

УДК: 656(4-672EU)
Biblid 1451-3188, 18 (2019)
Год XVIII, бр. 67, стр. 140–152
Изворни научни рад

ЕВРОПСКО ЗАКОНОДАВСТВО О МУЛТИМОДАЛНОМ ТРАНСПОРТУ

доц. др Ирис БЈЕЛИЦА ВЛАЈИЋ¹

Анстракт: Овај рад написан је са циљем да представи појам и специфичности мултимодалног транспорта, и значај који има за ЕУ и суседне земље. Током истраживања коришћени су различити научни методи, од којих су најзначајнији историјски и метод анализе садржаја.

Превоз робе морима постоји од давнина. Развојем парне машине превоз робе водом постаје бржи и сигурнији, повећава носивост и снагу бродова, стварајући могућност превоза веће количине робе. Временом долази до специјализације бродова за различите врсте терета, смањује се утицај природних услова на ток путовања и трошкови укрцавања. Међутим, понекад само коришћење водних путева није довољно. Предност мултимодалног транспорта је мања потрошња енергије и нижи трошкови транспорта. Трансевропска саобраћајна мрежа предвиђа развој, побољшање и одржавање постојеће саобраћајне инфраструктуре или повећање постојећих капацитета те инфраструктуре. Мада су државе чланице још увек главни субјекти задужени за стварање и одржавање саобраћајне инфраструктуре, и други субјекти, попут тела регионалне и локалне власти, концесионара или аеродромских и лучких управа, постају значајни за унапређење мултимодалне саобраћајне мреже и повезаних улагања. Сарадња са суседним и трећим земљама неопходна је да би се осигурала повезаност и интероперабилност међу појединим инфраструктурним мрежама. Стога би Унија требало да подржава пројекте од заједничког интереса са тим земљама, а земље у суседству Уније имају прилику да, користећи финансијска средства, унапреде сопствену инфраструктуру и укључе се у модерне транспортне токове. Ради се о великим улагањима у инфраструктурне пројекте, али и у образовање кадра који ће моћи да прати технолошке иновације. Положај и географске особине Републике Србије омогућавају укључивање у пројекте везане за изградњу мултимодалне транспортне мреже и повезивање са мрежом која постоји у Унији.

Кључне речи: мултимодални транспорт, европско законодавство, трансевропска саобраћајна мрежа, повезивање.

¹ Висока бродарска школа академских студија, Београд. Е-mail: iris_bjelica_vlajic@yahoo.com

1) УВОД

Транспорт робе је један од најзначајнијих начина унапређења међународне размене и предуслов за развој привреде. Због тога се стално тежи повећању његове економичности и брзине, те увођењу нових начина транспорта, који се разликују од конвенционалног приступа. Под новим тенденцијама у превозу подразумева се примена више савремених транспортних средстава који су стандардизовани, те посебан начин складиштења и дистрибуције робе. То су, пре свега, интегрални, мултимодални и комбиновани транспорт.

Интегрални систем подразумева укрупњавање терета тако да се роба не товари директно, већ се слаже у палете или контејнере и онда се они утоварују на саобраћајно средство.

Мултимодални транспорт подразумева да се користе две различите саобраћајне гране, а једно саобраћајно средство које се заједно са робом товари на друго саобраћајно средство (нпр. камион на брод). Дакле, нема непотребног губитка времена током сталног утовара и истовара робе. Комбиновани транспорт подразумева превоз робе у аутоматизованим возилима уз коришћење аутоматизованих претоварних уређаја. И ова врста транспорта подразумева коришћење најмање две врсте саобраћајних средстава. Избор било ког од напред набројаних средстава показује потребу за развојем лучких терминала са аутоматизованим системима руковања теретом, јер се водни саобраћај јавља као најзаступљенији начин међународне робне размене. Због тога је потребно увезати начине транспорта робе водом са осталим видовима транспорта, уз максималну уштеду времена и енергије за укрцај и искрцај терета и његову испоруку од произвођача до крајњег корисника. То се постиже транспортом који теорија дели на: непрекинути (директни) и прекинути (индиректни), који је у пракси чешћи. Посебан допринос овако повећане међународне размене је у решавању проблема заостале инфраструктуре саобраћајница, као и организације рада унутар региона или државе, повезивање превозника, смањење времена потребног за испоруку робе, али и смањење загађења човекове околине. Поред модернизације саобраћајница, лука и претоварних места, неопходно је гарантовати одређен систем квалитета нових технологија, те обучити и специјализовати кадрове за ту област. Укрупњавањем транспортних јединица и стандардизацијом опреме и транспортних средстава, смањују се оштећења робе током транспорта и употреба амбалаже.² Уговор о мултимодалном превозу је уговор код ког се једна страна, која се назива мултимодални или транспортни оператер, обавезује да за уговорену накнаду и издавање јединствене превозне исправе

² Тако се роба транспортује у: палетама, малим, средњим и великим контејнерима или комплетним друмским/железничким возилима и баржама речног саобраћаја.

превезе робу од једног до другог изабраног места која се налазе у различитим државама, употребљавајући два или више средстава превоза на основу уговора за цео превозни пут, за чије извршење одговара носилац мултимодалног превоза и за који се издаје јединствена превозна исправа. Јединственом исправом доказује се да је уговор између странака закључен, да је оператер преузео робу и да је дужан да је испоручи према уговореним условима.³ Пошто се роба преузима у једној, а предаје у другој држави, ради се увек о међународном уговору о превозу. Организатор врши делатности које садрже и елементе уговора о превозу и елементе уговора о шпедицији, јер издаје превозну исправу и гарантује превоз, али и организује превоз и одговара за губитак или оштећење робе и доцњу уколико до ње дође. Мултимодални оператер одговара примаоцу робе од момента преузимања до коначне предаје робе за своје и за пропусте својих службеника и особа чијим се услугама служи, по начелу претпостављене кривице. И код мултимодалног превоза важе правила о ограниченој одговорности. Право на ограничење одговорности губи се уколико је штета настала од намерног и безобзирног поступања, и са знањем да ће услед таквог поступања штета вероватно наступити. Пракса показује да су у мултимодалном транспорту у употреби различите исправе које се користе паралелно, али су све усклађене са Конвенцијом о мултимодалном превозу Уједињених нација. Утврђени су и рокови за писмени приговор примаоца ради губитка или штете на терету.⁴

2) МЕРЕ

Конвенцију о мултимодалном транспорту сазвала је Конференција УН за трговину и развој (UNCTAD) 1980. године у Женеви, а на основу резолуције Генералне скупштине УН са циљем унификације правила која регулишу мултимодални превоз.⁵ Њом су регулисана питања одговорности оператера, односно носиоца мултимодалног транспорта, одговорност пошиљаоца, царињење робе и надлежност за подношење тужби због неиспуњења уговора.

³ Дефиниција наведена у Конвенцији УН о мултимодалном превозу.

⁴ Предвиђени рокови су: исти радни дан код видљивих штета, шест дана код невидљивих штета, а рок застарелости за рекламацију је 60 дана по предаји терета. Све тужбе у вези с међународним мултимодалним превозом имају исти рок застарелости од две године од дана испоруке.

⁵ Конвенција о мултимодалном превозу Уједињених нација усвојена је 24. маја 1980. године, али још није ступила на снагу јер је није ратификовао довољан број држава (9 држава). Састоји се од преамбуле, основних одредби и исправа. Основ за њено доношење била је Конвенција УН о превозу робе морем, која је донета 1978. године и ступила на снагу 1992. године.

Поред тога, Конференција УН за трговину и развој (UNCTAD) и Међународна привредна комора (ICC) донели су Правилник за међународне транспортне документе 1991. године, чиме су изменили постојећа Правила о мултимодалном транспорту из 1973. године.⁶ У складу са овим правилима, донети су модели теретнице и теретних листова за мултимодални и комбиновани превоз од стране Међународног савеза шпедитерских удружења (FIATA) и Балтичке и поморске конференције (BIMCO), који се и данас користе. Мада Конвенција о мултимодалном транспорту није ступила на снагу, идеје које су у њој садржане нашле су своје место у пракси оператера мултимодалног транспорта, али и у законодавству неких држава.⁷ Ово се, пре свега, односи на сачињавање посебне исправе о терету који се преноси комбинованим превозом које издаје оператер и који се разликује од свих до тад коришћених исправа. Европска економска заједница будно је пратила дешавања у вези са развојем мултимодалног транспорта и најважније закључке усвајала у облику директива, сматрајући да ће на тај начин побољшати економску размену унутар својих граница.⁸ Једном од најзначајнијих сматра се ЕУ Директива 92/106/ЕЦ, од 7. децембра 1992. године, о утврђивању заједничких правила за одређене врсте комбинованог превоза робе између држава чланица.⁹ Овим документом Заједница настоји да предузме мере потребне за осигурање оптималног управљања превозним изворима у интересу својих грађана, имајући у виду да унутрашње тржиште доводи до повећања промета и употребу комбинованог превоза, уз истовремено решавање проблема застоја у друмском превозу, заштите околине и саобраћајне сигурности. Такође, настоји се извршити либерализација почетних и завршних деоница комбинираниог превоза и укључити коришћење поморских путева, под условом да путовање морем представља важан део комбинованог превоза.¹⁰ Сваке две

⁶ Правилник за међународне транспортне документе усвојио је Извршни одбор Међународне привредне коморе 11. јуна 1991. године у Паризу.

⁷ Индија је своје законодавство изменила и ускладила са Конвенцијом.

⁸ Уредбе Већа бр. 11 од 27. јуна 1960. године о укидању дискриминације у ценама и условима превоза, Директива Већа од 23. јула 1962. године о утврђивању заједничких правила за одређене врсте друмског превоза робе (7).

Директива 75/130/ЕЕЗ од 17. фебруара 1975. године о утврђивању заједничких правила за одређене врсте комбинованог друмског/железничког превоза робе између држава чланица.

⁹ ЕУ Директива 92/106/ЕЦ од 7. децембра 1992. године, "Службени лист Европске уније" бр. Л 368.

¹⁰ У смислу ове Директиве, „комбиновани превоз” је превоз робе између држава чланица, при чему се камион, приколица, полуприколица с вучним возилом или без њега, измењиви сандук или контејнер од 20 стопа или више, користи на путу при почетној или

године, почевши од 1. јуна 1995. године, Комисија је добила обавезу да састави извештај за Веће о привредном развоју комбинованог превоза и примени права Заједнице у овом подручју. У извештају се посебно испитују подаци и статистика који се односе на: саобраћајне везе које се користе у комбинираном превозу, број возила, превезени терет у тонама и обављене услуге у тонама/километрима. У извештају се, такође, предлажу мере за даље побољшање таквих података и стања у сектору комбинираног превоза. Почетне или завршне деонице друмског превоза, које су део комбинованог превоза, изузете су од примене уредаба о обавезним царинама. Рок за достављање текстова главних одредаба националног права, које донесу у подручју на које се односи ова Директива, био је 1. јули 1993. године.

3) ЗАКОНОДАВСТВО ЕУ О МУЛТИМОДАЛНОМ ТРАНСПОРТУ

Уредба ЕУ/1315/2013 о смерницама Уније за развој трансевропске саобраћајне мреже од 11. децембра 2013. године најважнији је законодавни акт Европске уније у овој области.¹¹ Смернице садржане у уредби доприносе остваривању главних циљева Уније, као што су несметано функционисање унутрашњег тржишта и јачање привредне, социјалне и територијалне кохезије.¹² Док специфични циљеви укључују омогућавање једноставне,

завршној деоници путовања, а у другој деоници, железничким или унутрашњим пловним путем или поморским превозом, ако је та деоница дужа од 100 км ваздушне линије и чини почетну или завршну деоницу друмског превоза на том путовању, или унутар промера који није већи од 150 км ваздушне линије од луке између тачке утовара робе и најближе одговарајуће утоварне железничке станице при почетној деоници, те између најближе одговарајуће истоварне железничке станице и тачке истовара при завршној деоници, или унутрашњег пловног пута или унутар промера који није већи од 150 км ваздушне линије унутрашњег пловног пута или поморске луке утовара или истовара.

¹¹ Објављена у „Службеном листу ЕУ“, Л 348/1 од 20.12.2013. године. Уредба се позива на члан 172 Уговора о функционисању Европске уније, Стратегију Европа 2020, и „План за јединствени европски саобраћајни простор – Према конкурентном систему саобраћаја делотворном у односу на ресурсе“, тзв. Белу књигу, те предлог Комисије. Нацрт је прослеђен националним парламентима, и уз мишљење Европског привредног и социјалног одбора и Одбора регија. Ова је Уредба у целини обавезујућа и директно се примењује у свим државама чланицама, са изузетком дела о железницама за Кипар и Малту које немају железнички транспорт. Уредба ступа на снагу двадесетог дана од дана објаве у Службеном листу Европске уније. Ступањем на снагу Уредбе ставља се ван снаге Одлука бр. 661/2010/Е.

¹² Циљеви трансевропске саобраћајне мреже утврђени су у члану 4 Уредбе и сврстани у следеће четири категорије: а) кохезија (којом се чине доступним и повезују све регије Уније, укључујући забачене, најудаљеније, острвске, периферне и планинске регије, као

сигурне и одрживе мобилности људи и робе, осигурање доступности и повезивости у свим регијама Уније доприносе даљем привредном расту и конкурентности. Споменуте специфичне циљеве требало би остварити успостављањем међусобне повезаности националних саобраћајних мрежа, чиме би се створила свеобухватна саобраћајна мрежа која покрива целу Европу, уз уједначавање њиховог квалитета, и делотворно и одрживо коришћење ресурса.¹³ Поменута трансевропска саобраћајна мрежа обухвата двослојну структуру која се састоји од свеобухватне мреже и од основне мреже.¹⁴ Инфраструктуру трансевропске саобраћајне мреже чине инфраструктура за железнички саобраћај, саобраћај унутрашњим пловним путевима, друмски саобраћај, поморски саобраћај, ваздушни саобраћај и мултимодални превоз.¹⁵ Државе чланице одговорне су за осигурање исправне примене правила о управљању мрежом на свом државном подручју. Развој и спровођење трансевропске саобраћајне мреже захтевају заједничку примену Уредбе, али и права утврђена другим одговарајућим правом Уније и националним правом. Основну мрежу требало би утврдити и предузети одговарајуће мере за њену изградњу до 2030. године, јер би она требало да представља окосницу развоја одрживе мултимодалне саобраћајне мреже. Подстицање развоја целокупне свеобухватне мреже постиже се усмеравањем мера Уније на компоненте трансевропске саобраћајне мреже, посебно: прекограничне деонице, везе које недостају, мултимодалне тачке повезивања и најважнија уска грла. Основна мрежа утврђена је на основу објективне методологије планирања. Овом су методологијом утврђени најзначајнији

и ретко насељена подручја и смањује разлика у квалитету инфраструктуре између држава чланица); б) делотворност кроз отклањање уских грла и премошћавање веза које недостају унутар саобраћајне инфраструктуре и на тачкама повезивања међу њима; в) одрживост и економски делотворан превоз, уз значајно смањење емисија CO₂, у складу с циљевима Уније за смањење CO₂ до 2050; г) повећање користи за кориснике унутар Уније, и у односу с трећим земљама.

¹³ Бела књига доприноси примени Уредбе јер позива на увођење одређених мера информационо-комуникационе технологије везане за саобраћај, чиме се осигурава побољшано, делотворно и интегрирано управљање саобраћајем и саобраћајном инфраструктуром, те поједностављују административни поступци кроз унапређену логистику, праћење и след терета, те оптимизацију возних редова. Циљ је да се повежу сви делови Европе до 2050. године, а на основу Интегриране поморске политике успостављене Уредбом (ЕУ) бр. 1255/2011 од 30. новембра 2011. године о успостављању Програма за помоћ даљем развоју интегриране поморске политике („Службени лист ЕУ“ Л 321, 5.12.2011. године, стр. 1) и уклоне разлике у инфраструктури између источних и западних делова Уније.

¹⁴ Члан 1. Уредбе ЕУ/1315/2013

¹⁵ Ibid., члан 2.

градски чворови, луке и аеродроми, као и гранични прелази. Кад год је то могуће, ти се чворови повезују са мултимодалним везама све док су економски оправдани, еколошки одрживи и изведиви до 2030. Методологија је осигурала међусобно повезивање свих држава чланица и интеграцију главних острва у основну мрежу. При одређивању основне мреже, Комисија би требало да узиме у обзир националне планове и будућа проширења, јер трансевропска саобраћајна мрежа обухвата само део постојећих националних саобраћајних мрежа, али и интересе локалне заједнице. Пројекти од заједничког интереса и прекогранични пројекти имају високу вредност, но могу имати слабије економске ефекте у поређењу са искључиво националним пројектима. Пројекти од заједничког интереса доприносе развоју трансевропске саобраћајне мреже путем изградње нове инфраструктуре или обнове и надоградње постојеће саобраћајне инфраструктуре, те помоћу мера које промовишу ефикасно коришћење ресурса мреже. Такви прекогранични пројекти требали би бити предмет приоритетне интервенције Уније како би се осигурало њихово провођење.¹⁶ Телематске апликације су важне како би створиле основ за оптимизацију саобраћаја и његове безбедности, те побољшање с њима повезаних услуга.¹⁷ Информације за путнике, укључујући информације о системима за издавање карата и резервације.¹⁸ Мрежа мора осигурати делотворну мултимодалност како би се омогућио бољи и одрживији избор облика превоза и како би се објединио велики обим саобраћаја за трансфере на дугим релацијама за путнике и терет. То ће мултимодалност учинити економски привлачнијом за путнике, кориснике и шпедитере уз истовремену заштиту природне околине.¹⁹ Како би се максимално

¹⁶ При изради таквих пројеката обавезна је процена утицаја на околину, која је спроведена према Директиви 2011/92/ЕУ од 13. децембра 2011. године о процени ефекта одређених јавних и приватних пројеката на околину („Службени лист ЕУ“ Л 26, 28.1.2012. године, стр. 1)

¹⁷ Према члану 3 Уредбе „телематска апликација“ означава систем који користи информационе, комуникационе, навигационе технологије или технологије за позиционирање/локализацију ради делотворног управљања инфраструктуром, мобилношћу и саобраћајем на трансевропској саобраћајној мрежи, што ће довести до сигурне, заштићене, и за околину прихватљиве мреже уз делотворно кориштење капацитета.

¹⁸ Уредба Комисије (ЕУ) бр. 454/2011 од 5. маја 2011. године о техничким спецификацијама за интероперабилност подсистава „телематске апликације за превоз путника“ трансевропског железничког система („Службени лист ЕУ“ 123, 12.5.2011. године, стр. 11).

¹⁹ Стога треба узети у обзир заштиту и сигурност кретања путника и терета, допринос климатским променама, те ефекат климатских промена и потенцијалних природних или катастрофа које је изазвао човек на инфраструктуру и доступност свим корисницима саобраћаја.

искористила доследност између смерница и програмирања релевантних финансијских инструмената доступних на нивоу Уније, финансирање трансевропске саобраћајне мреже требало би имати за циљ усклађивање и комбиновање финансирања из релевантних унутрашњих и спољних инструмената, као што су структурни и кохезијски фондови, Фонд за потицање улагања у суседству (НИФ) и Инструмент претприступне помоћи (ИПА), те финансирања од Европске инвестиционе банке, Европске банке за обнову и развој и других финансијских институција.²⁰

У склопу Уредбе налазе се карте и описи свеобухватне мреже и од државе чланице очекује се да улажу максималне напоре с циљем довршења свеобухватне мреже и усклађивања са релевантним одредбама овог поглавља до 31. децембра 2050. године. Посебно поглавље посвећено је мултимодалном транспорту. Да би се овај транспорт могао обављати, потребно је да теретни терминали или логистичке платформе задовољавају најмање један од следећих критеријума:

- њихов годишњи претовар за упаковани терет прелази 800.000 тона, или за расути терет 0,1% од одговарајућег укупног годишњег волумена терета претовареног у свим морским лукама Уније;
- у случајевима када ниједан теретни терминал или логистичка платформа није у складу с тачком (а) у регији НУТС 2, тада држава чланица одређују терминал или платформу као главни теретни терминал или логистичку платформу који су повезани барем путевима и железницом за ту регију НУТС 2, или у случају држава чланица без железничког система, повезани само путевима.²¹

Државе чланице омогућиће мултимодални превоза путника и терета без икакве дискриминације, тако што ће саобраћајни чворови бити повезани са било којим од следећих места: теретним терминалима, путничким станицама, лукама на унутрашњим пловним путевима, аеродромима и морским лукама. Истовремено, та места опремиће за пружање информација у оквиру те инфраструктуре и између различитих облика превоза дуж логистичког ланца. Такви системи посебно треба да пруже информације у реалном времену о расположивом капацитету инфраструктуре, протоку саобраћаја и позиционирању, али и да обезбеде сигурност и заштиту путника и робе током мултимодалних вожњи. Теретни терминали морају бити опремљени дизалицама, покретним тракама и другим уређајима за премештање терета између различитих облика превоза и за позиционирање и складиштење

²⁰ Уредба Већа (ЕЗ) бр. 1085/2006 од 17. јула 2006. године о успостављању Инструмента претприступне помоћи (ИПА), „Службени лист ЕУ“ Л 210, 31.7.2006. године, стр. 82.

²¹ Члан 27 Уредбе ЕУ/1315/2013.

терета.²² При промоцији пројеката од заједничког интереса који се односе на инфраструктуру мултимодалног саобраћаја, предност се даје осигурању делотворне међуповезаности и интеграције инфраструктуре свеобухватне мреже и уклањању главних техничких и административних баријера у мултимодалном саобраћају. Постепено ће се уводити декарбонизација свих облика превоза кроз подстицање енергетске ефикасности, увођење алтернативних пропульзивних система, укључујући системе снабдевања електричном енергијом, и осигуравање припадајуће инфраструктуре. Уредбом је предвиђено успостављање европских коридора као инструмената за олакшавање координираног спровођења основне мреже. Како би довели до мултимодалног транспорта, који ефикасно користи ресурсе и тиме доприноси побољшању територијалне сарадње, коридори основне мреже усмерени су на:

- модалну интеграцију,
- интероперабилност,
- усклађен развој инфраструктуре, посебно у прекограничним деоницама и уским грлима.
- Комисији се додељују посебна овлашћења да би се осигурали јединствени услови за спровођење Уредбе.²³ Између осталог, Комисија је дужна да, у договору с државама чланицама и након саветовања с Европским парламентом и Већем, именује једну или више особа за европске координаторе који делују у име и за рачун Комисије, и осигуравају потребну техничку подршку успостављању и одржавању европских коридора, а државе чланице им пружају податке потребне ради извршавања задатака, укључујући податке о развоју коридора у свим релевантним националним инфраструктурним плановима. Европски координатор може саветовати, заједно са другим државама чланицама, регионалне и локалне власти, превознике, кориснике превоза и представнике цивилног друштва у вези с планом рада и његовим провођењем. Сваки европски координатор доставио је, до 22. децембра 2014. године, државама чланицама план рада анализирајући развој коридора. План рада обухвата посебно опис карактеристика, прекограничне деонице и циљеве коридора основне мреже, као и изворе финансирања. Након одобрења које дају државе чланице, план рада се у виду информације доставља Европском парламенту, Већу и Комисији. Државе чланице обавештавају Комисију подношењем годишњих извештаја о напретку оствареном у провођењу

²² Ibid., члан 28.

²³ У складу с Уредбом (ЕУ) бр. 182/2011 Европског парламента и Већа од 16. фебруара 2011. године утврђивању правила и општих начела у вези с механизмима надзора држава чланица над извршавањем овлашћења Комисије („Службени гласник ЕУ“ Л 55, 28.2.2011, стр. 13).

пројеката и улагањима у ову сврху, као и сажете националне планове и програме које оне припремају с циљем развоја трансевропске транспортне мреже. Комисија објављује редован извештај о напретку који доставља Европском парламенту, Већу, Привредном и социјалном одбору и Одбору регија ради информације.²⁴

Такође, Комисија је овлашћена да доноси делегиране акте у складу с чланом 53 ове Уредбе у вези прилагођавања Прилога 3, како би укључила или прилагодила индикативне потребе суседних земаља, на основу споразума о саобраћајним инфраструктурним мрежама између Уније и суседних земаља.²⁵ У пројекте од заједничког интереса могу се укључити све директно заинтересоване стране.²⁶ Комисији у раду на спровођењу Уредбе помаже одбор.²⁷ Државе чланице могу именовати јединствено тело за контакт с циљем омогућавања и координације поступака издавања дозвола за пројекте од заједничког интереса, нарочито за прекограничне пројекте, у складу с примењивим правом Уније. У случају значајнијег кашњења почетка или завршетка радова на основној мрежи, Комисија може затражити од држава чланица да доставе разлоге за кашњење. Државе чланице достављају такве разлоге у року од три месеца.

4) ИЗВОРИ

Андрић, И., *„Појам и врсте уговора у поморству“*, магистарски рад, Факултет за медитеранске пословне студије, Тиват, 2016.

Бајо, А., Клеменчић, И., *„Накнаде за сигурност пловидбе“*, Порезни вјесник, Институт за јавне финансија, Загреб, бр. 2/2015.

Белушић, А., *„Технолошки процеси при пријевозу контејнера у мултимодалном транспорту“*, дипломски рад, Поморски факултет Свеучилишта у Ријеци, 2014.

Дундовић, Ч., Кесић, Б., Колановић, И., *„Значење и улога изградње прометних коридора у развоју луке Плоче“*, Поморски факултет у Ријеци, Ријека, 2006.

²⁴ Извештај се доставља једном у две године почевши од 21. децембра 2013. године.

²⁵ Члан 53 Уредбе каже да су овлашћења за доношење делегираних аката додељена Комисији, на пет година од 21. децембра 2013. године, с тим да се делегирање овлашћења прећутно продужује за раздобља једнаког трајања, осим ако се Европски парламент или Веће таквом продужењу не противе, не касније од три месеца пре истека сваког раздобља.

²⁶ Осим држава чланица ту могу бити регионалне и локалне власти, корисници инфраструктуре, индустрија и цивилно друштво.

²⁷ Тај одбор је одбор у смислу Уредбе (ЕУ) бр. 182/2011.

- Интернет: <http://www.mppi.hr/UserDocsImages/BM%20-%20SVL%20-%20KoridorVc.pdf>, 01.09.2014.
- Интернет: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A31992L0106>, 22.01.2019).
- Интернет: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:52011DC0144> (7.1.2019).
- Интернет: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52017IR2552&from=EN> (28.1.2019).
- Интернет: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=CELEX:32013R1315&from=EN> (7.1.2019).
- Ковачевић, В., „Законско (опште) ограничење одговорности у поморском праву и праву унутрашње пловидбе“, докторска дисертација, Правни факултет Универзитета „Унион“, Београд, 2015.
- Конвенција УН о мултимодалном транспорту.
- Кумпан, А., Марин, Ј., „Теретни лист у копненом, поморском и зрачном пријевозу“, Поредбено поморско право, год. 48 (2009), бр. 168.
- Марин, Ј., „Опће и посебно ограничење одговорности за поморске тражбине у новијој страниј судској пракси“, Поредбено поморско право год. 50, бр. 165, 2011.
- Николић, Г., „Мултимодални транспорт – чимбеник дјелотворног укључивања Хрватске у европски прометни сустав“, Зборник радова Економски факултет Ријека, год 21, свезак 2, 2003.
- Трајковић, М., „Поморско право“, Академска мисао, Београд, 2004.
- Ференчак, Ј., „Улога и значај мултимодалног транспорта у пријевозу робе“, дипломски рад, Економски факултет Свеучилишта у Загребу, 2016.

5) ЗНАЧАЈ ЗА РЕПУБЛИКУ СРБИЈУ

Уредба ЕУ/1315/2013 у члану 8 наводи да Унија може финансијски подржавати пројекте од заједничког интереса, како би се трансевропска транспортна мрежа повезала са инфраструктурним мрежама суседних земаља, ако такви пројекти:

- повезују основну мрежу на граничним прелазима и односе се на потребну инфраструктуру како би се осигурао несметани проток размене, граничне провере, надзор граница и други поступци граничне контроле;
- осигуравају повезаност између основне мреже и саобраћајних мрежа трећих земаља, с циљем побољшања привредог раста и конкурентности;
- довршава саобраћајна инфраструктура у трећим земљама које служе као повезница између делова основне мреже у Унији;

- проводе системи управљања саобраћајем у тим земљама; промовишу поморски транспорт и морске транспортне линије, искључујући финансијску потпору лукама трећих земаља;
- омогућује транспорт унутрашњим пловним путевима с трећим земљама.

Пројекти сарадње са трећим земљама повећавају капацитет или корисност трансевропске прометне мреже у једној или више држава чланица. При томе, Унија може користити постојеће или може успоставити и користити нове координационе и финансијске инструменте са суседним земљама, као што су Фонд за подстицање улагања у суседству (НИФ) или Инструмент претприступне помоћи (ИПА). Унија може сарађивати са трећим земљама у промоцији других пројеката без осигуравања финансијске подршке, ако су ти пројекти намењени: интероперабилности трансевропске транспортне мреже и мрежа трећих земаља, проширењу политике трансевропске транспортне мреже на треће земље, или омогућавају ваздушни или поморски транспорт с трећим земљама чиме се утиче на ефикасан и одржив привредни раст и конкурентност, укључујући проширење јединственог европског неба. Политика Европске уније посебно подржава развој мултимодалних транспортних опција, уз начело очувања природних ресурса и коришћење поморског, друмског и речног транспорта. За Републику Србију посебно је значајан мултимодални коридор Средњи Јадран–Подунавље, који укључује Хрватску и Босну и Херцеговину, односно инфраструктуру која повезује луку Плоче и Вуковар. Будући да се Србија налази на раскрсници путева са пловном реком Дунав, омогућава повезивање севера Европе са Констанцом на Црном мору, а преко пруга и друмског коридора са Грчком и Азијом. Да би унапредила развој мултимодалног транспорта, Влада РС је донела уредбу којом се одређује државна помоћ и стимулативне мере. Уредба је у примени од 2018. године. Предвиђене стимулативне мере односе се на укупне инвестиционе трошкове за изградњу и реконструкцију терминала за комбиновани транспорт (инфраструктура), укључујући и претоварну опрему, механизацију на терминалима, опрему за обављање комбинованог транспорта и слично.

EUROPEAN LEGISLATION ON MULTIMODAL TRANSPORT

Abstract. This paper is written to present the concept and specifics of multi-modal transport, and the importance it has for the EU and neighbouring countries. Different scientific methods have been used during the research, of which the most significant are the historical method and method of content analysis. Sea freight transport has existed since ancient times. By developing a steam engine, the water-bearing transport of goods has become faster and safer and increased the load and power of ships, resulting in the possibility of transporting more goods. Over time,

the specialization of ships for different types of cargo has arrived reducing the impact of natural conditions on the flow of travel and the cost of shrinking. However, sometimes only the use of waterways is not enough. The advantage of multi-modal transport is lower energy consumption and lower transport costs. The Trans-European Transport Network envisages the development, improvement and maintenance of the existing transport infrastructure or the increase of the existing capacity of this infrastructure. Although the Member States are still the main entities in charge of the creation and maintenance of transport infrastructure, other entities such as regional and local authorities, concessionaires or airport and port authorities, are becoming important for the improvement of the multi-modal transport network and related investments. Cooperation with neighbouring and third countries is necessary to ensure inter-connectivity and interoperability between individual infrastructure networks. Therefore, the Union should support projects of common interest with those countries, and countries in the neighbourhood of the Union have the opportunity to improve their own infrastructure and engage in modern transport flows using additional financial resources. It is about large investments in infrastructure projects, but also in the education of personnel that will be able to follow technological innovations. The position and geographical features of the Republic of Serbia enable inclusion in projects related to the construction of the multi-modal transport network and the connection with the network existing in the Union.

Key words: Multi-modal transport, European legislation, trans-European transport network, connectivity.