

LUKA KOVAČ*

Prijevoz izvanrednog tereta u Oružanim snagama Republike Hrvatske

Sažetak

Autor u radu analizira prijevoz izvanrednog tereta u Oružanim snagama Republike Hrvatske i moguće implikacije na sigurno odvijanje prometa i sigurnost ostalih sudionika u prometu. Prijevoz takvog tereta vrlo je složen proces koji je zakonski reguliran brojnim ograničenjima i specifičnostima te je financijski skuplji od svakodnevnih prijevoza.[1] U civilnom prometu vrlo važnu ulogu u prijevozu izvanrednog tereta ima špediter. Špediter kao osoba odgovorna za prijevoz s jednog mjesta na drugo mora koordinirati poslove između svih sudionika u prijevozu – pošiljatelja, primatelja i prijevoznika, osiguratelja robe, carine, inspeksijske službe; i mora kontrolirati pošiljku na cijelom prijevoznom putu, mora imati dozvolu za prijevoz, iako za prijevoz takovoga tereta u Oružanim snagama Republike Hrvatske sukladno s odredbama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu nije potrebna. Autor se u radu bavi prikazom specifičnosti prijevoza izvanrednog tereta, usporedbom civilnoga i vojnoga prometa te analizira pravila i propise kojima se reguliraju takav prijevoz, označivanje i pratnja tereta. Za sigurnost drugih sudionika u prometu kao i za sigurnost prijevoza, ključnu ulogu ima pratnja na pravcu kretanja, koju obavljaju ovlaštene službene osobe odnosno pripadnici Vojne policije samostalno ili u suradnji s policijskim službenicima Ministarstva unutarnjih poslova.

Ključne riječi: sigurnost, prijevoz izvanrednog tereta, špedicija, tehnike, taktika i procedure, vojna policija.

* pukovnik Luka Kovač, dipl. ing., Hrvatsko vojno učilište „Dr. Franjo Tuđman“, nastavnik vojne policije i suradnik na preddiplomskim sveučilišnim studijima Sveučilišta u Zagrebu, Vojni studiji, Vojno vođenje i upravljanje i Vojno inženjerstvo, kolegiji Kriminalistika i Kazneno postupovno pravo.

1. UVOD

Pod pojmom prometa podrazumijeva se premještanje ljudi, materijalnih dobara i informacija s jednog mjesta na drugo, a čine ga prijevozna sredstva, prometnice, subjekti i radnje ovisno o granama (cestovni, željeznički, zračni i pomorski) u kojima se odvija. Promet je jedan vrlo složen, dinamičan i strukturiran sustav u kojem sudjeluju vozač, vozilo i cesta kao osnovni čimbenici koju utječu na sigurno odvijanje prometa. Međutim, ne može se govoriti o strukturi, mjestu i ulozi prometnog sustava, a da se ne stavi naglasak na transportni sustav jer su međusobno ovisni i u civilnom i u vojnom segmentu u premještanju ljudi i materijalno-tehničkih sredstava (u daljnjem tekstu: MTS) s jednog mjesta na drugo. Uloga prometnog i transportnog sustava proizlazi iz činjenice da se odvijanje prometa u potpunosti svodi na kretanje. (Rajsman, 2012)

U vojnoj terminologiji pojam kretanja podrazumijeva organiziranu djelatnost kojom se postrojbe premještaju iz jednog područja u drugo, u punoj borbenoj spremnosti radi izvršenja postavljene zadaće. U takvim uvjetima prometni i transportni sustav ima veliku ulogu u planiranju, pripremi i organizaciji prometa jer je velika koncentracija ljudstva, vozila i druge tehnike na cestovnoj infrastrukturi na kojoj se provodi kretanje. Prometni i transportni sustav opravdat će svoju ulogu i zadaću jedino ako na siguran način i na vrijeme dostavi svu tehniku, materijalno-tehnička sredstva i ljudstvo na određeno mjesto.

Prijevoz izvanrednog tereta, kao što su borbena sredstva, građevinska sredstva i specijalni teret Oružanih snaga Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu OSRH), i njegovo osiguranje - trebaju biti dobro isplanirani - sveobuhvatno i sigurno. Složenost prijevoza očituje se kroz tehničko-tehnološki i organizacijsko-ekonomski sustav, odnosno analizu svih čimbenika koji utječu na prijevoz tereta. Prijevoz izvanrednog i/ili izvangabaritnog tereta ima dvije osnovne funkcije:

- prometno-operativnu funkciju, koja objedinjuje planiranje, organizaciju i provedbu kretanja te upravljanje i nadzor prometa na hodnoj ruti;
- transportno-logističku funkciju, koja objedinjuje planiranje, organizaciju i provedbu prijevoza osoba, postrojba – ustanova i MTS-a cestovnim transportnim sredstvima (Kovač 2010).

Opisane funkcije međuovisne su i čine jedinstveni sustav osiguranja prometa. Univerzalnost osiguranja prometa utječe na sve zadaće i radnje koje postrojba izvršava na operativnoj i taktičkoj razini te zahtijeva trajnu i prikladnu pozornost zapovjednika usmjerenu na sve važne čimbenike osiguranja prometa - osobito ako je riječ o organizaciji i realizaciji operativnog dijela osiguranja prometa. Nepravovremeno planiranje osiguranja prometa, taktika i procedura negativno bi se odrazilo na učinkovitost osiguranja prometa, na plansku uporabu prometnica, transportnih kapaciteta te drugih elemenata strukture u cjelini. U skladu s tim, OSRH treba razvijati samostalnu prometno-transportnu organizaciju čiji bi opseg i struktura morali zadovoljiti sve potrebe vezane uz osiguranje planskoga, brzog, sigurnog i urednog odvijanja cestovnog prometa uz maksimalno iskorištenje cestovnih kapaciteta (propusne moći i protočnosti ceste). Na ovome mjestu valjalo bi dodati i to da prometna služba na svim razinama Oružanih snaga prikuplja i vodi evidenciju o tehničko-eksploatacijskim karakteristikama cesta samostalno ili u suradnji s civilnim institucijama.

U planiranju, pripremi, organizaciji i provedbi prijevoza uobičajenog ili izvanrednog tereta te kretanju kolone vojnih vozila, upravna i provedbena tijela prometne službe u

Oružanim snagama moraju se pridržavati sljedećih načela: neprekidnosti, pravovremenosti, sigurnosti, elastičnosti, učinkovitosti i ekonomičnosti. Ova načela, s teoretskog aspekta, govore da se prijevoz treba organizirati i provoditi tako da u potpunosti ostvarimo zadane ciljeve (Kovač 2010).

2. PRIJEVOZ IZVANREDNIH I/ILI IZVANGABARITNIH TERETA – ZAKONODAVNI OKVIR

Da bi se obavljao prijevoz izvanrednog i/ili izvangabaritnog tereta, prije svega je nužno pridržavati se zakonom propisanih ograničenja koja se odnose na dimenzije tereta, način na koji će se teret prevoziti, putne pravce odnosno relaciju kojom se vozilo kreće, vrijeme prijevoza (danju ili noću), kao i intenzitet prometa na pravcu kretanja tereta. Sukladno sa Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu (Narodne novine br. 41/18., 98/19.), djelatnost javnog cestovnog prijevoza u unutarnjem i međunarodnom cestovnom prometu može obavljati prijevoznik (pravna ili fizička osoba) ako je registriran za djelatnost javnog cestovnog prijevoza i ako ispunjava uvjete propisane Zakonom. Također, istim Zakonom definiran je izvanredni prijevoz kao prijevoz vozilima koja sama ili zajedno s teretom premašuju propisane i dopuštene dimenzije ili ukupnu masu, odnosno propisana i dopuštena osovinska opterećenja. Kako bi se prijevoz putnika i tereta mogao odvijati u međunarodnom cestovnom prometu, nacionalni su propisi prilagođeni Direktivama Europske zajednice (EZ) odnosno aktima Europske unije, od kojih ocjenjujem potrebnim navesti ove:

- (1) Uredba (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (SL L 300, 14. 11. 2009.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EZ) br. 1072/2009);
- (2) Uredbe Komisije (EU) br. 1213/2010 od 16. prosinca 2010. o uspostavljanju zajedničkih pravila o međusobnom povezivanju nacionalnih elektroničkih registara cestovnih prijevoznika (SL L 335, 18. 12. 2010.) (u daljnjem tekstu: Uredba (EU) br. 1213/2010);
- (3) Odluke Komisije od 17. prosinca 2009. o minimalnim zahtjevima u pogledu podataka koji se moraju unijeti u nacionalni elektronički registar poduzeća za cestovni prijevoz (SL L 339, 22. 12. 2009.);
- (4) Direktiva 2003/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2003. o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika, o izmjeni Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i Direktive Vijeća 91/439/EEZ te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 76/914/EEZ (SL L 226, 10. 9. 2003.);
- (5) Direktiva 2006/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. siječnja 2006. o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta (kodificirana verzija) (tekst značajan za EGP) (SL L 33, 4. 2. 2006.).

Također, sukladno sa Zakonom o sigurnosti prometa na cestama, članak 4. (Narodne novine br. 67/08., 48/10., 74/11. i 80/13., 158/13., 92/14., 64/15. i 108/17.), na području gdje se nalaze vojni objekti, pri kretanju vojnih postrojbi i vozila - prometom vozila na cestama upravljaju i nadzor vojnih vozila obavljaju pripadnici Vojne policije na način propisan

posebnim propisom koji donosi ministar nadležan za poslove obrane u suglasnosti s ministrom nadležnim za unutarnje poslove.

Na temelju članka 217. stavka 10. istoga Zakona donesen je Pravilnik o uvjetima za upravljanje i načinu prijevoza na vozilima Oružanih snaga Republike Hrvatske NN 71/2018. (u daljnjem tekstu: Pravilnik). U skladu s Pravilnikom, vozila Oružanih snaga mogu prevoziti sve vrste tereta. Prilikom utovara tereta na vozilo Oružanih snaga vozači su obvezni prisustvovati utovaru vozila i nadzirati utovar kako ne bi došlo do prekoračenja najveće dopuštene mase vozila; te ovisno o potrebi zahtijevati da se teret na siguran način pričvrsti ili simetrično rasporedi u teretnom sanduku kako tijekom upravljanja vozilom ne bi došlo do njegova pomicanja ili padanja s vozila i da ne bi na taj način ugrozio druge sudionike u prometu. Također, vozač ne smije započeti prevoženje tereta ako nije propisno osiguran, već je dužan o tome izvijestiti sebi nadređenog zapovjednika.

Oružane snage u svojem sastavu imaju razna oružja i oruđa (borbena vozila, inženjerijski strojevi, specijalni i drugi tereti) koja treba premještat i s jednog na drugo mjesto, a čija ukupna nosivost obaju vozila prelazi 25 tona nosivosti te potpadaju u kategoriju izvanrednog tereta. Premještanju takvih sredstava potrebno je osigurati pratnju vozila Vojne policije. (Pravilnik o uvjetima za upravljanje i načinu prijevoza na vozilima Oružanih snaga Republike Hrvatske). Prijevoz izvanrednog ili izvangabaritnog tereta, odnosno borbenih i drugih sredstava u OSRH provodi se u skladu s odredbama Zakona o obrani Republike Hrvatske, (Narodne novine br. 73/13., 75/15., 27/16., 110/17. – Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 30/18. i 70/18.), Uputom o prijevozu u Hrvatskoj vojsci (studen i 2018.) (u daljnjem tekstu: Uputa) te na temelju važećih međunarodnih i nacionalnih propisa kojima je regulirano ovo područje. Osim navedenog, ovo područje dodatno je regulirano internim provedbenim propisima. Uputa definira izvanredni ili izvangabaritni prijevoz (borbenih sredstava) kao prijevoz vojnim motornim vozilom ili skup vozila (vojno motorno i priključno vozilo) koja sama ili zajedno s teretom premašuju dimenziju prema sljedećim značajkama: duljina veća od 25 m, širina veća od 3,60 m, visina veća od 4,5 m.

Prijevoz izvanrednog tereta detaljnije je razrađen odredbama Pravilnika o izvanrednom prijevozu (Narodne novine br. 92/2018., dalje: Pravilnik) kojim se propisuju uvjeti i način prijevoza. U skladu s odredbom članka 4. Pravilnika definirane su kategorije izvanrednog ili izvangabaritnog tereta s obzirom na prekoračenje dopuštenih ukupnih masa, osovinskih opterećenja i dimenzija u 5 kategorija:

1. I. „kategorija je prijevoz vozilom, koje samo ili zajedno s teretom ne premašuje 44 tona za sklop do 5 osovina, odnosno 48 tona za sklop od 6 ili više osovina, ukupne mase i/ili 3 metra širine i/ili 4,2 metra visine i/ili dužine do 23 metra te propisanim osovinskim opterećenjima ili osovinskim opterećenjima određenim prometnim znakovima“;
2. II. „kategorija je prijevoz vozilom, koje samo ili skupa s teretom ima sljedeće vrijednosti ukupne mase, dimenzija ili osovinskih opterećenja: iznad 44 odnosno 48 tona do najviše 60 tona ukupne mase i/ili iznad 3 metra do najviše 3,5 metra širine i/ili iznad 4,2 do najviše 4,5 metra visine i/ili dužine veće od 23 metra do najviše 30 metara i/ili koji premašuje osovinska opterećenja za najviše 20 % od najvećih propisima dopuštenih ili određenih prometnim znakovima“;

3. III. „kategorija je 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“;
4. IV. „kategorija je prijevoz vozilima bez tereta, registriranim za sudjelovanje u prometu čija ukupna masa premašuje propisima dopuštenu ukupnu masu, odnosno, zbog čije su ukupne mase premašena dopuštena osovinska opterećenja (dizalice, radni strojevi i sl.)“;
5. V. „kategorija je prijevoz vozilima bez tereta, kad to vozilo premašuje propisane dimenzije za I. kategoriju izvanrednog prijevoza, odnosno dimenzije određene prometnim znakom (vozila za obavljanje poljoprivrednih radova)“.

Da bi izvanredni i/ili izvangabaritni teret iz navedenih kategorija mogao prevoziti domaći, strani prijevoznik ili prijevoznik iz Europske unije, mora ispuniti osnovne preduvjete za prijevoz: mora pribaviti dozvolu za prijevoz, a u nekim slučajevima, ovisno o specifičnosti izvanrednog tereta koji se prevozi, i osigurati pratnju samostalno ili u suradnji s Ministarstvom unutarnjih poslova (dalje: MUP). Dozvola za izvanredni prijevoz u Oružanim snagama Republike Hrvatske sukladno s člankom 3. Pravilnika o izvanrednom prijevozu nije potrebna:

- za „izvanredne prijevoze koji se moraju obaviti interventno zbog otklanjanja posljedica prirodnih katastrofa, elementarnih nepogoda, prometnih nesreća ili drugih izvanrednih okolnosti, kao npr. vuča pokvarenog ili oštećenog autobusa ili teretnog vozila zaustavljenog na kolniku do najbližeg mjesta prikladnog za istovar i sl., a o čemu je, prije početka obavljanja takvog izvanrednog prijevoza, prijevoznik ili posrednik dužan obavijestiti nadležnog izdavatelja dozvole i policiju“;
- za „izvanredne prijevoze vozilima međunarodnih mirovnih snaga, međunarodnih organizacija, odnosno obrambenih snaga drugih država, ako je tako određeno posebnim sporazumom ili ugovorom s Republikom Hrvatskom“;
- za „vozila Ministarstva unutarnjih poslova i Oružanih snaga Republike Hrvatske“;
- za „vozila V. kategorije izvanrednog prijevoza koja su u skladu s propisanim dimenzijama, masom i osovinskim opterećenjem utvrđenima za I. kategoriju izvanrednog prijevoza, uz zadovoljavanje uvjeta o označavanju vozila rotirajućim svjetlom koje je vidljivo s prednje i stražnje strane vozila.“

3. SPECIFIČNOSTI PRIJEVOZA IZVANREDNOG I/ILI IZVANGABARITNOG TERETA

Izvanredni i/ili izvangabaritni teret u civilnom prometu uglavnom se obavlja posredstvom posrednika odnosno špeditera uz dozvolu za prijevoz; dok u Oružanim snagama za prijevoz takvog tereta nije potrebna dozvola za prijevoz sukladno s Pravilnikom, nego se obavlja sukladno s pravilima, propisima i zapovijedima unutar sustava Oružanih snaga.

Dakle, cilj je špeditera u civilnom prometu osloboditi nalogodavca poslova otpreme, dopreme, prijevoza tereta s jednog na drugo mjesto – odnosno, od pošiljatelja do primatelja. Opseg posla koji je špediter dužan obaviti uvelike ovisi o ugovorenom paritetu, kao i o vrsti tereta. Špediter je gospodarski subjekt, tj. pravna ili fizička osoba koja obavlja poslove organizacije prijevoza robe, carinskog zastupanja prilikom uvoza odnosno izvoza robe, kao i

sve ostale poslove u svezi s tim. Kao nositelj prijevoza špediter mora koordinirati interakcije svih sudionika i kontrolirati pošiljku na čitavom prijevoznom putu. Razlikuje se više vrsta organizacije poslovanja špediterskih tvrtki. Tako se prema osnovnom obilježju poslovanja špedicije dijele na čiste i mješovite. Čiste špediterske tvrtke obavljaju samo špediterske poslove, dok se mješovite špediterske tvrtke, osim špediterskom djelatnošću, bave i trgovinom, prijevozom i drugim povezanim poslovima. (Ivaković, Stankovi, Šafran, Zagreb, 2010)

Prijevoz izvanrednog i/ili izvangabaritnog tereta obavlja se vozilima posebne konstrukcije, ovisno o vrsti tereta. Za svaki izvanredni prijevoz potrebno je posebno odobrenje nadležne institucije i obvezno poduzimanje posebnih mjera sigurnosti.

Dokumentacija i planiranje prijevoza puno je složenije i zahtjevnije od prijevoza normalnih tereta jer sve treba dobro isplanirati prije početka prijevoza. Točno se mora utvrditi koliko će vremenski trajati prijevoz, osim u nekim situacijama i okolnostima kada to promet dopušta, a da pri tom ne ometa i usporava druge sudionike u prometu ili prekida odvijanje prometa. Pravac kretanja tereta mora biti unaprijed utvrđen kako bi se mogao odvijati na siguran način bez ugrožavanja drugih sudionika u prometu i kako bi mogao proći kroz sva kritična mjesta, odnosno zapreke na pravcu kretanja (npr. tuneli, mostovi, podvožnjaci, vijadukti).

Svaki izvanredni teret, civilni ili vojni, ima svoje značajke, specifičnosti i zahtjeve koji neposredno utječu na vrstu pratnje, broj vozila za pratnju i obvezno sudjelovanje pripadnika MUP-a ili Vojne policije radi sigurnog prijevoza tereta i sigurnosti drugih sudionika u prometu. Pratnja je obvezna samo za onu dionicu puta za koju je u dozvoli izričito određeno te se izvodi najmanje jednim vozilom za pratnju koje se u pravilu kreće ispred izvanrednog prijevoza, osim na autocesti gdje se kreće iza vozila. U nekim će slučajevima zbog specifičnosti tereta, u pratnji biti dva ili više vozila tako da se jedno vozilo kreće ispred, a ostala iza vozila koje se osigurava.

Tijekom prijevoza očekuje se da će doći do usporavanja prometa, stvaranja prometnih čepova ili zaustavljanja prometa na određenim dionicama kretanja. Kada se očekuje značajnije usporavanje prometnog toka ili zaustavljanje prometa, izdavatelj dozvole za određene dijelove puta prijevoza dužan je zatražiti suglasnost nadležne policijske uprave o sudjelovanju prometne policije za potrebe prometne regulacije prometa. Policijska uprava dužna je dostaviti pismenu suglasnost u kojoj su određeni opseg i način sudjelovanja prometne policije unutar pet dana od njezina traženja. Sudjelovanje policije kod uspostave privremene regulacije ne smatra se pratnjom te ne isključuje sudjelovanje vozila. (Pravilnik o prijevozu izvanrednog tereta)

Osovinsko opterećenje vozila kojim se obavlja izvanredni prijevoz u pravilu ne smije premašiti više od 10 tona po osovini. Veće prekoračenje osovinskih opterećenja može se otkloniti dozvolom uz uvjete koji se odnose na stanje kolnika, način vožnje te tehničke značajke vozila. Ove uvjete određuje izdavatelj dozvole na prijedlog pravne osobe koja upravlja cestom na kojoj se obavlja izvanredni prijevoz. Teretni automobil ili priključno vozilo kojim se obavlja izvanredni prijevoz, a čije osovinsko opterećenje premašuje najveće dozvoljeno osovinsko opterećenje za više od 2 tone, mora biti opremljeno automatskim izravnavanjem osovinskog pritiska i s najmanje četiri kotača po osovini za priključno vozilo.

Prijevoz svakog tereta, pa tako i prijevoz izvanrednog tereta, u civilnom prometu započinje ugovorom između špeditera i tvrtke koja treba prevesti teret ili ga isporučiti kupcu, odnosno naručitelju iz točke A na točku B. Uz takav sklopljeni ugovor špediter dobiva dokument koji se naziva dispozicija. Osnovni podaci koje tvrtka navodi u dispoziciji jesu:

- podaci o tvrtki i korisniku robe: naziv i adresa tvrtke, broj telefona i telefaks, e-pošta, ime odgovorne osobe
- podaci o primatelju robe (stranom kupcu) ako je riječ o izvozu: naziv i adresa tvrtke, broj telefona i telefaks, e-pošta, ime odgovorne osobe
- podaci o robi: trgovački naziv na hrvatskom i stranom jeziku, vrijednost, količina, broj koleta i način pakiranja
- podaci o osiguranju
- podaci o vrsti carinskog postupka i plaćanju carinskog duga
- popis dokumenata dostavljenih u pravitku: carinske fakture, atesti, certifikati o kakvoći, uvozne dozvole, uvjerenje o podrijetlu robe.

Potpisana je dispozicija ujedno nalog i ovlaštenje špediteru za otpremu i dopremu robe, zastupanje u carinskom postupku ako se izvanredni teret prevozi u drugu državu te obavljanje svih drugih radnji u svezi s tim. Preuzimanjem dispozicije špediter je preuzeo i obvezu njezina izvršenja. Nakon obavljenog ukrcaja, prijevoznik ovjerava teretni list i vraća primjerak pošiljatelju, čime potvrđuje da je preuzeo robu radi prijevoza, tj. da je ugovor o prijevozu zaključen. Vrlo je važno da se teret prije samog početka prijevoza osigura od osnovnih transportnih rizika koji su usko vezani uz prijevoz i opasnosti koje iz toga proizlaze. U kategoriju transportnih rizika pripadaju osnovni transportni rizici (prometna nezgoda, elementarne nepogode, eksplozija u prijevoznom sredstvu - osim zbog samozapaljenja robe), dopunski transportni rizici (lom tereta i ambalaže, deformiranje) te rizici krađe i neisporuka.

Sljedeći korak koji špediter poduzima jest podnošenje zahtjeva za izdavanje dozvole za izvanredni prijevoz za odabrani putni pravac na kojem će se provoditi prijevoz, koju izdaje nadležna ispostava - u ovom slučaju Sektor za održavanje Hrvatskih cesta d.o.o. Također, prije samog početka prijevoza potrebno je teret i vozilo označiti i osigurati prema pravilima i propisima te, ako je potrebno, može se rabiti pratnja vozilom s rotirajućim žutim svjetlom i oznakama za izvanredni prijevoz. Ako na pravcu kretanja izvanrednog tereta ima opasnih mjesta (nadvožnjaka, tunela i drugih kritičnih mjesta), ili ako se očekuje ugrožavanje drugih sudionika u prometu, potrebno je osigurati policijsku pratnju. (Zakon o prijevozu u cestovnom prometu) Dakle, koraci koje poduzima špediter u planiranju, provedbi, organizaciji prijevoza izvanrednog i/ili izvangabaritnog tereta jesu:

- zaprimanje narudžbe od naručitelja prijevoza
- sklapanje ugovora između prodavatelja i kupca robe
- detaljno planiranje rute te pokretanje postupka za izdavanje dozvole koja je zakonski potrebna da bi se obavio prijevoz izvanrednog tereta
- prikupljanje i provjera dokumentacije
- obilježavanje prijevoznog sredstva i pratećeg vozila u skladu s propisima
- ovjera i provjera dokumentacije za robu prilikom ukrcaja na prijevozno sredstvo kako bi se uklonile moguće pogreške
- prijevoz tereta od mjesta ukrcaja do mjesta iskrcaja.

Sukladno sa Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu (Narodne novine br. 41/18., 98/19.), za obavljanje prijevoza izvanrednog tereta domaći i strani prijevoznici moraju imati dozvolu za prijevoz. Dozvolu izdaje pravna osoba koja upravlja javnom cestom, odnosno

koncesionar, ovisno o javnoj cesti po kojoj se obavlja izvanredni prijevoz. Ako se prijevoz treba obaviti na javnim cestama u nadležnosti više upravitelja ili se dozvola izdaje prijevozniku iz Europske unije ili druge strane države, u tom slučaju dozvolu izdaje društvo Hrvatske ceste d.o.o. Dozvola se može izdati jednokratno i godišnje. Dozvola za izvanredni teret izdaje se svaki put posebno za svaki izvanredni teret. Dozvola sadrži:

- podatke o pravnoj odnosno fizičkoj osobi kojoj se izdaje dozvola
- podatke o teretu
- podatke o vozilu odnosno skupu vozila kojim se obavlja izvanredni prijevoz
- vrijeme u kojem se obavlja izvanredni prijevoz
- duljinu i opis relacije po kojoj se obavlja izvanredni prijevoz
- podatke o dimenzijama, ukupnoj masi i osovinskom opterećenju
- iznos i način plaćanja troškova postupka i ostalih troškova izvanrednog prijevoza
- uvjete i način obavljanja izvanrednog prijevoza
- ostale podatke bitne za sigurno i nesmetano obavljanje izvanrednog prijevoza.

Svi sudionici moraju za vrijeme trajanja prijevoza tereta osigurati da se prijevoz odvija u skladu s izdanom dozvolom za izvanredni prijevoz i odredbama propisa o sigurnosti prometa na cestama. Izvanredni prijevoz obavlja se u pravilu po noći u vremenskom intervalu od 23:00 sata do 05:00 sati, a iznimno kada to dopuštaju uvjeti odvijanja prometa, može se obaviti i tijekom dana. Tijekom izvanrednog prijevoza, dozvola mora biti u vozilu kojim se obavlja prijevoz. Vozilo ili skup vozila sami ili zajedno s teretom moraju biti označeni s prednje i stražnje strane; te sa svake bočne strane propisanim oznakama i gabaritnim svjetlima. (Pravilnik o izvanrednom prijevozu)

4. PRIJEVOZ IZVANREDNOG I/ILI IZVANGABARITNOG TERETA U ORUŽANIM SNAGAMA REPUBLIKE HRVATSKE

Vozila koja obavljaju izvanredni i/ili izvangabaritni teret u Oružanim snagama moraju biti posebnih tehnički, eksploatacijskih i konstrukcijskih karakteristika kako bi se na njima mogli voziti tereti poput teških građevinskih strojeva, tenkova ili drugih borbenih vozila. Komparirajući prijevoz izvanrednog i/ili izvangabaritnog tereta u civilnome i vojnom prometu - vidljive su određene razlike u pravnim okvirima, odnosno Pravilniku. U civilnom prijevozu glavnu zadaću u planiranju, organizaciji i prijevozu s jednog na drugo mjesto ima špediter i mora imati dozvolu za prijevoz; dok u vojnom prijevozu sudjeluje više ustrojstvenih jedinica OSRH-a, nije potrebna dozvola za prijevoz te se mora poštovati hijerarhija kao i tehnike, taktike i procedure pri prijevozu.

Sve potrebe za prijevozom izvanrednog tereta i/ili izvangabaritnog tereta OSRH-a ili savezničkih oružanih snaga slijevaju se u Nacionalni centar za nadzor i koordinaciju kretanja (*National movement coordination center – NMCC*). Ova ustrojstvena jedinica nalazi se u sastavu Zapovjedništva za potporu granskog zapovjedništva OSRH-a, koji je zadužen za operativnu razinu logističke potpore, a transport je dio svakodnevnih zadaća. Stoga NMCC određuje sve parametre na temelju dostupnih službenih podataka Hrvatskih cesta i ostalih relevantnih civilnih institucija. (Uputa)

Nacionalni centar za nadzor i koordinaciju kretanja planira pravce kretanja koji moraju zadovoljiti osnovne uvjete: težinu, širinu i visinu tereta, osovinsko opterećenje te ostale čimbenike koji mogu utjecati na sigurnost prijevoza. Osim osnovnog pravca, određuje i alternativni pravac prijevoza. Ako postoje nejasnoće, u potpori su provedbe kretanja na raspolaganju i timovi za kontrolu prometa (*movement control teams*) čija je osnovna zadaća izviđanje rute kretanja. Ovi timovi predlažu plansko i učinkovito korištenje cestovnih pravaca prema utvrđenim prioritetima radi sprječavanja zastoja, korištenja postojeće cestovne infrastrukture (križanje, stanje i vrsta ceste, uska grla, nadvožnjaci, podvožnjaci, tuneli, prikladna mjesta za zastanak ili odmor) i nagomilavanja vozila, odnosno stvaranja kolone drugih vozila. Tako NMCC dostavlja postrojbi tražiteljici prijevoza tereta i postrojbi prijevozniku tereta kompletnu dokumentaciju sa svim detaljima i sigurnosnom procjenom i implementacijom svih pozitivnih civilnih zakonskih normi. Ova dokumentacija ima snagu zapovijedi, a postrojba prijevoznik tereta ima zakonsku obvezu poštovanja svih propisanih parametara. Izvangabaritni se tereti za potrebe OSRH-a, za razliku od redovnih, uvijek prevoze uz pratnju vojne policije radi dodatne sigurnosti svih sudionika u prometu. (Uputa)

Izvangabaritni tereti za potrebe Oružanih snaga u pravilu se prevoze tijekom noći i izvan turističke sezone, osim u izvanrednim situacijama i okolnostima, npr. kada se želi testirati vojna pokretljivost određenih postrojbi. Iz navedenog može se zaključiti da je NMCC ustrojstvena jedinica Oružanih snaga koja ima ulogu špeditera u civilnom prijevozu.

Izvanredni i/ili izvangabaritni teret prevozi se vozilima posebne konstrukcije („labudice“ različite nosivosti iskazane u tonama) ovisno o vrsti tereta uz obvezno poduzimanje posebnih mjera sigurnosti. S obzirom na specifičnost i važnost izvanrednog i/ili izvangabaritnog prijevoza te prijevozne pravce na kojima se takav prijevoz odvija - obvezna je pratnja najmanje jednog vozila koje mora biti opremljeno uređajima za davanje svjetlosnih znakova žute boje, natpis IZVANREDNI PRIJEVOZ koji je vidljiv svim sudionicima u prometu te vozilo VP-a koje prati prijevoz s upaljenim svjetlosno-signalnim znakovima, a prema potrebi i zvučnom signalizacijom. Prijevoz borbenih sredstava, odnosno teret veći od 2,50 i manji od 3,60 m prati postrojba pružatelj usluge prijevoza jednim vozilom koje je opremljeno minimalno jednim uređajem za davanje svjetlosnih znakova žute boje koje vozi ispred, a na autocesti iza tereta. (Pravilnik o izvanrednom prijevozu)

Kod prijevoza borbenih vozila s gusjenicama (npr. kod prijevoza tenka M84) gusjenice prelaze rub poluprikolice za više od 15 cm sa svake strane te se zbog tog mora proširiti površina „labudice“ kako bi teret bio ravnomjerno raspoređen i pravilno osiguran te kako ne bi došlo do klizanja i pada tereta s „labudice“ i ugrozilo druge sudionike u prometu.

Na zahtjev NMCC-a ovakav prijevoz obvezno prate pripadnici VP-a. U zahtjevu se mora iskazati datum, relacija i broj vozila odnosno patrola VP-a koje će osiguravati prijevoz s posebnim uređajima za davanje svjetlosne signalizacije plave boje te zvučne signalizacije. Također, mora se navesti spremnost i vrijeme angažiranosti patrola, podaci o praćenju tereta (vrsti, količini i broju vozila), mjestu javljanja patrola VP-a, podaci o osobi za kontakt te mjestu predaje tj. odredištu. (Uputa)

Tijekom planiranja i organiziranja prijevoza organizator je dužan prije svakog prijevoza kontaktirati s nadležnim tijelima koja upravljaju cestovnom infrastrukturom na kritičnim mjestima (tunel, nadvožnjak, mostovi i drugi objekti) radi mogućih ograničenja na pravcu kretanja ili kako ne bi došlo do prekida prometa i ugrožavanja drugih sudionika u prometu. Pratitelji tereta, pripadnici VP-a ili postrojba koja premješta borbeno sredstvo i vozači vojnih

motornih vozila, moraju se tijekom prijevoza brinuti za sigurnost tereta, kao i za sigurnost drugih sudionika u prometu. Pripadnici VP-a odnosno patrola VP-a koja prati izvanredni ili izvangabaritni teret, javit će se osobi koja je odgovorna za prijevoz, s njom će provjeriti dokumentaciju (zapovijedi, specifičnosti tereta i psihofizičke sposobnosti vozača) te činjenicu je li teret ravnomjerno raspoređen i pričvršćen, odnosno propisano osiguran. Također će s odgovornom osobom dogovoriti mjesto zastanka, a ako je potrebno, i način osiguranja.

Prijevoz opasnih, izvanrednih ili izvangabirnih tereta te kolone od pet/5/ i više vozila stranih Oružanih snaga pojedine zemlje ili članice NATO saveza kroz teritorij Republike Hrvatske obavlja se sukladno sa Standardnim operativnim postupcima - SOP 023/GS OS RH – “Procedure najave, smještaja i prolaska NATO snaga i ostalih stranih OS preko teritorija RH”. U ovakvim je slučajevima važno diplomatskim putem na vrijeme najaviti takvu vrstu prijevoza i/ili kolone vozila. Međutim, ako se radi o zemljama članicama NATO saveza - tada NMCC izravno surađuje u planiranju, organizaciji i provedbi prijevoza tereta preko teritorija RH čime se skraćuje vrijeme realizacije odnosno provedbe zadaće. Svakako je s ovime potrebno upoznati i druge civilne institucije - Ministarstvo vanjskih i europskih poslova (MVEP, MUP RH, Carina, granična policija). Tehnike, taktike i procedure u provedbi ovih zadaća jesu:

- prijam zahtjeva za prolazak NATO snaga i ostalih stranih oružanih snaga preko teritorija RH od zemlja pošiljateljica
- upućivanje zahtjeva za suglasnost prolaska NATO snaga i ostalih stranih oružanih snaga preko teritorija RH nositelju zadaće NMCC; surađuje MVEP, Carinska uprava, MUP RH
- upućivanje dokumentacije o prolasku stranih oružanih snaga preko teritorija RH za izradu zapovijedi NMCC; surađuje ZOS (zapovjedno operativno središte), GS OS RH
- izdavanje zapovijedi za prolazak stranih oružanih snaga preko teritorija RH; ZOS, GS OS RH surađuju ustrojstvene jedinice GS OS RH i OS RH
- upućivanje zahtjeva za vojnopolicijskim osiguranjem od NMCC-a prema VP-u za konvoje od pet i više vozila te kada se vozi UBS i izvangabaritni teret
- dostavljanje suglasnosti za prolazak NATO snaga i ostalih stranih oružanih snaga (Procedure prijelaza nacionalne granice na kopnu, MORH).

Ako vozač vozila pružatelja usluge (ustrojstvena jedinica) tijekom prijevoza izvanrednog tereta sudjeluje u prometnoj nesreći s civilnim vozilom, obavezan je zaustaviti se i osigurati mjesto događaja postavljanjem prometnih znakova na kolniku. Odmah će izvijestiti mjerodavne civilne institucije, MUP i VP, te čekati njihov dolazak kako bi se osiguralo mjesto događaja i obavio očevid prometne nesreće. Međutim, ako je riječ o kvaru na vozilu pružatelja usluge (ustrojstvenoj cjelini) tijekom prijevoza, vozač je obavezan zaustaviti se na siguran način te po mogućnosti isključiti se iz prometa na prvom mogućem proširenju ceste, izvijestiti svoje nadređene i VP koji će osigurati mjesto događaja. Međutim, ako je riječ o pratnji izvangabaritnog tereta od strane VP-a, u oba će slučaja osiguranje mjesta događaja provoditi VP do dolaska ekipe koja će provesti očevid. (Uputa)

5. ZAKLJUČAK

Prijevoz izvanrednog i/ili izvangabaritnog tereta, kako u civilnom tako i u vojnome dijelu, složeni je proces čije planiranje, organizacija i provedba ovise o njegovoj specifičnosti, a iskazuje uključivanje i koordiniranje svih sudionika u prijevozu.

Prilikom prijevoza tereta svi sudionici poduzimaju propisane mjere, radnje i postupke, odnosno tehnike, taktike i procedure - kako bi se teret prevezao na siguran način s jednog mjesta na drugo; a da se pri tom ne ugrožava sigurnost drugih sudionika u prometu te da se poštuju načela sigurnosti prometa (neprekidnost, pravovremenost, sigurnost, elastičnost i ekonomičnost).

Zbog svoje specifičnosti prijevoz izvanrednog tereta podliježe određenim zakonskim ograničenjima koja se odnose na same dimenzije tereta (dužinu, širinu i visinu), na način na koji se teret prevozi, putne pravce odnosno relaciju kojom se teret kreće, vrijeme prijevoza (dan ili noć) te intenzitet prometa na pravcu kretanja tereta.

Od samog početka planiranja, provedbe i organizacije prijevoza izvanrednog i/ili izvangabaritnog tereta u Oružanim snagama sudjeluju upravna tijela (zapovjedništva) i provedbena tijela (postrojbe i prometne službe) poštujući vertikalnu i horizontalnu hijerarhiju zapovijedanja te taktike, tehnike i procedure u provedbi prijevoza tereta na siguran način s jednog mjesta na drugo; te misleći na sigurnost drugih sudionika u prometu. Pritom se analiziraju i razmatraju rizici koji su vezani uz osiguranje planskog, brzog, sigurnog i urednog odvijanja cestovnog prometa uz maksimalno iskorištenje cestovnih kapaciteta (protočnosti i propusne moći ceste) - kako se ne bi stvarale prometne gužve ili da ne bi došlo do prekida prometa na pravcu kretanja izvanrednog tereta. Tijekom 2019. godine postrojbe Oružanih snaga Republike Hrvatske prevezle su 10.368 komada izvangabaritnih tereta ili oko 518.000 tona. Iako je Oružanim snagama sigurnost ljudi i opreme prioritet i u tu se svrhu poduzimaju maksimalne mjere, ponekad su ipak prometne nesreće neizbježne.

Posebnu pozornost pri prijevozu svih vrsta tereta zahtijeva i obuka osoblja koja se nalazi u logističkom lancu prometne potpore. Vrhunski izučeni pojedinci pridonose iznimnom povećanju sigurnosti prometa. Uz obuku, važno je i iskustvo, pa je evidentno stupnjevito uvođenje neiskusnih vozača s manje zahtjevnih prijevoznih zadaća prema zahtjevnijima.

Za sigurnost drugih sudionika u prometu, kao i tereta koji se prevozi, ključnu ulogu imaju organizatori prijevoza u civilnome prometu; tendencija je da sredstvima priopćavanja, medijima, upoznaju druge sudionike u prometu na kretanje izvanrednog tereta na određenim putnim pravcima - kako ne bi došlo do stvaranja prometnih čepova ili ugrožavanja sigurnog prijevoza tereta te neželjenih posljedica, odnosno prometnih nesreća. Osim toga, vrlo je važno da organizator kontaktira s nadležnim tijelima koja upravljaju cestovnom infrastrukturom (tunelima, nadvožnjacima, mostovima i drugim objektima) radi mogućih ograničenja u prijevozu tereta. Također, pratnja tereta na pravcu kretanja i na kritičnim mjestima koju provode pripadnici MUP-a ili VP-a, ima važnu ulogu za sigurnost drugih sudionika u prometu.

LITERATURA

1. Rajsman, M., Tehnologija cestovnog prometa, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2012.
2. Kovač, L. Organizacija vojnog cestovnog prometa, MORH, OSRH, Hrvatsko vojno učilište "Petar Zrinski", Zagreb 2010., ISBN 978-953-193-094-9.
3. Ivaković, Č., Stanković, R., Šafran, M.: Špedicija i logistički procesi, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2010.
4. Uredba (EZ) br. 1072/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup tržištu međunarodnog cestovnog prijevoza tereta (SL L 300, 14. 11. 2009.), Uredba (EZ) br. 1072/2009).
5. Uredbe Komisije (EU) br. 1213/2010 od 16. prosinca 2010. o uspostavljanju zajedničkih pravila o međusobnom povezivanju nacionalnih elektroničkih registara cestovnih prijevoznika (SL L 335, 18. 12. 2010.), Uredba (EU) br. 1213/2010).
6. Odluke Komisije od 17. prosinca 2009. o minimalnim zahtjevima u pogledu podataka koji se moraju unijeti u nacionalni elektronički registar poduzeća za cestovni prijevoz (SL L 339, 22. 12. 2009.).
7. Direktiva 2003/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2003. o početnim kvalifikacijama i periodičnom osposobljavanju vozača određenih cestovnih vozila za prijevoz robe ili putnika, o izmjeni Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3820/85 i Direktive Vijeća 91/439/EEZ te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 76/914/EEZ (SL L 226, 10. 9. 2003.).
8. Direktiva 2006/1/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 18. siječnja 2006. o korištenju vozila unajmljenih bez vozača za cestovni prijevoz tereta (kodificirana verzija) (tekst značajan za EGP) (SL L 33, 4. 2. 2006.).
9. Zakon o obrani Republike Hrvatske (Narodne novine br. 73/13., 75/15., 27/16., 110/17. - Odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 30/18. i 70/18).
10. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, Narodne novine br. 41/18., 98/19.
11. Zakon o sigurnosti prometa na cestama (Narodne novine br. 67/08., 48/10., 74/11. i 80/13., 158/13., 92/14., 64/15. i 108/17.).
12. Pravilnik o uvjetima za upravljanje i načinu prijevoza na vozilima Oružanih snaga Republike Hrvatske, Narodne novine br. 71/18.
13. „Pravilnik o izvanrednom prijevozu“, Narodne novine br. 92/2018.
14. „Uputa za prijevoz tereta u Oružanim snagama“ studeni, 2018. godine.
15. (Standardni operativni postupci) SOP 023/GS OS RH – “Procedure najave, smještaja i prolaska NATO snaga i ostalih stranih OS preko teritorija RH”. GS OS RH, Zagreb, 2009.
16. STANAG 2455 (2) Procedures for Surface Movements Across National Frontiers – AMovP-2(B) Procedure prijelaza nacionalne granice na kopnu, MORH - Hrvatska vojna norma (HVN), Zagreb, 2016.
(https://hrcak.srce.hr/indeks.php?show=clanak&id_clanak_jezik=178128 – 03.03 2021)
(https://hrcak.srce.hr/indeks.php?show=clanak&id_clanak_jezik=307634 - 03.03 2021)

Summary

Luka Kovač

Transport of Extraordinary Cargo in the Armed Forces of the Republic of Croatia

The author analyzes the transport of extraordinary cargo in the Armed Forces of the Republic of Croatia and possible implications for the safe conduct of traffic and the safety of other road users. The transport of such cargo is a very complex process that is legally regulated by numerous restrictions and specifics, and is financially more expensive than everyday transport. [1] In civil traffic, a freight forwarder plays a very important role in the transport of extraordinary cargo. The freight forwarder, as the person responsible for transport from one place to another, must coordinate operations between all participants in the transport - consignor, consignee and carrier, insurer of goods, customs, inspection services; and must control the consignment on the entire transport route. He must also have a transport permit, although it is not required for the transport of such cargo in the Armed Forces of the Republic of Croatia, in accordance with the provisions of The Road Transport Act. The paper presents the specifics of extraordinary cargo transport, the comparison of civil and military traffic and analyzes the rules and regulations governing such transport, marking and cargo escort. For the safety of other traffic participants, as well as for the safety of transport, the key role is played by the escort in the direction of movement, performed by authorized officials or members of the Military Police alone or in cooperation with police officers of the Ministry of Interior.

Keywords: security, transport of extraordinary cargo, forwarding, techniques, tactics and procedures, military police.