

## 1. UVOD

“Transport je uslov odvijanja svih, pa i međunarodnih, ekonomskih odnosa i zbog toga predstavlja jednu od najznačajnijih privrednih grana u svakoj ekonomiji, nacionalnoj ili međunarodnoj. Transport je neizbježan dio međunarodne trgovine, koja zahtjeva transfer roba i usluga.”<sup>1</sup> Transport robe je danas najznačajniji dinamički proces bez koga bi bio nezamisliv život i opstanak ljudi. Među različitim granama privrednih djelatnosti transport zauzima vrlo značajno mjesto, i to ne samo po materijalnoj vrijednosti transporta, odnosno ulaganja u transportna sredstva i puteve, angažovanosti velikog broja ljudi, već i zbog toga što se bez transporta ne može ostvariti povezanost između proizvođača i potrošača materijalnih dobara. Kao bitan dio međunarodne trgovine, transport roba mora da ispuni određene uslove koje pred njega postavlja savremeno društvo, a to su efikasan i ekonomičan transport, na što brži i jeftiniji način povezati proizvođača i potrošača. Često se dešava da ove uslove nije moguće u potpunosti ispuniti iz različitih razloga koji prije svega zavise od načina transporta, vrste robe koja se prevozi, puta kojim se prevozi odnosno preko kojih različitih zemalja se roba prevozi gdje svaka zemlja tranzita ima svoja određena pravila prelaska robe preko njene teritorije.

U drumskom saobraćaju, Ugovorom o međunarodnom prevozu robe, prevoznik se obavezuje da određenu robu preveze od mjesta utovara u jednoj državi do mjesta istovara u drugoj državi, i da je preda ovlašćenom primaocu. Taj prevoz-transport robe u međunarodnom drumskom saobraćaju prate brojni problemi. Prelazak robe iz jedne u drugu državu uslovljava zadržavanje vozila i robe na granicama radi obavljanja carinskih formalnosti (izrada carinske deklaracije, pregled dokumenta koji prate robu, fizički pregled same robe koja se prevozi od strane carinskih službi i različitih inspekcija) koje mogu vremenski potrajati duže, a naročito kada se vrši pregled robe. Pored toga, potrebno je polaganje osiguranja (bankarske garancije ili novčani depozit) na ime uvoznih dažbina kojima je takva roba opterećena pri uvozu, i ukoliko se ne bi roba uredno predala određenoj carinarnici, to predstavlja dodatni problem i rizik koji se javlja prilikom međunarodnog prevoza robe.

Iskazane probleme bilo je moguće riješiti jedino donošenjem međunarodnog propisa kojim bi se na jedinstven način regulisao međunarodni drumski transport roba, njihovo minimalno zadržavanje na granicama i koji ne bi zahtijevao polaganje garancija pri prelasku robe iz jedne u drugu državu. Ovi problemi riješeni su donošenjem Carinske konvencije o međunarodnom prevozu robe na osnovu karneta TIR (TRANSPORT INTERNATIONAL PAR LA ROUTE-MEĐUNARODNI PREVOZ DRUMOM).

Primjenom Konvencije međunarodni transport roba postao je efikasniji i jednostavniji kako za prevoznike tako i za carinske službe zemalja članica Konvencije. Ne samo da su smanjeni troškovi transporta i vrijeme transporta već je transport postao sigurniji i jednostavniji i za prevoznike i za carinske službe zemalja preko kojih se transportuje roba. Transport se vrši tako da robu prati TIR karnet- dokument prihvaćen od carinskih vlasti zemalja polaska, tranzita i odredišta (nema potrebe izrade carinskih dokumenata i fizičkog pregleda robe kroz zemlje tranzita što inače može znatno da uspori i poskupi transport), carinske kontrolne mjere poduzete u zemlji polaska prihvaćene su od zemalja tranzita i odredišta. Prilikom prelaska granice nema potrebe za polaganjem bilo kakvih bankovnih garancija ili novčanih depozita jer u slučaju

---

<sup>1</sup>Starčević M., MEĐUNARODNO PRIVREDNO PRAVO, FORKUP, Beograd 2007, str 127

carinskih prevara i zloupotreba za iznos carina i taksi koje se trebaju naplatiti garantuje međunarodni lanac osiguranja .

## 2.TIR KONVENCIJA

Izrada TIR tranzitnog sistema je započela ubrzo nakon Drugog svjetskog rata pod okriljem UNECE-a (United Nations Economic Commission for Europe). Prvi TIR dogovor je zaključen 1949. godine između malog broja Evropskih zemalja.<sup>2</sup> Uspjeh ovog limitiranog nacrta vodio je pregovaranju o TIR konvenciji koju je UNECE prilagodio 1959. godine, a počela se primjenjivati 1960. godine. Carinska konvencija o međunarodnom prevozu robe na osnovu karneta TIR usvojena je 15. januara 1959. godine u Ženevi, a stupila je na snagu 07. januara 1960. godine. Ova TIR Konvencija je izmjenjena 1975. godine kako bi se u obzir uzelo praktično iskustvo i Konvencija uskladila sa tehničkim napretkom, carinskim izmjenama i transportnim zahtjevima. Iskustvo prikupljeno u korištenju ovog sistema prvih 10 do 15 godina je korišteno kako bi se TIR sistem učinio efikasnijim, manje složenim i sigurnijim za carinske organe. Drugi razlog zašto je originalni TIR sistem morao biti izmjenjen je to što se šezdesetih godina pojavio kontejnerski transportni sistem. "Kontejneri su posebne naprave (transportni sanduci, cisterne, specijalne posude, itd.) koje su dovoljno otporne da mogu osigurati višestruku upotrebu."<sup>3</sup> Olakšavaju prevoz robe jer imaju ugrađene uređaje za lakše rukovanje prilikom pretovara iz jednog oblika prevoza u drugi, te lako se mogu puniti i prazniti. Zbog svoje praktičnosti kontejneri su mogli biti korišteni kako za pomorski tako i za željeznički i drumski transport. Ova nova kombinovana tj. multimodalna tehnika transporta zahtijevala je prihvatanje kontejnera, pod određenim uslovima, kao sigurnosnu carinsku cjelinu. Sve ove činjenice rezultirale su donošenjem u Ženevi nove Carinske konvencije o međunarodnom prevozu robe uz primjenu karneta TIR od 14. novembra 1975. godine, koja je stupila na snagu 01. januara 1977. godine. Ovu konvenciju ratifikovala je bivša SFRJ 28. aprila 1977. a njena primjena uslijedila je 23. marta 1978. godine.

Određeni nedostaci u primjeni Konvencije TIR iz 1975., godine uslovili su izmjene člana 6, 38 i 60, dodavanjem novih članova 42 bis, 58 bis i 58 ter, te donošenjem Aneksa 9 kojim se reguliše izdavanje karneta TIR od strane nacionalnih organizacija članica IRU (Međunarodna unija drumskog transporta). "U novom aneksu 9. Konvencije TIR ugovoreni su osnovni uslovi i zahtjevi koja moraju ispunjavati nacionalna udruženja koja izdaju TIR karnete da bi dobila odobrenje od strane nacionalno nadležnih organa (obično carinskih vlasti). Taj dodatak uvodi mjere kojima carinske vlasti kontrolišu pristup TIR sistemu za sve njegove korisnike, tj. drumske prevoznike."<sup>4</sup> Ove izmjene i dopune stupile su na snagu 17. februara 1999. godine i cilj im je otklanjanje nedostataka sistema koji se odnosi na sprečavanje zloupotreba u prevozu robe pod karnetom TIR i kontrolu carinskih organa pri pristupanju sistemu TIR. Pored ove izmjene i dopune Konvencija TIR je ukupno dosada imala 28 izmjena i dopuna što je i razumljivo s obzirom na materiju koju reguliše. Brz, takoreći svakodnevni razvoj sredstava transporta, tehnike izrade dokumenta, carinskih propisa, telekomunikacionih sredstava sa jedne strane, i novi načini

<sup>2</sup> <http://www.unece.org/tir/system/history/tir-history.html>

<sup>3</sup> Aržek Z., TRANSPORT I OSIGURANJE, Ekonomski fakultet Zagreb, Zagreb 2002, str.17

<sup>4</sup> Jašarević F., Peulić V., LOGISTIKA I ŠPEDICIJA, Besjeda, Banja Luka 2005, str.352

zloupotrebe i krijumčarenja u međunarodnom prevozu roba, sa druge strane, zahtjevali su i prilagođavanje Konvencije novonastalim okolnostima.

Konvencija TIR se u Bosni i Hercegovini primjenjuje od 01.01.2010 godine a pravni osnov za primjenu TIR sistema u carinskom postupku je Carinska konvencija o međunarodnom prevozu robe na osnovu karneta TIR, prihvaćena 14. novembra 1975. godine u Ženevi (Konvencija TIR), član 88. stav 2. Zakona o carinskoj politici Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", br. 57/04), član 288. do 294. Odluke o provedbenim propisima Zakona o carinskoj politici Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", br. 63a/04).<sup>5</sup> TIR konvenciju preuzela je Bosna i Hercegovina Uredbom sa zakonskom snagom o preuzimanju zakona koji se u Bosni i Hercegovini primjenjuju kao republički zakoni ("Službeni list R BiH", broj 2/92, Član 1. dio I stav 4. pod 6). U Pregledu međunarodnih multilateralnih ugovora ("Službeni list R BiH", broj 25/93, Član 2, tačka 28.) obuhvaćena je i Carinska konvencija o međunarodnom prevozu robe uz primjenu karneta TIR.

"2. Kretanje robe iz stava 1. ovog člana odvija se:

- (a) pod pokrićem TIR karneta (TIR Konvencije) pod uslovom da je takvo kretanje:
  - (i) započelo ili će se završiti van BiH; ili
  - (ii) da se odnosi na pošiljke roba koje se istovaraju u carinskom području BiH, a koje se prevoze zajedno s drugom robom koja se treba istovariti u drugoj zemlji;
  - (iii) izvršeno između dva mjesta u BiH kroz područje druge zemlje."<sup>6</sup>

Konvencija TIR obuhvata devet priloga, koji čine njen sastavni dio:

- Prilog 1      Obrazac karneta TIR,
- Prilog 2      Pravilnik o tehničkim uslovima kojima moraju odgovarati drumska vozila za međunarodni prijevoz pod carinskim obilježjem,
- Prilog 3      Postupak za odobrenje upotrebe drumskih vozila koja odgovaraju tehničkim uslovima navedenim u Prilogu 2,
- Prilog 4      Model potvrde o odobrenju drumskog vozila za prevoz robe pod carinskim obilježjem,
- Prilog 5      Dimenzije tablica TIR,
- Prilog 6      Pojašnjenja,
- Prilog 7      Prilog o odobrenju kontejnera, koji se sastoji od:
  - Dio 1    Pravilnik o tehničkim uslovima koji se primjenjuju na kontejnere u međunarodnom prevozu robe pod carinskim obilježjem
  - Dio 2    Postupak za odobravanje kontejnera koji odgovaraju tehničkim uslovima propisanim u dijelu I Konvencije.
  - Dio 3    Pojašnjenja.
- Prilog 8      Sastav i poslovnik Administrativnog komiteta
- Prilog 9      Pristup TIR proceduri.

<sup>5</sup> Član 2. stav 1. UPUTSTVA O PROVOĐENJU POSTUPKA PO KARNETU TIR, "Službeni glasnik BiH", br. 2/10

<sup>6</sup> Član 88. stav 2. Zakona o carinskoj politici Bosne i Hercegovine ("Službeni glasnik BiH", br. 57/04)