

ПРИЈЕВОЗ СТВАРИ У КОНТЕЈНЕРИМА У УНУТРАШЊОЈ ПЛОВИДБИ

1. Опћенито

У односу на остале гране саобраћаја, пријевоз контејнера у унутрашњој пловидби најслабије је развијен. То је зато јер бродови унутрашње пловидбе својим техничко-конструктивним карактеристикама у већини случајева нису прилагођени пријевозу генералног терета, а посебно не пријевозу контејнера и других облика једнообразних јединица терета. Надаље, примјена неких облика пријевоза контејнера, као нпр. „roll on — roll off”, система, готово није примјењив у унутрашњој пловидби због непостојаног водостаја ријека. Ти и многи други разлози, посебице они економске нарави придонијели су томе да је улога ријечних пристаништа у контејнерском промету релативно скромна. Тај промет одвија се првенствено преко морских лука, а пријевоз контејнера до и од луке одвија се претежно цестом или жељезницом, а не у унутрашњој пловидби. Досадашњи развој контејнеризације показује да одредишна и полазна мјеста контејнерске робе нису лоцирана на унутрашњим пловним путевима.⁽¹⁾ Тек појавом LASH, BASAT и сличних система стварају се материјалне претпоставке за специјализирани пријевоз контејнера у унутрашњој пловидби.⁽²⁾

2. Примјена права

а) Опћенито

За разлику од других грана саобраћаја, право унутрашње пловидбе није унифицирано. До данас је израђено више нацрта међународних

(1) V. P. P. Vreede: Combined Transport — inland Navigation, реферат на „International Congress: Combined Transport and its Insurance Aspects”, Antwerpen 1975, објављен у European Transport Law, br. 6/1975; F. Suykens — H. Coppieters: The new cargo handling techniques an the Seaport, European Transport Law, br. 3/1968, стр. 643.

(2) Пријевоз терета у унутрашњој пловидби обавља се претежно тегленицама (маонама). Све тегленице можемо подијелити на 5 група: тегленице за пријевоз на палуби (deck barges), отворене тегленице за пријевоз отпалака и сл. (open hopper barges), затворене тегленице за пријевоз суког терета (covered dry cargo barges), затворене тегленице за пријевоз суког терета (covered dry cargo barges), тегленице за пријевоз текућег терета of Shipping Cargo via the Inland Waterways Transportation System, реферат на годишњој конференцији IUMI, Montreux 1977.). (liquid cargo/tank/barges), Lash и Seabee тегленице. (Према: J. E. Gren: Characteristics

конвенција, али ти покушаји још нису дали одговарајући резултат.⁽³⁾ Камен спотицања представља питање одговорности бродара за наутичку грешку заповједника и посаде брода. Процес унификације данас се одвија у крилу Економске комисије Уједињених народа за Европу.⁽⁴⁾

Развој права унутрашње пловидбе у националним оквирима показује различите тенденције. У том погледу све правне системе можемо углавном подијелити на оне који се у креирању права унутрашње пловидбе ослањају на начела поморског права и на оне који и на односе из унутрашње пловидбе примјењују начела копненог саобраћајног права. Кодифицирање права унутрашње пловидбе такођер није свугдје извршено на исти начин.⁽⁵⁾

У нашем правном систему унутрашња пловидба регулирана је Законом о поморској и унутрашњој пловидби. Закон јединствено нормира и поморску и унутрашњу пловидбу, с тим да прихваћа различита рјешења само тамо гдје је то било неопходно потребно због природне разлике између двије пловидбе и разлика у унификацијским инструментима односно њиховим нацртима. На тај начин наш законодавац прихваћа савремено рјешење које тежи изједначењу права поморске и унутрашње пловидбе.

Осим законских врела права, посебан значај за регулирање односа странака у унутрашњој пловидби имају опћи увјети пријезова, од којих неки имају шире значење.⁽⁶⁾

Чињеница да право унутрашње пловидбе није унифицирано, стимулира слободу уговарања, тако да су односи странака у унутрашњој пловидби углавном регулирани уговорним одредбама. Ту праксу карактеризира широко примењивана слобода уговарања клаузула неодговорности возара.⁽⁷⁾

Унутрашњи ријечни пловни путеви у природној су вези с морем. То има за послједицу да бродови унутрашње пловидбе напуштају унутрашње пловне путеве и залазе у море и, обратно, да поморски бродови

(3) Нацрт конвенција о уговору о пријезову робе у унутрашњој пловидби, 1959. (Draft Convention on the contract for the carriage of goods by inland waterway, CMN, Женева, вељача 1959.);

Нацрт конвенције о уговору о пријезову робе у унутрашњој пловидби, 1973. (Draft Convention on the contract for the carriage of goods by inland waterway, CMN, 1973, тзв. „Strasbourg Rules“). Текст В. у „Transport“, Rotterdam 1974, стр. 1058.

(4) О развоју права унутрашње пловидбе и о раду на унификацији опширније: Владислав Брајковић: Кодификација поморског права с обзиром на унутрашњу пловидбу, Зборник за поморско право, Књига 4, Загреб 1957; Међународно трговачко право, Загреб 1957; Ријечно пловидбено право, Поморска енциклопедија, Св. 7, стр. 685; P. Smeesters: Preavis au sujet de l'opportunité d'unifier les règles touchant la responsabilité du transporteur de marchandises en navigation fluviale et des possibilités qui semblent exister en ce domaine, European Transport Law, бр. 1/1968; W. Müller: Über die Notwendigkeit und Möglichkeiten einer internationalen Vereinheitlichung der Regeln über die Beschränkung der Haftung des Eigentümers eines Binnenschiffes, ibidem; S. Royer: Summary report of the International Congress on the Law of Inland Navigation Rotterdam 1967.

(5) Најважнији релевантни прописи упоредноправних система за унутрашњу пловидбу јесу: француски Грађански законик (чл. 107 и 103); белгијски Закон о ријечној пловидби, 1936; низоземски Трговачки законик, њемачки Закон о унутрашњој пловидби, 1898 (BSCIIG); швајцарски Закон о поморској пловидби, 1953; италијански Законик о пловидби, 1942; наш Закон о поморској и унутрашњој пловидби, 1977 (у наставку текста и: „ЗПВП“).

(6) Опћи увјети пријезова рајнских бродарстава (Verlade und transportbedingungen), објављени у Упоредно поморско право и поморска купопродаја, бр. 58 и 59/1973; Опћи пријезовни увјети за заједнички саобраћај Дунав — море, ibidem, бр. 43 и 44/1969.

(7) В. Р. Р. Vreede: cit.

залазе у унутрашње пловне путове. С тим у вези јавља се проблем примјене права. Закон о поморској и унутрашњој пловидби тај проблем ријешао је тако да се одредбе закона које се односе на унутрашњу пловидбу примјењују и на подручју поморске пловидбе, до којег редовно плове бродови унутрашње пловидбе ако извршење уговора који се извршава у унутрашњој пловидби на подручју поморске пловидбе само започиње или се завршава (чл. 440). У погледу одговорности бродара основно је начело тог закона да се одредбе које се односе на одговорност бродара унутрашње пловидбе примјењују на штете које настану на подручју унутрашње пловидбе. У случају сумње је ли штета настала на подручју поморске или унутрашње пловидбе, претпоставља се, док бродар не докаже супротно, да су настали на подручју оне пловидбе чија је примјена прописа неповољнија за бродара. Бродар за закашњење одговара према прописима оне пловидбе на чијем се подручју налази лука односно пристаниште у којему, на темељу уговора, мора предати терет (чл. 551).

б) Пријемна права у LASH систему

Проблем примјене прописа особито је актуалан код LASH, BASAT и сличних система. Наиме, у њиховој примјени пријевоз се обавља дијелом у поморској пловидби — LASH бродом, а дијелом у унутрашњој пловидби — lash тегленицама.^(*) Као основно поставља се питање: које право ће се примјенити на такав пријевоз, поморско или право унутрашње пловидбе?

Пријевоз тегленица LASH бродом има све значајке пријевоза ствари морем, па нема сумње да се на такав пријевоз имају примјенити поморско-правна врела. Међутим, из чињенице да се LASH тегленице одвајају од матичног брода и тада самостално обављају пловидбу или се тегле другим бродом, унутрашњим пловним путевима, јављају се ова правна питања: а) које право ће се примјенити на пријевоз LASH тегленица у унутрашњој пловидби, б) је ли LASH тегленица правно брод или је она припадност поморског брода, в) је ли LASH тегленица брод унутрашње пловидбе?

Пријевоз LASH тегленицама у унутрашњој пловидби или претходно поморском пријевозу, или том пријевозу слиједи. У типичној ситуацији уговор који је склопио бродар односи се на читав пријевоз. Из тога произлази као једино логично рјешење да се на читав пријевоз примјене јединствене правне норме. Претеже стајалиште према којем на читав пријевоз треба примјенити поморско-правне норме.^(*) Међутим,

^(*) Опширније Б. Којић: Системи Lash у интермодалном поморско-ријечном промету, Поморски зборник, Књига 12/1974.

^(*) В. И. Грабовач: Неки правни проблеми пријевоза терета у специјализираним бродовима контејнерима и у „lash“ и „Seabee“ бродовима, Зборник радова Правног факултета у Сплиту, IX/1972, стр. 34; S. Ferrarini: Aspetti giuridici del trasporto a mezzo navi portachiatte, Il diritto marittimo, II/1971, стр. 176; E. du Pontavice: Le droit et les navires port-barges, Le droit maritime francais, бр. 264/1970, стр. 717; S. Carbone: Trasporto su navi porta chiatte e convenzione di Bruxelles sulla polizza di carico, Il diritto Marittimo, II-II/1972, стр. 229.

ако се прихвати стајалиште да пријевоз у LASH и сличним системима под одређеним претпоставкама представља мјешовити пријевоз, на такав пријевоз треба примијенити посебна врела права за мјешовити пријевоз.

Једно од спорних питања јест и оно правног статуса LASH тегленице. Lash тегленица може имати првани статус брода. Може бити брод поморске или брод унутрашње пловидбе.⁽¹⁰⁾ У том случају тегленица се уписује у одговарајући уписник бродова. LASH тегленица може бити и припадност LASH брода, јер у том погледу испуњава све увјете.⁽¹¹⁾

У поморско-правној пракси расправљано је и питање какав статус има LASH тегленица у односима странака из пријевозног посла. У предмету „The Acadia Forest” првостепни суд (Дистриктуални суд Источног дистрикта Луизиане) заузео је стајалиште да LASH тегленица правно не представља брод у смислу Хашких правила (чл. 1, под д).⁽¹²⁾ Међутим, Апелациони суд САД (5. окружје) у истом предмету заузео је супротно стајалиште тј. да LASH тегленица представља брод у смислу цит. одредбе Хашких правила, унаточ томе што се на дијелу укупне пријевозне релације превози матичним бродом.⁽¹³⁾

Поморско-правна судска пракса имала је прилику одговорити и на питање: је ли LASH тегленица „брод ријечне пловидбе” („river craft”). Истина, спор није потјечао из пријевозног посла, али заслужује нашу пажњу. У спору *W.T.B.V. v. Catamaran*, који се водио пред *Queen s Bench Division*, спорно је било питање је ли LASH (BACAT) тегленица „river craft” у смислу *Humber Conservancy Act*, 1907. То питање било је релевантно за оцјену основаности тужбеног захтјева који се односно на плаћање прописаних пристојби. Пресудом од 14. липња 1976; цит. суд је заузео стајалиште да је у конкретном случају LASH тегленица представљала „river craft”. Према *Humber Actu*, за одговор на спорно питање битно је да брод из ријеке не прелази у море. Према мишљењу цит. суда, BACAT тегленице никад не напуштају ријеку самостално пловећи. Оне су палубни терет, причвршћене су за матични брод и његов су интегрални дио. Из ријеке у море прелази једино матични брод.⁽¹⁴⁾

У унутрашњој пловидби се LASH тегленице најчешће тегле. Тај посао у правилу обављају бродови унутрашње пловидбе. Однос између бродова поморског брода и бродара тегљача може бити: уговор о тегљењу или уговор о пријевозу ствари тегљењем. Тај однос регулиран је прописима који вриједе за унутрашњу пловидбу.⁽¹⁵⁾

3. Одговорност бродара

Опћа начела одговорности бродара унутрашње пловидбе што се тичу правног темеља, висине и опсега одговорности, исто као и код других грана саобраћаја, примјењују се и на пријевоз контејнера. Тех-

⁽¹⁰⁾ Појам брода поморске и унутрашње пловидбе В. чл. 6 Закона о поморској и унутрашњој пловидби.

⁽¹¹⁾ В. чл. 192 Закона о поморској и унутрашњој пловидби.

⁽¹²⁾ *Lloyd's Law Reports*, 1974/2, стр. 563.

⁽¹³⁾ Пресуда је објављена у *European Transport Law*, бр. 5/1977, стр. 722.

⁽¹⁴⁾ *Lloyd's Law Reports* (1976) 2, стр. 410.

⁽¹⁵⁾ В. чл. 640 до 648 ЗПУП.

ничко-конструктивне карактеристике контејнера и начин њихова привредног искориштавања својим специфичностима налажу одговарајућу примјену начела одговорности, али се у том погледу право унутрашње пловидбе не издаваја од права осталих грана саобраћаја.

У нашем правном систему бродар поморске и унутрашње пловидбе одговара према јединственим опћим начелима одговорности. Специфичности материјалне основе и другачији увјети пријезова у унутрашњој пловидби налагали су увођење изузетака од тог опћег начела. С обзиром на то изостаје потреба за детаљнијим освртом, али је потребно указати на специфична рјешења одговорности бродара унутрашње пловидбе. Основне разлике између одговорности бродара поморске и унутрашње пловидбе, према Закону о поморској и унутрашњој пловидби, огледају се у томе да

а) бродар унутрашње пловидбе за стање брода одговара за вријеме читавог путовања; ⁽¹⁶⁾

б) бродар унутрашње пловидбе одговара и за наутичку дјелатност заповједника и посаде брода; ⁽¹⁷⁾

в) бродар унутрашње пловидбе одговара за штете на терету узроковане пожаром без изузетака; ⁽¹⁸⁾

г) право унутрашње пловидбе карактеризира постојање случајева „посебних опасности“. За разлику од института „изузетих случајева“ својствених поморском праву, у примјени института „посебних опасности“ бродар је радн експулације дужан доказати постојање једног од случајева посебних опасности и учинити вјеројатним постојање каузалне везе између тог случаја и штете. ⁽¹⁹⁾ Унаточ томе, корисник пријезова задржава право доказивати да штета није настала из разлога на које се бродар позива; ⁽²⁰⁾

а) бродар унутрашње пловидбе одговара за штету за закашњење у предаји терета највише до висине возарине која се односи на терет предан са закашњењем; ⁽²¹⁾

б) бродар унутрашње пловидбе одговара неограничено и за квалифицирану кривњу особа с којима се у свом пословању служи. ⁽²²⁾

4. Закључак

Међународни карактер унутрашње пловидбе указује на опортуност њезина међународно-правног регулирања путем посебне међународне конвенције. Примјена контејнера у унутрашњој пловидби ту потребу

⁽¹⁶⁾ В. чл. 458, ст. 2 ЗПУП.

⁽¹⁷⁾ В. чл. 554, ст. 2 ЗПУП.

Према цит. тав. „Strasbourg Rules“, 1973, бродар је ослобођен одговорности за штету проузроковану наутичком грешком заповједника или особа у служби брода. То начело се не примјењује када је бродар уједно и заповједник брода или особа у служби брода, а штета је проузрокована његовом квалифицираном кривњом. Грешке у тегљењу сматрају се грешкама у пловидби (чл. 13).

⁽¹⁸⁾ В. чл. 555 ЗПУП.

⁽¹⁹⁾ В. чл. 557, ст. 1 ЗПУП.

⁽²⁰⁾ В. чл. 557, ст. 2 ЗПУП.

⁽²¹⁾ В. чл. 567, ст. 2 ЗПУП.

⁽²²⁾ В. чл. 570, ст. 2 ЗПУП.

још више наглашава. Пријевоз контејнера у унутрашњој пловидби пре-тежно се обавља само као дио укупне пријевозне релације у мјешовитом пријевозу. Та околност мора се одразити и на будући развој права унутрашње пловидбе. Из тог разлога, по нашем мишљењу, у будућем раду на изградњи унификацијског инструмента треба водити рачуна:

- а) о потреби за изједначењем права појединих грана саобраћаја и
- б) о резултатима процеса унификације права мјешовитог пријевоза.

др Драго Павић