

Mr. VUKOSAV DEDOVIĆ  
Savezni komitet za saobraćaj i veze  
Beograd

Prometna politika  
Stručni rad  
UDK: 656. 621/. 626 (497.1): EZ  
Primljeno: 02.02.1989.  
Prihvaćeno: 04.10.1989.

## STATUS JUGOSLOVENSКИH REČNIH BRODARA NA PLOVNIM PUTEVIMA EZ

### SAŽETAK

*U radu se iznose osnovi režima plovidbe na Rajni i Dunavu, pogotovo nakon II. svjetskog rata. Zatim se ukazuje koje će reperkusije imati skoro dovršenje plovnog puta R-M-D na status jugoslovenskih brodara na plovnom putevima EZ i kako bi se naši riječni brodari trebali pripremiti za uspješan nastup nakon 1992. g. Posebno se ukazuje na namjeru rajnskih brodara da se uključe u direktne prevoze polovice robne razmjene između pristaništa na Rajni i onih u SFRJ, naravno pod unapred utvrđenim uvjetima i vozarinama.*

### 1. UVOD

Otvaranjem za plovidbu kanala Majna--Dunav, koje je predviđeno za 1992. g., omogućit će se uključivanje rečnog saobraćaja u direktne prevoze roba između pristaništa na plovnom mrežama Rajne i Dunava, uz novu preraspodelu prevoza tih roba između drumskog, železničkog i rečnog saobraćaja. Uključivanje jugoslovenskih rečnih brodara u očekivanu preraspodelu prevoza uslovljeno je opsežnim pripremama za rad na plovnoj mreži Rajne koje, pored ostalog, treba da obuhvate: bliže sagledavanje mogućih promena na tržištu rečnog prevoza posle 1992. g.; nabavku odgovarajućih brodova i osposobljavanje posade za rad na plovnoj mreži Rajne i Dunava; statusna pitanja u vezi sa uključivanjem jugoslovenskih brodara kako u prevoze između pristaništa zemalja EZ tako i u prevoze između pristaništa na Rajni i Dunavu i sl.

### 2. OSNOVI REŽIMA PLOVIDBE NA RAJNI I DUNAVU

Osnove režima slobodne plovidbe na svim rekama koje protiču kroz dve ili više država ili čine granicu između njih, utvrđene su na Bečkom kongresu 1815. g. Članovima od 108. do 116. Završnog akta Bečkog kongresa uveden je princip slobodne plovidbe na svim deonicama plovnih reka međunarodnog značaja od mesta gde postaju plovne do njihovog ušća. Međutim, navedeni princip slobodne plovidbe u proteklom periodu nije dosledno sproveden te su pitanja režima plovidbe na pojedinim plovnom rekama bliže uređivana posebnim konvencijama.

Režim slobodne plovidbe na Rajni od Bazela do njenih ušća na otvorenom moru i reka-

ma Lek i Val, za teretne i putničke brodove svih zemalja, utvrđen je Manhajmskim aktom o plovidbi Rajnom od 17. oktobra 1868. g. Principi slobodne plovidbe postavljeni ovim aktom znatno su prošireni Versajskim mirovnim ugovorom 1919. g., a značajna revizija teksta potpisana je i u Strasburu 1963. g. od: SR Nemačke, Belgije, Francuske, Ujedinjenog kraljevstva Velike Britanije i Severne Irske, Holandije i Švajcarske. Revidiranim Manhajmskim aktom kabotaža--prevoz robe i putnika između pristaništa jedne iste države nije izričito ograničen za brodove drugih zemalja. Međutim, dodatnim protokolom br. 2 uz Manhajmski akt iz 1868. g. koji je usvojen 1978. a stupio na snagu 1985. g., kabotažni prevozi roba i putnika u granicama jedne države (Kleine Kabotage) i prevoza roba i putnika između pristaništa zemalja EZ (Grosse Kabotage) rezervisani su isključivo za brodove rajnske flote. U tom pogledu svi brodovi rajnske flote koji pripadaju zemljama EZ potpisnicima Manhajmskog akta imaju jednak tretman, a prevoz na Rajni brodovima drugih država može se dozvoliti samo izuzetno. Takođe, Dodatnim protokolom br.2 definisani su bliži uslovi pod kojima jedan brod pripada rajnskoj floti, odnosno da između broda i države i u praksi mora postojati "prava" veza. Po tom kriterijumu, posle 01. 02. 1987. g., brodom koji pripada rajnskoj floti smatra se samo onaj brod koji o tome ima odgovarajući dokument. Uz primenu Dodatnog protokola br. 2, ističe se da je primena člana 1. Manhajmskog akta - slobodna plovidba brodova svih zemalja, obezbeđena kroz pravilo - mogućnost izdavanja "dozvola za određeni prevoz" u maloj i velikoj kabotaži (2; 128).

O primeni odredaba Manhajmskog akta stara se Centralna Rajnska komisija, sastavljena od predstavnika zemalja potpisnica, sa sedištem u Strasburu. Kompetencije ove komisije odnose se kako na razmatranje žalbi koje se odnose na sprovođenje odredaba Manhajmskog akta i posebnih propisa pribrežnih država tako i na primenu opšte utvrđenih pravila od značaja za bezbednost plovidbe, na žalbe po prvostepenim rešenjima navigacionih sudova i rešavanje određenih pitanja saradnje sa drugim međunarodnim organizacijama.<sup>1</sup>

Takođe treba imati u vidu da opšte uslove

1. Kompetencije Dunavske komisije su nešto uže u odnosu na nadležnost Centralne Rajnske komisije.

prevoza na plovnoj mreži Rajne utvrđuju brodari i korisnici usluga prevoza, uz moguće uključivanje i državnih organa ako su u pitanju unutrašnji prevozi. Tako npr. u SR Nemačkoj vozarinske stavove predlažu regionalni odbori brodara i korisnika usluga prevoza, a iste treba da potvrdi Ministarstvo saobraćaja. Opšte uslove prevoza i vozarinske stavove za međunarodni rečni saobraćaj, određuju brodari preko svojih udruženja, a tarifskom politikom bavi se i poseban pul u Bazelu. S tim u vezi važno je istaći da se vozarine za međunarodne prevoze, na Rajni po pravilu, održavaju na nivou zbira vozarina za nacionalne prevoze ili su nešto više.

Konvencijom o režimu plovidbe na Dunavu, koja je potpisana 1948. g. u Beogradu (Beogradska konvencija) ustanovljen je režim slobodne plovidbe na Dunavu, u skladu sa opštepriznatim principima međunarodnog prava i uz poštovanje interesa pribrežnih država. Zemlje potpisnice ove konvencije su: SSSR, Bugarska, Mađarska, Rumunija, SSR Ukrajina, Čehoslovačka i Jugoslavija, a 1960. g. istoj je pristupila i Austrija.

Posebnu specifičnost predstavlja položaj SR Nemačke koja nije pristupila Beogradske konvenciji, ali je u proteklom periodu primenivala njene odredbe na pripadajućem delu Dunava, kako iz razloga zainteresovanosti za slobodnu plovidbu na Dunavu, tako i zbog mogućnosti primene recipročnih akcija od strane drugih podunavskih zemalja u slučaju neprihvatanja principa slobodne plovidbe utvrđenih Konvencijom. Na delu Dunava koji pripada SR Nemačkoj, načela slobodne plovidbe potvrđena su i bilateralnim sporazumima zaključenim između SR Nemačke i podunavskih zemalja. Takav sporazum između Jugoslavije i SR Nemačke potpisan je 26. juna 1954. Prema članovima 1. i 2. Beogradske konvencije plovidba na Dunavu od Ulma do ušća u Crno more, sa izlazom kroz Sulinski rukavac, slobodna je i otvorena državljanima, trgovačkim brodovima i robi svih država na bazi ravnopravnosti po pitanjima primene lučkih i plovidbenih taksa kao i u pogledu uslova trgovačke plovidbe. Kabotažni prevozi rezervisani su prvenstveno za brodove podunavskih zemalja.

Za sprovođenje odredaba Beogradske konvencije, od predstavnika zemalja potpisnica osnovana je Dunavska komisija čije je sedište u Budimpešti. U nadležnost ove komisije spadaju: staranje o izvršenju odredaba Konvencije; donošenje generalnih planova velikih radova od značaja za plovidbu i u određenim slučajevima izvršenje nekih od tih radova; uspostavljanje jednoobraznih sistema održavanja plovnih puteva, osnovnih odredbi o plovidbi, pravila rečnog i carinskog nadzora i rada hidrometeoroloških i radio-službi za bezbednost plovidbe na Dunavu; prikupljanje statističkih podataka i drugo.

Pitanja opštih uslova prevoza i vozarina za unutrašnje prevoze na Dunavu su u nadležnosti svake zemlje posebno, a u međunarodnom saobraćaju na ova pitanja primenjuje se Bratislavski sporazum koji je zaključen između brodara podunavskih zemalja 1955. g. Prema ovom

sporazumu, tereti iz bilateralne razmene podunavskih zemalja koji se prevoze rečnim putem, dele se dogovorno između brodara tih zemalja 50% : 50%.

Brodar jedne zemlje može neke robe pustiti brodaru zemlje-učesnika u razmeni ili brodaru treće podunavske zemlje, kroz odgovarajuće aranžmane o preuzimanju na prevoz nekih drugih roba od tog brodara. U praksi se ne deli svaki teret koji se prevozi na 50% : 50%, ali se nastoji da u globalu učešće u prevozu roba iz bilateralne razmene rečnim putem bude ujednačeno ili kompenzirano prevozima za treće zemlje. Proučavanjem postojećeg stanja, može se utvrditi da je primenom odredaba Bratislavskog sporazuma u znatnoj meri ograničena mogućnost učešća u prevozu roba između pristaništa podunavskih zemalja za brodove nedunavskih zemalja, za koje je plovidba inače slobodna. Izuzetno, brodovi nedunavskih zemalja slobodno učestvuju u prevozu na Dunavu od Galca i drugih rečno-morskih luka do ušća u Crno More, sa teretima iz razmene podunavskih i prekomorskih zemalja, s obzirom da se na takve prevoze ne primenjuje podela predviđena Bratislavskim sporazumom.

Na osnovu izloženog može se zaključiti da je učešće brodova podunavskih zemalja u prevozu roba između rajnskih pristaništa moguće samo uz pribavljanje dozvole za malu ili veliku kabotažu, kao i da je učešće rajnskih brodova u prevozima roba između pristaništa podunavskih zemalja moguće samo ako im određene prevoze ustupe brodari podunavskih zemalja. Sve ovo odnosi se i na nastup jugoslovenskih brodara na plovnim putevima EZ.

Za optimalno korišćenje saobraćajno-ekonomskih vrednosti rečnog saobraćaja u prevozima roba između pristaništa na plovnoj mreži Rajne i Dunava, uključujući i rečno-morske i druge kombinovane prevoze, neophodno je uklanjanje ili ublažavanje razlika koje postoje u režimima plovidbe na Rajni i Dunavu. U tom cilju, EEK više godina radi na donošenju pravila o plovidbi, signalnim oznakama brodova u određenim situacijama, prevozu opasnih i drugih tereta, posadi i ispravama brodova i posade i slično, koja bi važila na unutrašnjim plovnim putevima u Evropi, a Centralna Rajnska komisija i Dunavska komisija, u okviru svojih nadležnosti, preduzimaju mere za primenu odnosnih pravila na Rajni, odnosno na Dunavu.

Međutim, u pripremama jugoslovenskih brodara za rad na plovnim putevima Rajne, odnosno EZ, treba uzeti u obzir već sada poznate razlike statusa rajnskih i nerajnskih brodova u prevozima na Rajni, zatim, da su vozarine na Rajni za uporedive prevoze znatno više od važećih na Dunavu, da problem "viška flote" - nedovoljne zaposlenosti kapaciteta, dugoročno postoji kako na Rajni tako i na Dunavu i da se Dodatnim protokolom br.2. uz Manhajmski akt rajnski brodari žele zaštititi od nastupa brodara sa Dunava i iz Poljske uz niže vozarine. Pri tome je izvesna i namera rajnskih brodara da svoje brodove angažuju u prevozima na Dunavu samo pod određenim uslovima i uz odgovarajuće vozarine.



### 3. UTICAJ KANALA MAJNA-DUNAV NA STATUS JUGOSLOVENSKIH BRODARA NA PLOVNIM PUTEVIMA EZ

SR Nemačka je i rajnska i podunavska zemlja koja gradi kanal Majna-Dunav uzimajući u obzir potrebe savremene plovidbe i koja korišćenje tog kanala za plovidbu brodova drugih podunavskih zemalja dozvoljava samo pod uslovima koji treba da se utvrde posebnim bilateralnim sporazumom o plovidbi na nacionalnim plovnim putevima SR Nemačke. Na zaključivanju takvih sporazuma i načinu uređivanja pojedinih pitanja, sa drugim podunavskim zemljama, Poljskom i DDR, SR Nemačka radi skoro 20 godina, tako da je jula 1988. g. bilo sledeće stanje: sa Austrijom je sporazum o unutrašnjoj plovidbi parafiran 1980, potpisan 1985, a stupio na snagu, posle ratifikacije, avgusta 1987. g.; sa Mađarskom sporazum je parafiran krajem 1986, potpisan januara 1988, a ratifikacija se očekuje; sa ČSSR sporazum je parafiran februara 1987, a potpisan početkom 1988. g.; sa SSSR-om sporazum je parafiran oktobra 1986. g. i očekuje se potpisivanje; sa Jugoslavijom se vode pregovori o zaključivanju sporazuma od maja 1987. Sa Bugarskom i Rumunijom otpočelo se sa pripremanama za razgovore u drugoj polovici 1988. g. Sa Poljskom je zaključen sporazum 1971. a sa Nemačkom DR 1972. g. (2.127).

Iz tekstova zaključenih ili parafiranih sporazuma o plovidbi sa drugim podunavskim zemljama i nacarta teksta koji je predložen Jugoslaviji 1986. g., može se utvrditi da SR Nemačka postavlja niz ograničenja i uslova za plovidbu brodova nerajnskih zemalja kroz kanal Majna-Dunav, kao što su:

- pravo svake ugovorne strane da u slučaju potrebe odredi najveći dozvoljeni broj brodskih prevoza druge strane na svojim plovnim putevima;
- mogućnost utvrđivanja deonica plovnog puta na kojima brodovi mogu vršiti tranzitne prevoze roba i putnika;
- mogućnost određivanja učešća brodova obeju strana u prevozima određenih roba i obavezna podela tereta u prevozu 50% : 50%;
- određivanje pristaništa i plovnih puteva koje mogu koristiti brodovi druge strane i vršiti direktne prevoze plovnim putevima koji povezuju odnosno pristaništa ugovornih strana u pravcu morskih luka, pristaništa koja se nalaze na direktnom putu prema morskoj luci i pristaništa koja je odredio nadležni organ;
- mogućnost određivanja minimalnih i maksimalnih vozarina i ostalih obaveznih uslova prevoza na nivou državnih organa;
- određivanje obima učešća brodara trećih zemalja u direktnim prevozima između pristaništa ugovornih strana;
- nepriznavanje isprava broda i posade druge strane na drugim unutrašnjim plovnim putevima izuzev: Dunava, Rajne, Mozela i pomorskih puteva;

- jednak tretman brodova ugovornih strana kod naplate javnih dažbina za korišćenje puteva, pristaništa i sidrišta, snabdevanje gorivom i namirnicama, u carinskom postupku, prevozu opasnih tereta i sl.;
- mogućnost osnivanja predstavništava brodara na bazi reciprociteta i zaključivanja ugovora o tehničkoj i komercijalnoj saradnji između brodara dve zemlje;
- formiranje zajedničkog mešovitog odbora od po tri člana koje određuju nadležni organi, sa zadatkom da priprema predloge za državne organe i stara se o sprovođenju odredaba sporazuma koje se odnose na podelu tereta, vozarine, korišćenje plovnih puteva i pristaništa;
- omogućavanje korišćenja svih plovnih puteva u SFRJ za brodove SR Nemačke (isticano kao zahtev u razgovorima) i sl. (3; 4).

Prihvatanje nekih od navedenih uslova za jugoslovensku stranu traži prethodno promene i proširivanje ovlašćenja državnih organa nadležnih za rečni saobraćaj u pogledu komercijalnih pitanja brodara, vozarina i kontingenata, a neki od zahteva kao što je nepriznavanje brodskih i drugih isprava nisu uopšte prihvatljivi u predloženoj formi.

Međutim, navedeni uslovi i ograničenja koja predlaže SRN mogu se uzeti kao uslovi uz koje je moguće uključivanje jugoslovenskih brodara u prevoze između EZ i SFRJ, odnosno bliže određuju mogući status jugoslovenskih brodara na plovnim putevima EZ u početku korišćenja plovnog puta Majna-Dunav, 1992. g.

### 4. ZAKLJUČAK

1. Uz pretpostavku da će na osnovu blagovremenih i ozbiljnih priprema jugoslovenski brodari imati odgovarajuće kapacitete i posade brodova za rad na plovnim putevima EZ od 1992. g. i kasnije, može se zaključiti da njihovi brodovi na plovnoj mreži EZ mogu imati pre svega status direktnog prevoznika roba između pristaništa EZ i pristaništa SFRJ, a obim i uslovi tih prevoza biće bliže određeni uslovima i mogućnostima prolaska kroz kanal Majna-Dunav.

2. Ne vide se realni osnovi za traženje mogućnosti značajnijeg uključivanja nerajnskih brodara u prevoze između pristaništa na Rajni pa ni brodara naše zemlje.

3. Zbog iskazane namere da se rajnski brodari uključe u direktne prevoze polovine robne razmene između pristaništa na plovnoj mreži Rajne i pristaništa u SFRJ, odnosno na Dunavu, pod unapred utvrđenim uslovima i vozarinama, jugoslovenski brodari treba da se osposobljavaju prvenstveno za uspešno preuzimanje jedne polovine robne razmene SFRJ za EZ, usmerene na rečni put. U protivnom, može doći do povećanja deviznog odliva zemlje u svim slučajevima preusmeravanja prevoza roba sa drumskog i železničkog na rečni saobraćaj.

## SUMMARY

### **THE STATUS OF YUGOSLAV RIVER SHIPPERS ON INLAND WATERWAYS IN THE EC**

*The author illustrates the basic conditions for sailing on the rivers Danube and Rhein, especially since the second world war. Then he shows what repercussions will occur when the soon to be finished R-M-D waterway opens and how it will effect the Yugoslav river shippers, when they sail in the EC. He shows how these shippers should prepare themselves in order to ensure a successful participation after 1992. He points out the intentions of the Rhein shippers to include themselves directly in transporting half of the goods from harbours along the Rhein and in Yugoslavia, having first confirmed the conditions and the freight.*

## LITERATURA

- [1] Akti Reina i Mozela, izdanje 1966. g, Strasbur.
- [2] Zeitschrift für Binnenschifffahrt und Wasserstrassen, juli 1988. - Der Main-Donau Kanal, Prüfstein und Garant für einen fairen Wettbewerb zwischen Donau und Rheinschifffahrt, von Ministerialrat Johannes Sengpiel.
- [3] Predlog smernica za zaključivanje sporazuma između Vlade SFRJ i vlade SRN o rečnom saobraćaju iz maja 1986.
- [4] Zbornik sporazuma između dunavskih brodarstava - Bratislavski sporazum.
- [5] V. DEDOVIĆ: Režim plovidbe na magistralnom plovnom putu Rajna-Majna-Dunav, Transport br. 1/1978, Beograd.