica za prijevoz spremnika

Poluprikolice za prijevoz spremnika	3-13 osovina
Dužina	6,00-29,00 m
Visina ukrcajnog prostora	2,20-4,60 m
Korisna nosivost	do 100 t

Izvor: [12]



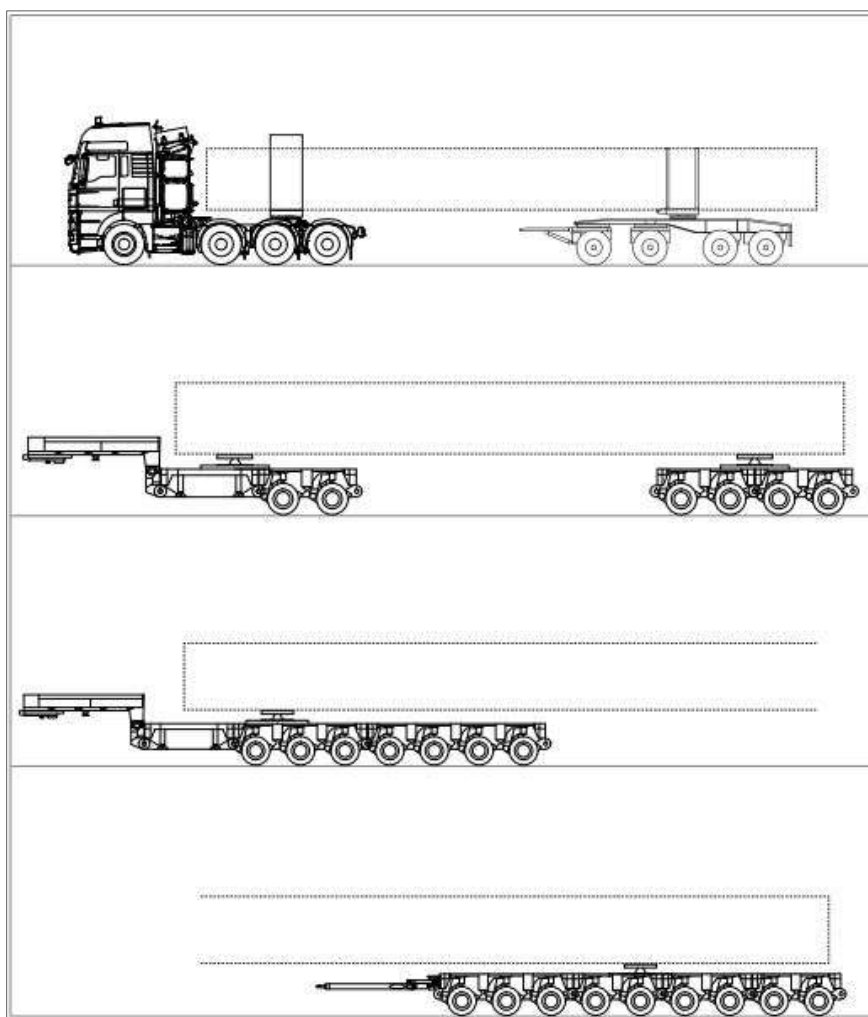
Slika 7 - Poluprikolice za prijevoz spremnika [12]

Poluprikolice/prikolice za prijevoz dugačkih tereta (slika 8) alternativa su teleskopskim poluprikolicama s platoom. Služe za prijevoz samonosivih elemenata kao što su mosne konstrukcije, elementi za vjetroelektrane ili gotove betonske elemente.

Tablica 6: Značajke poluprikolica/prikolica za prijevoz dugačkih tereta

Poluprikolice/prikolice za prijevoz dugačkih tereta	2-16 osovina
Dužina	promjenjiva
Korisna nosivost	do 200 t

Izvor: [12]



Slika 8 - Poluprikolice/prikolice za prijevoz dugačkih tereta [12]

Broj osovina poluprikolica za specijalne terete može biti od dvije pa do tridesetak osovina ovisno o vrsti poluprikolice. [12]

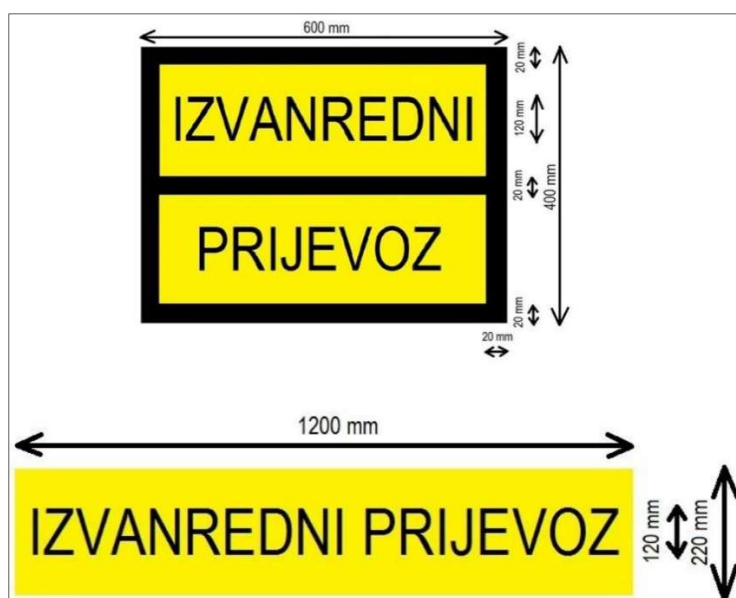
4.2. Pravila za prijevoz specijalnih tereta

Pravila za prijevoz specijalnih tereta odnosno izvanrednog prijevoza u Republici Hrvatskoj određena su Pravilnikom o izvanrednom prijevozu koje je donijelo Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. Prema zadnjem Pravilniku koji je stupio na snagu 25. listopada 2018. godine objavljenog u Narodnim novinama (izdanje: NN 92/2018) propisani su uvjeti i način obavljanja izvanrednog prijevoza, uvjeti i postupak izdavanja dozvole za izvanredni prijevoz u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu te mjerila za izračun naknade istog. [13]

4.3. Način označavanja vozila kojim se obavlja prijevoz specijalnih tereta

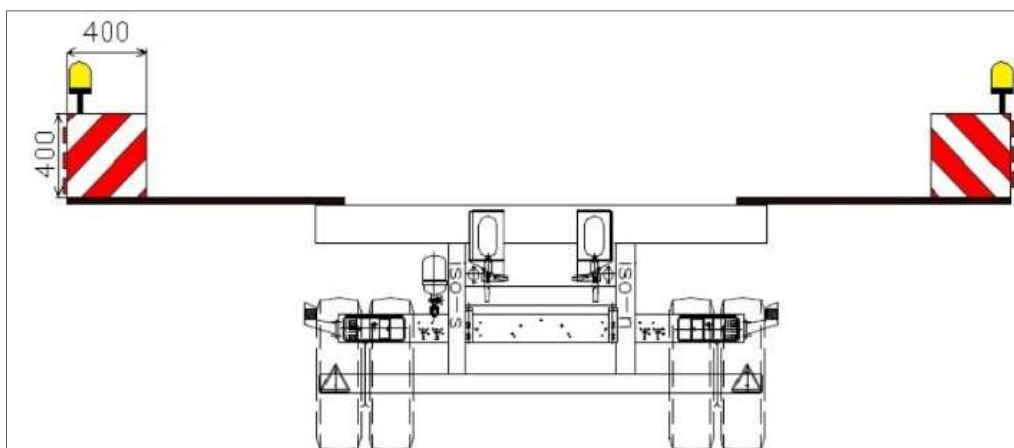
Vozila kojim se obavlja izvanredni prijevoz moraju biti označena na sljedeći način [13]:

- Vozila moraju biti opremljena s 2 para žutih rotirajućih ili trepćućih svjetala koja moraju biti vidljiva svim sudionicima u prometu (jedan par sprijeda i jedan par straga)
- Vozilo ili skup vozila koja obavljaju izvanredni prijevoz moraju s prednje i stražnje strane biti označena natpisom „IZVANREDNI PRIJEVOZ“. Dimenzije natpisa su 400x600 mm i 1200x220 mm (slika 9). Visina slova mora biti minimalne visine 120 mm.

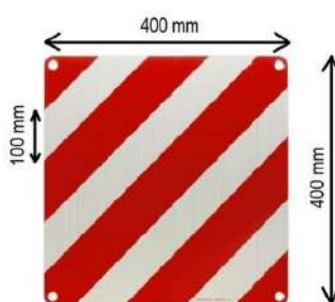


Slika 9 - Natpis[13]

Ako vozilo ili skup vozila koja obavljaju izvanredni prijevoz imaju širinu veću od dopuštene moraju biti označena crveno bijelim reflektirajućim pločama. Ploče se postavljaju s lijeve i desne strane, ispred i iza tereta koji je širi od propisanog te označavaju najšire točke tereta (slika 10). Ploče moraju biti izrađene minimalnih dimenzija 400x400 mm (slika 11). Najšire točke tereta (vanjski gabariti) moraju biti označene i gabaritnim svjetlima.



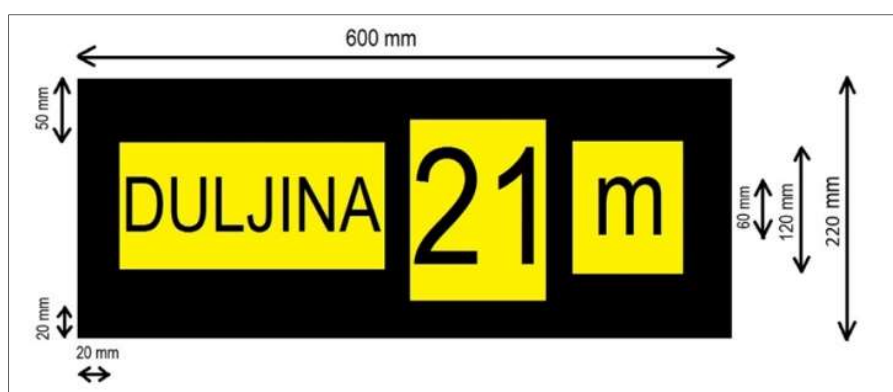
Slika 10 - Označavanje širokog tereta [13]



Slika 11 - Crveno bijela reflektirajuća ploča [13]

Ako samo vozilo, skup vozila ili skup vozila s teretom imaju duljinu veću od dopuštene, sa stražnje strane moraju imati oznaku „DULJINAm“ na kojoj je označena stvarna duljina izvanrednog prijevoza u metrima.

Dodatna oznaka za duljinu je ploča dimenzija 600x220 mm (slika 12). Okvir u koji se ulažu brojevi je dimenzija 170x170 mm. Visina slova na okviru je 120 mm.



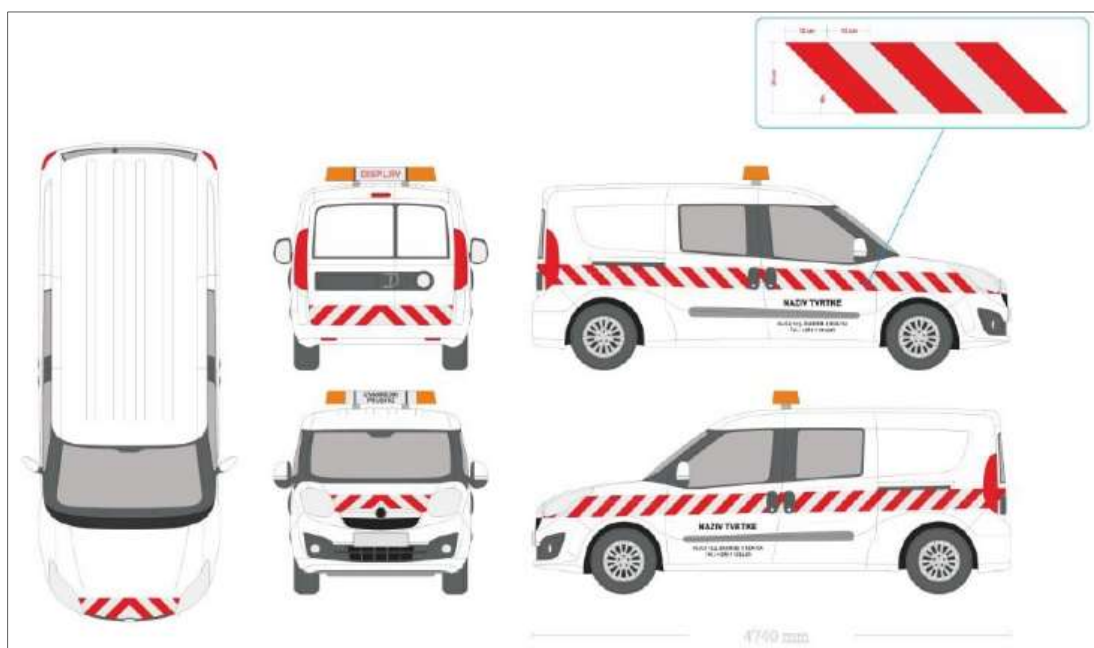
Slika 12 - Oznaka duljine [13]

Vozilo ili prijevozni sklop koji je širine veće od 4,5 metra i/ili premašuju duljinu prikolice/poluprikolice za više od jednog metra, vanjski/rubni dijelovi tereta obavezno se moraju označiti dodatnim rotacijskim ili trepćućim žutim svjetlima.

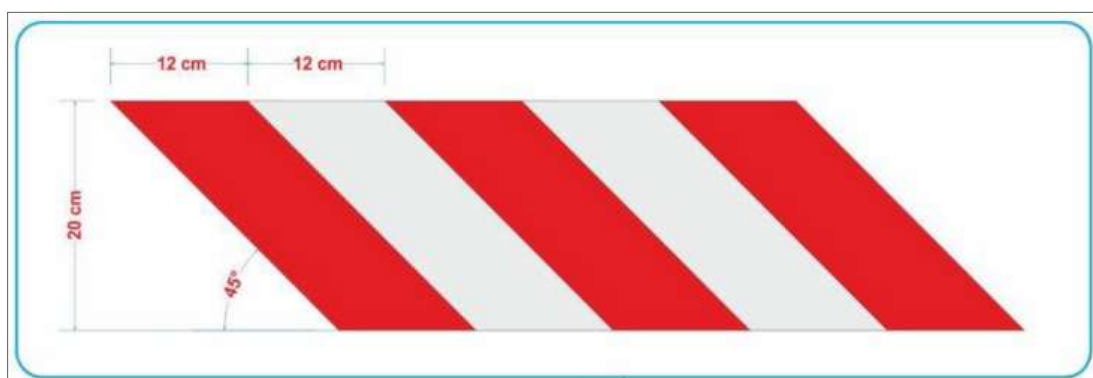
Kvaliteta izrade reflektirajućih oznaka odgovara standardu koji vrijedi za prometne znakove, razred refleksije je RA3, a podloga žute boje s crnim natpisima i okvirom crne boje. [13]

4.4. Označavanje vozila pratnje

Vozilo jednostavne pratnje mora biti označeno sa svih strana crveno-bijelom reflektirajućom trakom visine 200 mm (slika 13) s crveno-bijelim poljima širine 12 cm (slika 14), razreda refleksije RA1. Traka se postavlja na visini od minimalno 25 cm do 190 cm udaljenosti od tla, mora biti vidljiva i na kosim površinama u visini od 20 cm.



Slika 13 - Označeno vozilo jednostavne pratnje [13]



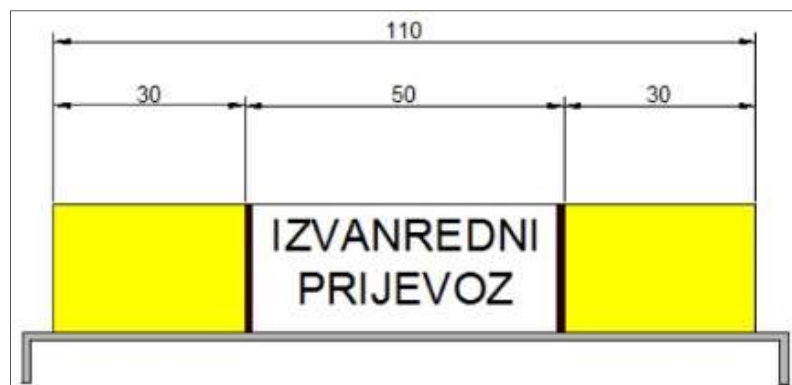
Slika 14 - Crveno bijela reflektirajuća traka [13]

Naziv i adresa poduzeća (ili fizičke osobe/vlasnika) moraju biti vidljivi s obje strane vozila, veličina slova ne smije biti manja od 3 cm. Vozilo mora biti opremljeno

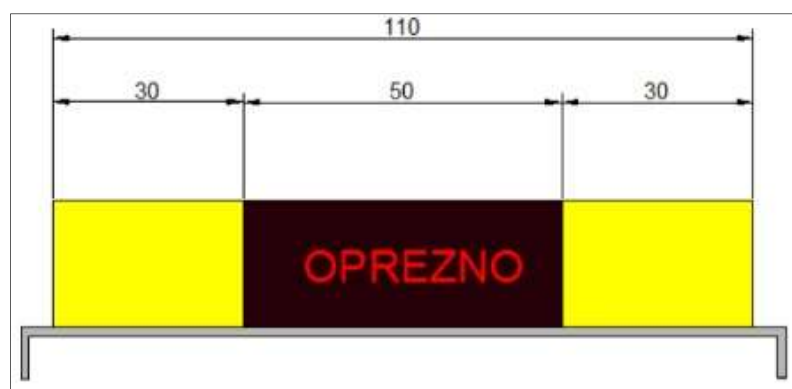
žutim trepćućim ili rotirajućim svjetlima i reflektirajućom pločom bijele podloge s natpisom „IZVANREDNI PRIJEVOZ“ (slika 16). Ploča treba biti duga minimalno 50 cm s visinom slova od najmanje 8 cm. Natpis na ploči mora biti crne boje. Na stražnjoj strani umjesto ploče može biti i aktivni svjetleći ekran s natpisom upozorenja, minimalne dužine 50 cm i s visinom slova od najmanje 8 cm (slika 17). Osim natpisa „IZVANREDNI PRIJEVOZ“, podataka o vlasniku i reflektirajuće trake, vozilo ne smije imati na sebi druge reklame, naljepnice i oznake. U slučaju izvedbe s odvojenim trepćućim ili rotirajućim svjetlima koristi se ploča širine 80 cm s natpisom izvedenim u jednom redu, visine slova 10 cm (slika 15). [13]



Slika 15 - Varijanta A / standardna oznaka [13]



Slika 16 - Varijanta B [13]



Slika 17 - Varijanta B / aktivni ekran [13]

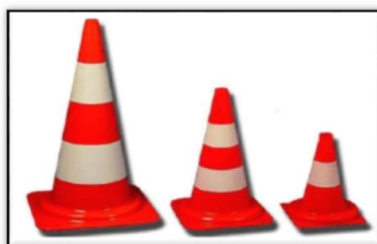
Oprema vozila za jednostavnu pratnju [13]:

- palica s crvenom i zelenom površinom, koja po potrebi može emitirati crveno i zeleno svjetlo
- CB primopredajnik
- minimalno dva homologirana žuta trepćuća svjetla (slika 19) s vlastitim napajanjem, s nosačem ili osloncima



Slika 18 - Žuto trepćuće svjetlo [13]

- minimalno pet čunjeva visine 35 cm ili više



Slika 19 - Čunjevi [13]

- trostrana reflektirajuća piramida (slika 20) sa znakom „opasnost na cesti“, „sužavanje trake“ i dopunska ploča s tekstom „izvanredni prijevoz“

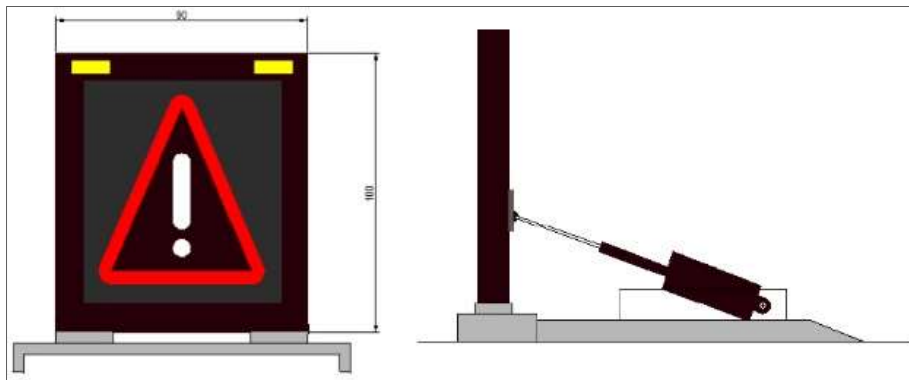


Slika 20 - Trostrana reflektirajuća piramida [13]

Zahtjevna pratnja [13]:

Izvodi se s jednako označenim i opremljenim vozilom kao i za jednostavnu pratnju uz sljedeće dodatke:

- boja vozila treba biti svijetla i lako uočljiva (bijela ili žuta)
- vozilo mora imati mjerač dužine i visine
- vozilo mora imati na krovu postavljenu svjetlosnu signalnu ploču (slika 21) minimalne veličine 100 x 90 cm s promjenjivim sadržajem prometnih znakova (opasnost na cesti, zabranjeno pretjecanje svih vrsta motornih vozila osim motornih vozila na dva kotača, zabranjeno pretjecanje za teretna vozila, žuta trepćuća strelica usmjerena lijevo ili desno)
- na signalnoj ploči ne smije biti nikakvih reklamnih poruka, upotreba znakova mora biti upravljana iz vozila.



Slika 21 - Svjetlosna signalna ploča [13]

5. PRIMJER ORGANIZACIJE PRIJEVOZA SPECIJALNIH TERETA

Na zahtjev komitenta tvrtka Comark d.o.o., prema predmetu poslovanja, specijalizirana za prijevoz specijalnih tereta pristupila je organizaciji prijevoza. Teret za koji je bio potreban prijevoz iz Republike Italije kroz Republiku Sloveniju u Republiku Hrvatsku je kolona za rafineriju (slika 23).

Pri organizaciji prijevoza (slika 24) ovog tereta osnovu za odabir odgovarajućeg prijevoznog sredstva činio je sam teret, kolona za rafineriju, sa svojim karakteristikama. U ovom slučaju to je masa od 38,5 tona koja s tarom kamiona od 24,5 tona, ukupno 63 tone, čini ovaj prijevoz specijalnim odnosno izvanrednim jer je prekoračena maksimalna dozvoljena masa vozila s teretom od 44 tone za prolazak bez dozvole. Sam teret je svojim dimenzijama bio unutar gabarita, 10,10 x 2,10 x 2,40 m.

Nakon odabira odgovarajuće poluprikolice (niskopodna) s pet osovina pristupilo se rezervaciji kamiona za određeni tjedan ukrcaja, a istovremeno i, četiri tjedna ranije, ishodovanju talijanskih, slovenskih i hrvatskih dozvola kako bi iste bile na vrijeme spremne.

Za izdavanje jednokratne dozvole za izvanredni prijevoz III. kategorije u Republici Hrvatskoj podnositelj zahtjeva na dan 1. veljače 2019. priložio je sljedeću dokumentaciju:

1. važeću licenciju za javni prijevoz tereta
2. preslike prometnih dozvola vozila kojim će obavljati izvanredni prijevoz navedene kategorije
3. podatke o teretu (vrsta tereta i tehnički podaci o teretu, masi, dimenzijama, i dr.)
4. podatke o izvanrednom prijevozu (dimenzije, ukupna masa, osovinska opterećenja)
5. podatke o obavljanju vremena prijevoza (predviđeni početak i trajanje)
6. podatke o planu puta (itinerar) s detaljnim opisom prolaza/puta od polazišta do odredišta

7. izjavu o osposobljenosti izvršitelja izvanrednog prijevoza sukladno Prilogu 5. Pravilnika o izvanrednom prijevozu
8. izjavu pošiljatelja izvanrednog prijevoza sukladno Prilogu 6. Pravilnika o izvanrednom prijevozu
9. odluku o imenovanju voditelja izvanrednog prijevoza sukladno Prilogu 8. Pravilnika o izvanrednom prijevozu
10. izjavu o odgovornosti podnositelja zahtjeva za dozvolu sukladno Prilogu 9. Pravilnika o izvanrednom prijevozu

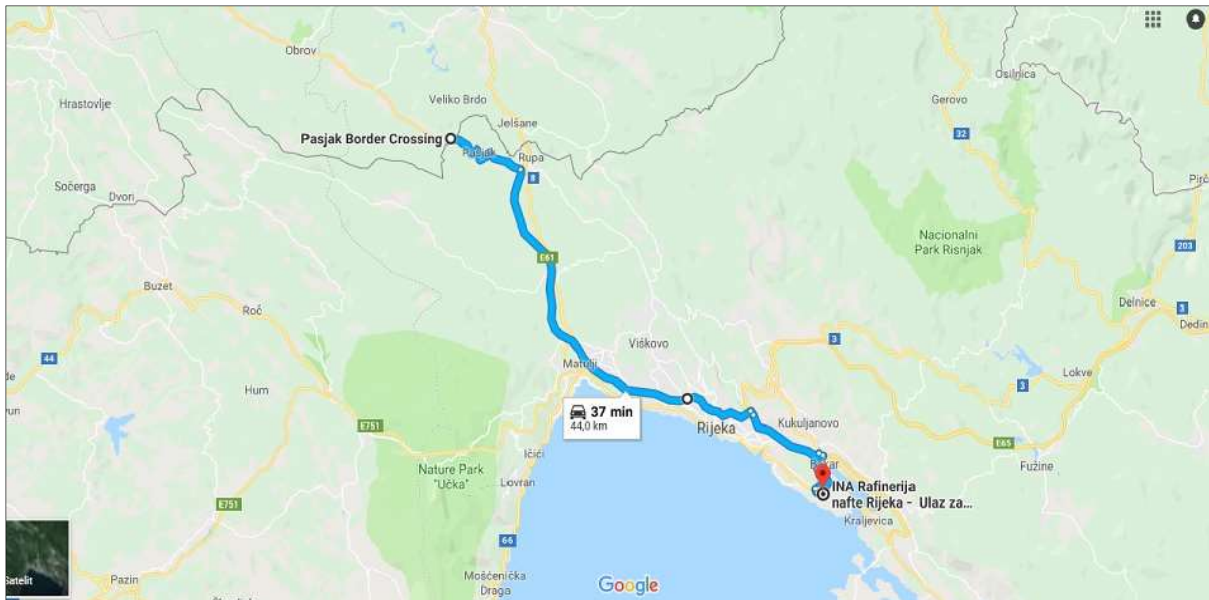
Po dobivanju potvrde o datumu spremnosti dozvole pristupilo se dogovaranju datuma ukrcaja.

Ukupna duljina vozila s teretom je 16,50 m, najveća širina 2,55 m i najveće visine 4,00 m. Masa vozila i tereta iznosi 63 tone raspoređene na 8 osovina, 3 osovine tegljača i 5 osovina niskopodne poluprikolice. Osovinsko opterećenje na prvoj osovini prvog vozila je 7 t, na drugoj skupini osovina prvog vozila je 16 t, a na prvoj skupini osovina drugog vozila iznosi 40 t.

Primjer ishodovane dozvole u Republici Hrvatskoj nalazi se u Prilozima 2, 3, i 4. Iz navedenih priloga na zahtjev podnositelja Hrvatske ceste d.o.o prijevozniku su izdale jednokratnu dozvolu za izvanredni prijevoz III. kategorije koje podrazumijevaju prijevoz vozilom, koje samo ili s teretom premašuje gornje granice ukupne mase i/ili osovinskih opterećenja, za izvanredni prijevoz II. kategorije. Prijevoznik je dužan obaviti prijevoz u roku od trideset dana od izdavanja dozvole, a imenovani vođa ovog izvanrednog prijevoza mora najmanje 24 sata prije početka prijevoza izvršiti prijavu istog Hrvatskim cestama d.o.o.. Pratlja prijevoza mora biti osigurana s jednom jednostavnom pratljom, a sudjelovanje prometne policije ne mora biti osigurano.

Na cijelom prijevoznom putu organizirane su civilne pratlje prema uputama u dozvoli čineći „štafetnu“ predaju praćenja tereta na granicama između pojedinih zemalja na putu. Prilikom predaje pratlje između Republike Italije i Republike Slovenije te Republike Slovenije i Republike Hrvatske, prateće vozilo mora osigurati da kroz zemlju prolaska konvoj vozi po ruti slijedeći upute dobivene u dozvoli te da ima sve potrebne oznake koje propisuje pravilnik zemlje u kojoj se trenutno nalazi.

Prijevoz gore navedenog tereta u dolasku iz Republike Italije na relaciji prijevoza kroz teritorij Republike Hrvatske dozvoljen je po državnim i ostalim cestama (Prilog 1) od graničnog prijelaza Pasjak preko DC8 – čv. Rupa – A7 – tunel Škurinje 2 – A7 – tunel Trsat – A7 – čv. Sveti Kuzam – DC40–DC8 do rafinerije u Urinju (slika 22). Duljina prijevoznog puta na teritoriju RH je četrdeset i tri kilometra.



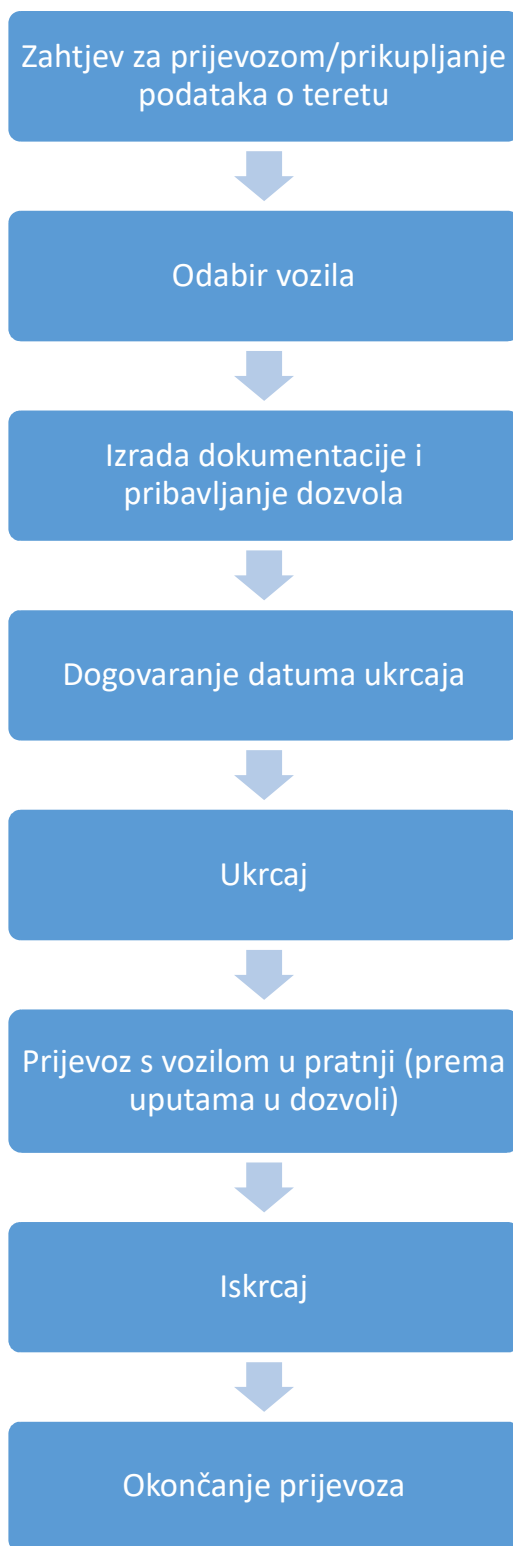
Slika 22 - Ruta na teritoriju Republike Hrvatske [16]

Naknada za izvanredni prijevoz III. kategorije u Republici Hrvatskoj iznosi 1500 kuna, trošak tehničke obrade zahtjeva za isti iznosi 1000 kuna, ukupno 2500 kuna.

Cijene organizacije specijalnih tereta variraju i ovise o faktorima kao što je ukupan broj prijevoza, obavlja li se prijevoz u konvojima te imaju li povratnu rutu što prijevoz čini jeftinijim. Za opisani prijevoz cijena nije navedena jer u skladu s politkom tvrtke nije za javnost.



Slika 23 - Teret: Kolona za rafineriju [15]



Slika 24 - Procesni dijagram organizacije prijevoza [16]

6. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Vrsta organizacije špedicije potrebna za temu ovog rada je organizirana prema predmetu poslovanja, a to su specijalni tereti u cestovnom prometu. Organizacija prijevoza specijalnih tereta je proces koji se odvija u tri navedene faze te zahtjeva pomnu pripremu kako bi se na siguran način, s minimalnim ometanjem redovnog prometa, na vrijeme i bez poteškoća realizirao prijevoz. Prijevoz specijalnih tereta obavlja se vozilima raznih oblika, veličina i broja osovina konstruiranim u tu svrhu.

Predmet prijevoza opisanog u ovom radu je kolona za rafineriju koja zbog velike mase čini ovaj teret specijalnim iako nisu prekoračene propisane dimenzije. Sukladno Pravilniku o izvanrednom prijevozu tvrtka Comark d.o.o. koja je zadužena za organizaciju opisanog prijevoza prikupila je sve potrebne dokumente s kojima je ishodovana dozvola. Prijevoz kolone za rafineriju započeo je u Republici Italiji, nastavio kroz Republiku Sloveniju u Republiku Hrvatsku do INA rafinerije u Urinju.

Prema podacima ustupljenim iz tvrtke Comark d.o.o. opisana je organizacija prijevoza kroz teritorij Republike Hrvatske dok isto za ostale navedene zemlje nije bilo moguće. Prijevoz je uspješno obavljen u pratnji jednog vozila prema odredbama navedenim u dozvoli.

Svaka organizacija prijevoza specijalnih tereta specifična je zbog karakteristika tereta, odabranog vozila, rute i vremena izvršenja. Najveći nedostatak ovakve vrste organizacije prijevoza je povratak praznog vozila nakon iskrcaja zbog zakonskih propisa i manje potražnje što kod redovitog prijevoza to uglavnom nije slučaj.

LITERATURA

Knjige:

- [1] Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.
- [2] Zelenika, R.: Temelji logističke špedicije (knjiga prva), Rijeka, Ekonomski fakultet 2005.
- [3] Golac, B., Organizacija i tehnika prijevoza tereta u cestovnom prometu, Zagreb: Škola za cestovni promet, 2007.
- [4] Zelenika, R., Prometni sustavi, Rijeka: Ekonomski fakultet u Rijeci, 2001.
- [5] Bendeković, J., Aržek, Z., Transport i osiguranje, Zagreb: Ekonomski fakultet Zagreb, 2008.
- [6] Zavada, J., Prijevozna sredstva, Zagreb: Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, 2000.

Internet izvori:

- [7] <https://fiata.com/about-fiata.html> (lipanj 2019.)
- [8] <https://www.prometna-zona.com/fiata/> (lipanj 2019.)
- [9] <https://www.fas-logistika.hr/korisno.php> (lipanj 2019.)
- [10] <https://iccwbo.org/resources-for-business/incoterms-rules/>
- [11] <https://internationalcommercialterms.guru> (lipanj 2019.)
- [12] <http://www.prangl.com/hr-Proizvodi-Transport-tekih-tereta-Teleskopska-poluprikolica-sa-ravnim-platoom-> (lipanj 2019.)
- [13] https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2018_10_92_1802.html (lipanj 2019.)

Ostali izvori:

- [14] Protega, V.: Nastavni materijal, Osnove tehnologije prometa, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2009./10.

[15] Comark d.o.o. (<http://www.comark.hr>) (veljača 2019.)

[16] Izradio autor

POPIS KRATICA

FIATA (franc. Federation Internationale des Associations de Transitaires et Assimiles)

Međunarodni savez špediterskih udruženja

UN – Ujedinjeni narodi

FCR (engl. „Forwarders Certificate of Receipt“) - špediterska potvrda

FCT (engl. „Forwarders Certificate of Transport“) – špediterska transportna potvrda

FWR (engl. „FIATA Warehouse Receipt“) – špediterska skladišna potvrda

FBL (engl. „FIATA Multimodal Transport Bill of Lading“) - teretnica za intermodalni prijevoz

FWB (engl. „FIATA Multimodal Transport Waybill“) - teretni list za multimodalni prijevoz

SDT (engl. „Shippers Declaration for the Transport of Dangerous Goods“) - potvrda pošiljatelja o prijevozu opasne robe

SIC (engl. „Shippers Intermodal Weight Certificate“) – potvrda pošiljatelja o težini tereta u intermodalnom prijevozu

FFI (engl. „FIATA Forwarding Instructions“) – špediterske upute

INCOTERMS (engl. International Commercial Terms) - međunarodna pravila za tumačenje trgovinskih termina

ICC (engl. International Chamber of Commerce) - Međunarodna trgovinska komora

EXW (engl. „Ex Works“) - franko tvornica

FCA (engl. „Free Carrier“) - franko prijevoznik

FAS (engl. „Free Alongside Ship“) - franko uz bok broda

FOB (engl. „Free On Board“) - franko utovareno na brod

CPT (engl. „Carriage Paid To“) -vozarina plaćena do

CIP (engl. „Carriage And Insurance Paid To“) - vozarina i osiguranje plaćeni do

CFR (engl. „Cost and Freight“) - cijena sa vozarinom

CIF (engl. „Cost, Insurance and Freight“) - troškovi, vozarina i osiguranje

DAT (engl. „Delivered At Terminal“) - isporučeno terminal

DAP (engl. „Delivered At Place“) - isporučeno na mjestu

DDP (engl. „Delivered Duty Paid“) - isporučeno ocarinjeno

CMR (franc. „Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route“) - Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom

POPIS SLIKA

Slika 1 - Obveze prodavatelja i kupca te prijenos rizika [11]	8
Slika 2 - Shema prijevoznog procesa [3].....	12
Slika 3 - Teleskopska poluprikolica [12]	16
Slika 4 - Niskopodna poluprikolica [12].....	17
Slika 5 - Niskopodna poluprikolica (<i>labudica</i>) [12].....	18
Slika 6 - Kombinacije [12].....	19
Slika 7 - Poluprikolice za prijevoz spremnika [12]	20
Slika 8 - Poluprikolice/prikolice za prijevoz dugačkih tereta [12]	21
Slika 9 - Natpis[13]	22
Slika 10 - Označavanje širokog tereta [13].....	23
Slika 11 - Crveno bijela reflektirajuća ploča [13].....	23
Slika 12 - Oznaka duljine [13].....	23
Slika 13 - Označeno vozilo jednostavne pratnje [13].....	24
Slika 14 - Crveno bijela reflektirajuća traka [13]	24
Slika 15 - Varijanta A / standardna oznaka [13]	25
Slika 16 - Varijanta B [13].....	25
Slika 17 - Varijanta B / aktivni ekran [13].....	25
Slika 18 - Žuto trepćuće svjetlo [13]	26
Slika 19 - Čunjevi [13]	26
Slika 20 - Trostrana reflektirajuća piramida [13]	26
Slika 21 - Svjetlosna signalna ploča [13].....	27
Slika 22 - Ruta na teritoriju Republike Hrvatske [16]	30
Slika 23 - Teret: Kolona za rafineriju [15]	31
Slika 24 - Procesni dijagram organizacije prijevoza [16]	32

POPIS TABLICA

Tablica 1: Značajke niskopodne poluprikolice	16
Tablica 2: Značajke niskopodne poluprikolice	17
Tablica 3: Značajke niskopodne poluprikolice (labudice)	17
Tablica 4: Značajke kombinacija	18
Tablica 5: Značajke poluprikolica za prijevoz spremnika.....	19
Tablica 6: Značajke poluprikolica/prikolica za prijevoz dugačkih tereta.....	20

POPIS PRILOGA

Prilog 1. - Popis i kartografski prikaz cesta kojima se prioritetno obavlja izvanredni prijevoz

AUTOCESTE		
Broj ceste	Opis ceste	Duljina (km)
A1	Zagreb (čvorište Lučko, A3) – Karlovac – Bosiljevo – Split – čvorište Ploče A10) – Karamatići (D425)	481,1
A2	GP Macelj (granica Rep. Slovenije) – Trakošćan – Krapina – Zagreb (čvorište Jankomir, A3)	61,0
A3	GP Bregana (granica Rep. Slovenije) – Zagreb – Sl. Brod – GP Bajakovo (granica Rep. Srbije)	306,0
A4	GP Goričan (granica Rep. Mađarske) – Varaždin – Zagreb (čvorište Ivanja Reka, A3)	97,0
A5	A5 čvorište Osijek – Đakovo – čvorište Sredanci (A3)	56,2
A6	Čvorište Bosiljevo II (A1) – Delnice – Rijeka (čvorište Orehovica, A7)	81,0
A7	GP Rupa (granica Rep. Slovenije) – Matulji – Orehovica – čvorište Sv. Kuzam	35,6
A8	Čvorište Kanfanar (A9) – Pazin – Lupoglav – čvorište Matulji (A7)	64,0
A9	Čvorište Umag (Ž5002) – čvorište Kanfanar (A8) – čvorište Pula (D66)	76,5
A10	Granica Republike Bosne i Hercegovine – čvorište Ploče (A1)	8,8
A11	Zagreb (čvorište Jakuševac (A3)) – Velika Gorica – Lekenik	29,3
DRŽAVNE I ŽUPANIJSKE CESTE		
Broj ceste	Opis ceste	Duljina (km)
1	Karlovac – Grabovac (D217)	74,3
2	G.P. Dubrava Križovljanska (gr. R. Slovenije) – Varaždin (D528)	33,5
2	G.P. Ilok (gr. R. Srbije) – Vukovar – Osijek (D34)	85,9
5	G.P. Terezino Polje (gr. R. Mađarske) – Virovitica – Veliki Zdenci – Daruvar – Okučani – G.P. Stara Gradiška (gr. BiH)	123,2
6	G.P. Jurovski Brod (gr. R. Slovenije) – Netretić – Karlovac (D1)	32,1
6	G. P. Dvor (gr. BiH) – Dvor (D47)	2,4
7	G.P. Duboševica (gr. R. Mađarske) – Beli Manastir – čvorište Osijek (A5)	78,8
7	G.P. Slavonski Šamac (gr. BiH) – Čvorište Velika Kopanica (A3)	13,4
8	Ploče (D513) – Opuzen – G.P. Klek (gr. BiH) – G.P. Zaton Doli (gr. BiH) – Dubrovnik – G.P. Karasovići (gr. R. Crne Gore)	126,0
9	G.P. Metković (gr. BiH) – Opuzen – D8	10,9
21	GP Kaštel (granica R. Slovenije) – D510	1,1
23	Čvorište Žuta Lokva (A1) – Senj (D8)	23,4
30	Čvorište Lekenik (A11) – Žažina (D36)	7,4
30	Petrinja (D37) – Hrvatska Kostajnica (D47)	33,2
34	Donji Miholjac (D53) – Osijek (D2)	40,1
36	Žažina (D30) – Sisak (D37)	9,5
37	Sisak (D36) – Petrinja (D30)	13,5
39	Cista Provo (D60) – čvorište Šestanovac (A1)	8,8
45	Veliki Zdenci (D5) – Garešnica – čvorište Kutina (A3)	43,6
46	G.P. Tovarnik (gr. R. Srbije) – Vinkovci (D55)	32,7
47	G.P. Jasenovac (gr. BiH) – čvorište Novska (A3)	8,5
47	Hrvatska Kostajnica (D30) – Dvor (D6)	24,5

55	Čvorište Županja (A3) – Županja (D214)	5,0
60	Cista Provo (D60) – Imotski – G.P. Vinjani Donji (gr. BiH)	32,1
62	G. P. Mali Prolog (D513) – Vrgorac – Ravča	20,4
200	D510 – Ž5002	0,5
212	G.P. Batina (gr. R. Srbije) – Kneževi Vinogradi – D7	22,1
213	G.P. Erdut (gr. R. Srbije) – D2	26,7
214	gr. BiH – Gunja – Županja (D55)	28,8
217	G.P. Ličko Petrovo Selo (gr. BiH) – Grabovac (D1)	16,4
220	G.P. Kamensko (gr. BiH) – Trilj – Čaporice (D60) – čvorište Bisko (A1)	28,9
510	D200 – D21	0,6
513	Mali Prolog (D62) – Ploče (D8)	16,0
519	Dalj (D213) – Borovo (D2)	16,2
528	Varaždin (D2) – čvorište Varaždin (A4)	2,4
5002	D200 – čvorište Umag (A9)	1,4
TRANZITNI PROMET IZ/PREMA LUKAMA		
Broj ceste	Opis ceste	Duljina (km)
LUKA PULA		
400	Pula (D21) – Pula (trajektna luka)	1,6
66	Pula (D21) – čvorište Pula (A9)	3,7
A9	Čvorište Pula (D66) – čvorište Kanfanar (A8)	28,2
LUKA BRŠICA (RAŠA)		
421	Most Raša (D66) – luka Bršica	3,6
66	Čvorište Pula (A9) – Most Raša (D421)	28,8
LUKA RIJEKA		
3	Rijeka (D8) – čvorište Čavle (A6)	7,2
403	Čvorište Škurinje (A7) – luka Rijeka zapad	2,4
404	Rijeka (D8) – Luka Brajdica – čvorište Draga (A7)	4,0
LUKA ZADAR		
424	Čvorište Zadar 2 (A1) – Zadar (luka Gaženica)	17,2
LUKA ŠIBENIK		
58	T.L. Šibenik – čvorište Ražine (D8)	2,4
8	Čvorište Ražine (D58) – čvorište Vidici (D533)	1,6
533	Čvorište Vidici (D8) – čvorište Šibenik (A1)	4,3
LUKA SPLIT		
410	Split (trajektna luka) – čvorište Lovrinac (D8)	4,0
8	Čvorište Lovrinac (D410) – čvorište Bilice (D1)	2,3
1	Čvorište Bilice (D8) – čvorište Dugopolje (A1)	12,1
LUKA PLOČE		
413	Ploče (D8) – luka Ploče	1,9
LUKA VUKOVAR		
2	Riječno pristanište Vukovar – Borovo (D55)	2,7
55	Borovo (D2) – Vinkovci – čvorište Županja (A3)	42,7
LUKA OSIJEK		
417	Riječno pristanište Osijek – čvorište Osijek – istok (D2)	2,3
2	Čvorište Osijek – istok – čvorište Osijek – zapad (Frigis) (D7)	12,0

Izvor: <https://hrvatske-cestes.hr/hr/stranice/informacije-i-dokumenti/dokumenti/24-izvanredni-prijevoz>

Prilog 3. - Primjer ishodovane dozvole (str. 2)

izvanredni prijevoz i sigurnost prometa na cestama.

13. Prijevoznik se obvezuje:

- podmiriti svu materijalnu i nematerijalnu štetu koja nastane zbog obavljanja izvanrednog prijevoza protivno uvjetima iz ove dozvole,
- podmiriti svu materijalnu i nematerijalnu štetu koja nastane nakon obavljenog izvanrednog prijevoza i za koju se može sa sigurnošću utvrditi da je nastala kao izravna posljedica obavljenog izvanrednog prijevoza.

OBRAZLOŽENJE

Podnositelj zahtjeva
podnio je dana **01.02.2019.** zahtjev za izdavanje jednokratne dozvole za izvanredni prijevoz III. kategorije sukladno članku 17. Pravilnika o izvanrednom prijevozu (NN 92/18). Uz zahtjev je priložio:

1. važeću licenciju za javni prijevoz tereta
2. preslike prometnih dozvola vozila kojim će obavljati izvanredni prijevoz gore navedene kategorije,
3. podatke o teretu (vrsta tereta i tehnički podaci o teretu, masi, dimenzijama i dr.),
4. podatke o izvanrednom prijevozu (dimenzije, ukupna masa, osovinska opterećenja),
5. podatke o vremenu obavljanja prijevoza (predviđeni početak i trajanje),
6. podatke o planu puta (itinerar) s detaljnim opisom prolaza/puta izvanrednog prijevoza od polazišta do odredišta,
7. izjavu o osposobljenosti izvršitelja izvanrednog prijevoza sukladno Prilogu 5. Pravilnika o izvanrednom prijevozu,
8. izjavu pošiljatelja izvanrednog prijevoza sukladno Prilogu 6. Pravilnika o izvanrednom prijevozu,
9. odluku o imenovanju voditelja izvanrednog prijevoza sukladno Prilogu 8. Pravilnika o izvanrednom prijevozu,
10. izjavu o odgovornosti podnositelja zahtjeva za dozvolu sukladno Prilogu 9. Pravilnika o izvanrednom prijevozu,

Prije izdavanja dozvole pribavljene su suglasnosti upravitelja cesta na kojim će se izvršiti izvanredni prijevoz III. kategorije i to:

1. **HAC d.o.o. KLASA: 340-05/19-01/381.**

Odredbom članka 2., st. 1. Pravilnika o izvanrednom prijevozu propisano je da se prijevoz vozilom ili skupom vozila koje samo ili zajedno s nedjeljivim teretom premašuje propisane dimenzije (širina, dužina, visina) ili ukupnu masu odnosno propisana osovinska opterećenja može se obaviti samo na temelju dozvole za izvanredni prijevoz.

Odredbom članka 4., st. 1., alinejom 3. navedenog Pravilnika propisano je da izvanredni prijevoz III. kategorije podrazumijeva prijevoz vozilom, koje samo ili skupa s teretom premašuje gornje granice ukupne mase i/ili dimenzija i/ili osovinskih opterećenja, za izvanredni prijevoz II. kategorije.

Odredbom članka 16., st. 2. propisano je da dozvola mora sadržavati uvjet da je Voditelj izvanrednog prijevoza dužan prijaviti početak izvanrednog prijevoza, na način koji je određen ovim Pravilnikom i uz dodatni uvjet koji u dozvoli odredi izdavatelj dozvole. Ukoliko imenovani voditelj izvanrednog prijevoza ne izvrši prijavu prijevoza i ne upiše sve potrebne podatke ili upiše krive podatke prijava prijevoza neće se odobriti, odnosno smatrat će se nevažećom. Ukoliko prijevoznik započne prijevoz bez navedene prijave takav prijevoz smatrat će se prijevozom bez dozvole.

Odredbom članka 24., st. 5., alinejom 12. navedenog Pravilnika propisano je da je voditelj izvanrednog prijevoza odgovoran za ispravno prijavljen izvanredni prijevoz

Odredbom članka 17., st. 3., alinejom 10. navedenog Pravilnika propisano je da je za podnošenje zahtjeva za dozvolu za izvanredni prijevoz potrebno imenovati voditelja izvanrednog prijevoza sukladno Odluci o imenovanju voditelja izvanrednog prijevoza prema prilogu 8. Pravilnika.

Odredbom članka 28., st. 1. navedenog Pravilnika propisano je da je podnositelj zahtjeva za izdavanje dozvole dužan platiti upravnu pristojbu za troškove postupka izdavanja dozvole, naknadu za izvanredni prijevoz te ostale troškove koji se odnose na izdavanje dozvole prije preuzimanja dozvole.

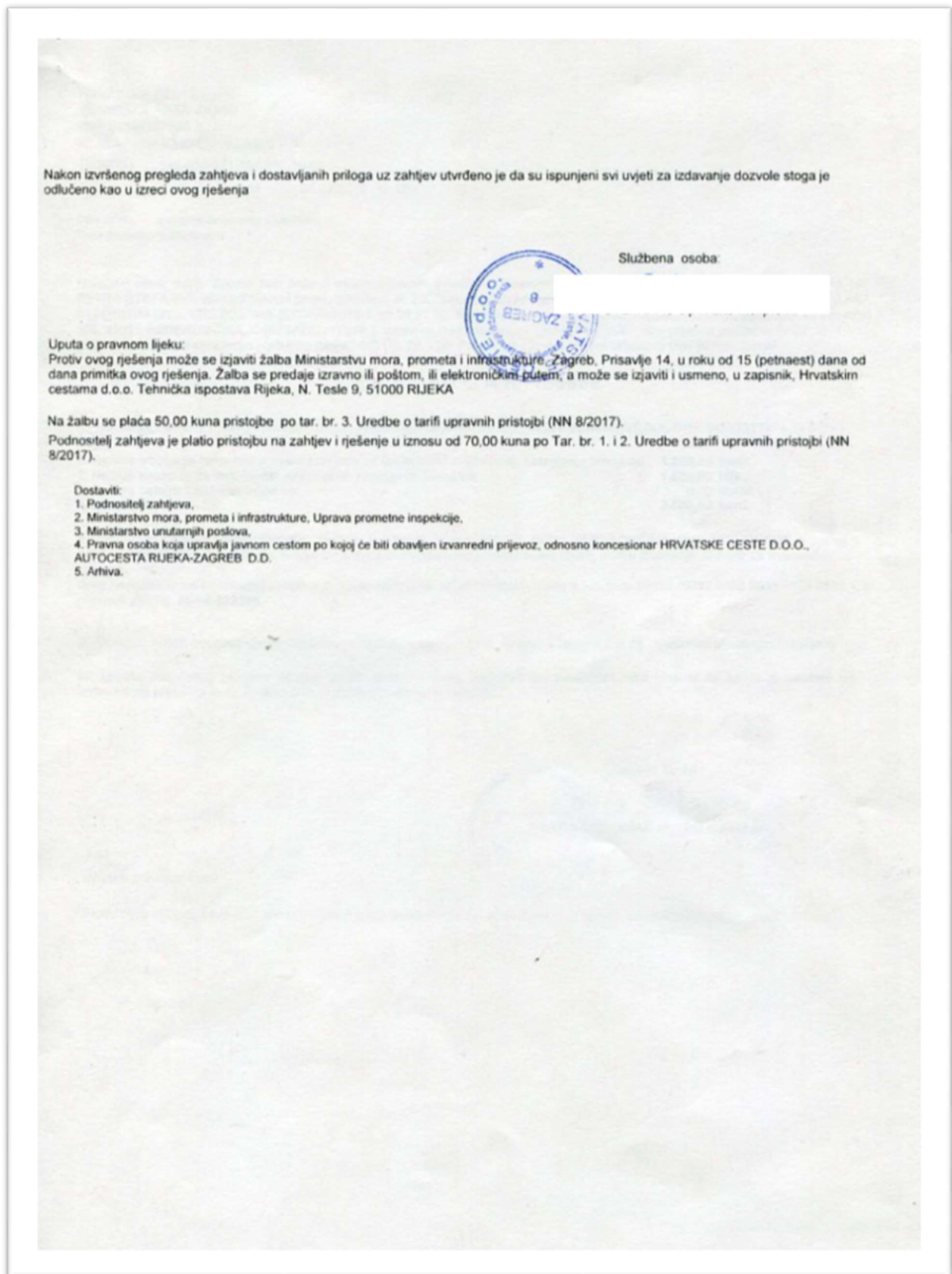
Odredbama članka 29. Pravilnika o izvanrednom prijevozu propisna su mjerila za obračun troškova postupka izdavanja dozvole i naknade za izvanredni prijevoz za pojedinu kategoriju izvanrednog prijevoza. Sukladno tome, utvrđeno je da je podnositelj zahtjeva prije izdavanja dozvole temeljem zaključka KLASA: UP/I-340-03/19-09/925 URBROJ: 345-930-931-554/466-19-02 od 01.02.2019 dana platio iznos od 2500 kuna na ime naknade i troškova za izdavanje jednokratne dozvole za izvanredni prijevoz III. kategorije na transakcijski račun Hrvatskih cesta d.o.o., koji je obračunat na sljedeći način:

1. Iznos naknade za izvanredni prijevoz III. kategorije:	1.500,00 kuna
2. Trošak tehničke obrade zahtjeva za izvanredni prijevoz III. kategorije:	1.000,00 kuna
3. Ostale troškove:	0,00 kuna
4. Ukupno (1+2+3):	2.500,00 kuna

Podnositelj zahtjeva je platio pristojbu na zahtjev i rješenje u iznosu od 70,00 kuna po Tar. br. 1. i 2. Uredbe o tarifama upravnih pristojbi (NN 8/2017).

Izvor: Interni dokument tvrtke Comark d.o.o.

Prilog 4. - Primjer ishodovane dozvole (str. 3)



Izvor: Interni dokument tvrtke Comark d.o.o.



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj _____ završni rad
isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na
objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz
necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj
visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu _____ završnog rada
pod naslovom **Organizacija prijevoza specijalnih tereta**

na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom
repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

U Zagrebu, 8.7.2019

Student/ica:

Gasanović Aldia
(potpis)