

Dr. sc. Ivo Grabovac, profesor emeritus
Pravnog Fakulteta u Splitu

NOVI SUSTAV ODGOVORNOSTI U PRIJEVOZU STVARI U UNUTARNJOJ PLOVIDBI U HRVATSKOJ

UDK:347. 79 (497.5)

Primljeno: 1. 05. 2008.

Izvorni znanstveni članak

U Hrvatskoj je od 1. studenoga 2007. na snazi novi Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čime je prestao važiti Zakon o plovidbi unutarnjim vodama (1998.). I novi Zakon kao i derogirani ostaju pri istom konceptu o odgovarajućoj primjeni Pomorskog zakonika RH na sva pitanja koja nisu uređena mjerodavnim zakonom. Praktički se tako Pomorski zakonik primjenjuje u velikom dijelu u pravnim odnosima iz unutarnje plovidbe, a osobito je značajno da za obje plovidbe jednako vrijede i sve odredbe o «ugovorima». Ipak, za razliku od derogiranog zakona, novi zakon u čl. 181. propisuje da se na ugovore o domaćem prijevozu odgovarajuće primjenjuje Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu stvari (robe) u unutarnjim plovnim putovima (CMNI), što je bitna promjena, jer ta Konvencija – za razliku od našeg Pomorskog zakonika – sadrži nova rješenja, osobito kada je riječ o odgovornosti prijevoznika. To je shvatljiva odluka jer je Republika Hrvatska ratificirala tu Konvenciju. U radu se upravo raščlanjuje osebujna problematika odgovornosti prijevoznika u prijevozu.

Ključne riječi: *Unutarnja plovidba, prijevoz stvari, Budimpeštanska konvencija, odgovornost prijevoznika*

1. UVOD

Od 1. studenoga 2007. godine na snazi je novi Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda (NN, br. 109/07) i time je derogiran dosadašnji Zakon o plovidbi unutarnjim vodama (NN, br. 19/98, 151/03, 138/06).¹ I novi Zakon sadrži odredbe da se na pitanja koja nisu uređena Zakonom na odgovarajući način (*mutatis mutandis*) primjenjuje Pomorski zakonik Republike Hrvatske. Zakon o unutarnjoj plovidbi regulira samo neke specifične odnose, pa je Pomorski zakonik prevladavajući pravi akt i za unutarnju plovidbu (čak je npr. novi Zakon, za razliku od derogiranog, prepustio Pomorskom zakoniku reguliranje i spašavanje i pružanja pomoći, izvanugovornu odgovornost za smrt i tjelesne ozljede, odgovornost za oštećenje stvari i onečišćenje okoliša, odgovornost za onečišćenje od broda izlivanjem ulja koje se prevozi kao teret). Međutim, u području ugovora, to je podvrgavanje normama Pomorskog zakonika znatno umanjeno novim Zakonom posebnim, izdvojenim odredbama čl. 181. u kojem se doslovno ističe da na ugovore u

¹ Usput nije više na snazi ni Zakon o lukama unutarnjih voda (NN, br. 142/98 i 65/02).

domaćem prijevozu odgovarajuće se primjenjuju odredbe Budimpeštanske konvencije o ugovoru o prijevozu stvari (robe) unutarnjim plovnim putovima (Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterways – CMNI, 2000. godine). To znači da su te odredbe od sada pozitivno pravo u Republici Hrvatskoj. To je shvaljiva i očekivana odluka jer je Hrvatska ratificirala (potvrdila) tu Konvenciju (Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 10/04), a sama Budimpeštanska konvencija stupila je na snagu 1. travnja 2005. godine.

Budimpeštanska konvencija sadržava opće odredbe, definicije pojmova, polje primjene, prava i obveze ugovaratelja, prijevoznika (i stvarnog prijevoznika), krcatelja zajedno s njegovom odgovornošću, prijevoz opasnih i štetnih stvari. Posebna je glava posvećena prijevoznim ispravama, odgovornosti prijevoznika, prigovorima primatelja i tužbama, kogentnosti propisa o odgovornosti prijevoznika i završnim odredbama. Budimpeštanska konvencija, kao unifikacijska, veoma je značajna u situaciji kad se u državama pravni odnosi iz prijevoza stvari u unutarnjim vodama različito uređuju. Naime, iako je riječ o brodovima koji plovo, razlike koje se ipak javljaju u stvarnim i pravnim obilježjima pomorske i unutarnje plovidbe² bile su razlogom da je u Budimpeštanskoj konvenciji, osobito se to iskazuje u području odgovornosti prijevoznika, kombinirani utjecaj međunarodne reglamentacije (konvencije) kopnenog (osobito cestovnog) i pomorskog prijevoza. Izdvajam o d g o v o r n o s t prijevoznika kao temu, jer su upravo na tom području zanimljive promjene koje zahtijevaju usporedbu s odgovarajućim rješenjima međunarodnog pomorskog prijevoza i našeg Pomorskog zakonika koji slijedi načela mjerodavnih međunarodnih konvencija.

2. TEMELJ ODGOVORNOSTI PRIJEVOZNIKA

U čl.16. Budimpeštanske konvencije propisuje se da će prijevoznik odgovarati za gubitak ili oštećenje stvari (robe) u vremenu njihova preuzimanja na prijevoz do predaje, kao i za zakašnjenje u predaji, osim ako može dokazati da je gubitak prouzročen okolnostima koje brižljivi (koji postupaju s pomnjom) prijevoznik nije mogao spriječiti i okolnostima koje nije mogao otkloniti. Ovakav se izričaj rabi i u kopnenim konvencijama (Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom – CMR, 1956. i Konvencija, odnosno Jedinostvena pravila o o ugovoru o međunarodnom željezničkom prijevozu robe u redakciji Protokola iz 1999. - CIM). Te konvencije inače propisuju *objektivnu* (kauzalnu, na temelju uzročnosti) odgovornost. Međutim, te konvencije nabrajaju i druge razloge za oslobođenje od odgovornosti u sklopu klasične objektivne odgovornosti, a što je osobito značajno u odgovoru na pitanje o temelju odgovornosti. Budimpeštanska konvencija, međutim, spominje «brižljivog», pažljivog prijevoznika (*diligent carrier*), što se

² Poblize Ivo Grabovac, Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Split, 2003., str. 399.

uklapa u širi pojam *dužne pažnje* (*due diligence*)³. Dužna je pažnja inače temeljni postulat Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, 1924. s Protokolom o izmjeni 1968.- tzv. Haaško-Vysbijska pravila). Stoga se može tvrditi da je riječ o *pretpostavljenj* (predmnijevanoj) *krivnji*, odnosno o *subjektivnoj odgovornosti*, kao što je i u pomorskom prijevozu, u međunarodnom na temelju Haaško-Vysbijskih pravila (a kasnije i u Konvenciji o prijevozu robe morem, Hamburška pravila, 1978.) i u našem Pomorskom zakoniku. Može se jedino tvrditi da je takva subjektivna odgovornost pooštrena utoliko što se traže veoma stroga stručna mjerila u procjeni je li bilo propusta u djelovanju prijevoznika.⁴

3. OSPOSOBLJAVANJE BRODA ZA PLOVIDBU

Glede osposobljavanja broda za plovidbu Budimpeštanska konvencija slijedi pomorski uzor iz Haaško-Vysbijskih pravila, tj. dužnost prijevoznika dužnom pažnjom (*due diligence*) osposobiti brod za plovidbu prije i na početku putovanja, kako bi, uzimajući u obzir stvari koje treba prevesti, osigurao da brod bude u stanju primiti teret, da bude sposoban za plovidbu, popunjen posadom i opremljen u skladu s važećim propisima te, značajna praktična nadopuna, da posjeduje potrebne domaće i međunarodne ovlasti za prijevoz dotičnih stvari (robe). Mislim da je pri redigiranju Budimpeštanske konvencije bila prilika za promjenu u pravednijoj i pravno utemeljivoj obvezi da se ova dužnost prijevoznika protegne na cijelo vrijeme prijevoza kao što je o uostalom u Hamburškim pravilima.

4. NAUTIČKA KRIVNJA

Što je s kontroverznom nautičkom krivnjom (*krivnjom u plovidbi i rukovanju brodom*) za koju pomorski prijevoznik ne odgovara ako su oštećenja, manjak ili zakašnjenje u predaji tereta prouzročeni radnjama ili propustima zapovjednika broda, drugih članova posade i ostalih osoba koje rade za prijevoznika (Haaško-Vysbijska pravila, naš Pomorski zakonik, v. čl. 550. st. 2.)? Hamburška pravila nemaju tu ekscipciju. Kakvo rješenje ima Budimpeštanska konvencija, čije su odredbe naše pozitivno pravo, u suvremenim proturječnim međunarodnopavnim stajalištima? Čini se da je Budimpeštanska konvencija našla kompromisno rješenje. Iako ona sadrži tradicionalne odredbe o ništavosti bilo koje ugovorne klauzule kojima se isključuje ili ograničava odgovornost prijevoznika u smislu konvencije, ili se prebacuje teret dokazivanja, ili se skraćuju rokovi tužbi, kada je riječ o nautičkoj krivnji dopušta se *dispozitivnost*, sloboda ugovaranja, ako je prijevoznik ispunio

³ Inače se dužna pažnja u Budimpeštanskoj konvenciji izričito spominje u čl.3. st. 3. (sposobnost broda za plovidbu) i u čl. 25. st. 2.c (mogućnost ugovorne dispozicije za mane koje su postojale prije početka putovanja broda).

⁴ Poblize Ivo Grabovac, *Odgovornost prijevoznika u Konvenciji o ugovoru o prijevozu stvari u unutarnjoj plovidbi – usporedna raščlamba*, Hrvatska pravna revija, Zagreb, veljača 2001., str. 35.-36.

svoje obveze prema posadi u osposobljavanju brod za plovidbu dužnom pažnjom (*due diligence*) prije i na početku putovanja, osim ako je čin ili propust rezultat *kvalificirane krivnje* koja se izražava poznatom sintagmom.⁵ Prema tome, valja kao preduvjet posebice ugovoriti oslobođenje od odgovornosti za tzv. nautičku krivnju. Bez obzira, međutim, na spomenute odredbe, Budimpeštanska je konvencija, osjetljiva i «opterećena» na problematiku nautičke krivnje (a poznato je da jedan od davnih nacrti konvencije za unutarnju plovidbu nije imao odredaba o toj krivnji, što je bio kamen spoticanja u prihvaćanju tog nacrti kao konvencije), omogućila da načelo o oslobođenju od nautičke pogreške bude čak i sastavni dio konvencijskih odredaba. Naime, prema čl. 32. («Regionalne odredbe o odgovornosti») svaka država ugovarateljica može u trenutku potpisivanja konvencije, ili pri ratifikaciji (pristupanju i sl.) ili kasnije, izjaviti u odnosu na prijevoz stvari (robe) između luka ukrcaja i luka iskrcanja, od kojih su obje na vlastitom području ili je jedna na vlastitom području, a druga na području države koja je isto izjavila, da prijevoznik neće odgovarati za gubitak prouzročen djelovanjem ili propustom zapovjednika broda, peljara ili bilo koje druge osobe u službi broda, potiskivača ili tegljača u vrijeme plovidbe ili u vrijeme kada se formira sastrav potiskivanih ili tegljenih brodova. Uvjet je da je prijevoznik ispunio svoje obveze prema posadi u osposobljavanju broda za plovidbu dužnom pažnjom prije i na početku putovanja (što je u skladu s Haaško-Vysbijskim pravilima, ali različito od Hamburških pravila koja propisuju takvu obvezu prijevoznika za cijelo vrijeme putovanja). Ipak, nema oslobođenja od odgovornosti za prijevoznika i u takvim okolnostima ako mu se dokaže već prije opisana kvalificirana krivnja.⁶ Republika Hrvatska nije dala takvu izjavu, pa nas ni u domaćem pravu ne obvezuju spomenute «regionalne odredbe», ali u svakom slučaju primjenjuje se načelo *dispozicije* (uz ispunjenje spomenutih uvjeta) za nautičku krivnju.

5. ODGOVORNOST ZA POŽAR ILI EKSPLOZIJU –DISPOZITIVNOST

Valja napomenuti da je dopuštena *dispozitivnost* i glede ugovaranja odgovornosti za požar ili eksploziju na brodu u smislu *d o k a z a n e* krivnje prijevoznika (kao što postoji i u Hamburškim pravilima). Tada, na temelju ugovora, krcatelj mora dokazivati krivnju prijevoznika (ili stvarnog prijevoznika) te njegovih osoba ili manu broda (*a defect of the vesssel*). Konačno dopušteno je ugovoriti da za nedostatke, mane broda koje postoje prije početka putovanja ili kada je riječ o brodarskom (*charter*) ugovoru, ugovoru o brodskom prostoru, prijevoznik neće odgovarati ako može *dokazati* da se takvi nedostaci nisu mogli otkriti prije početka putovanja iako je primijenjena dužna pažnja, pozornost (*due diligence*).

⁵ Čin ili propust u namjeri da se prouzroči šteta iili bezobzirno postupanje sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno nastupila (v. čl. 25. st. 2.a).

⁶ U Budimpeštanskoj konvenciji precizira se kada će ove specifične odredbe stupiti na snagu za države ugovarateljice i kad se može otkazati spomenuta izjava (usp. čl. 32. st. 2. i 3.).

Glede već spomenute mogućnosti dispozitivnim propisima urediti štetne posljedice na stvarima (robi), zanimljivo je istaknuti da Budimpeštanska konvencija (v. čl. 16. st. 2.) odgovornost prijevoznika za gubitak ili oštećenje na stvarima, koje je nastalo za vrijeme prije nego su se stvari ukrcale na brod ili u vrijeme nakon što su se iskrcale s broda, uređuje pravom države koje se primjenjuje na ugovor o prijevozu. To znači, kao i u Haaško-Vysbijskim pravilima, *ne primjenjuje* se Konvencija za razdoblje prije ukrcajanja ili nakon iskrcaja stvari, nego mjerodavno nacionalno pravo. U našem slučaju za unutarnju plovidbu primjenjuje se Pomorski zakonik koji je usklađen s Haaško-Vysbijskim pravilima.

6. OSLOBOĐENJE PRIJEVOZNIKA OD ODGOVORNOSTI

U čl. 18. Budimpeštanske konvencije propisuje se da se prijevoznik (i stvarni prijevoznik) *oslobađa odgovornosti* kada gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastupi zbog jedne od sljedećih okolnosti ili rizika: a) djela ili propusta krcatelja, primatelja ili osobe koja je ovlaštena raspolagati stvarima (robom), b) rukovanja robom, ukrcaja, slaganja ili iskrcaja robe kad to obavlja krcatelj, primatelj ili treće osobe koje rade u ime i za račun krcatelja ili primatelja, c) ukrcaja robe na palubu ili na otvorene prostore broda kada je takav prijevoz ugovoren s krcateljem ili je u skladu s praksom specijalizirane trgovine ili to traže pozitivni propisi, d) naravi robe koja je kao takva izložen potpunom ili djelomičnom gubitku ili oštećenju, osobito zbog loma, hrđanja, truljenja, sušenja, curenja, normalnog rasipanja (u zapremini ili masi) ili od djelovanja crva ili glodavaca, e) nedostatka ili oštećenja ambalaže na robi koja po svojoj naravi podliježe gubitku ili oštećenju ako nije pakirana, ili je nedostavno pakirana, f) nepotpunosti ili nedostatnosti (nedovoljnosti) oznaka za identifikaciju robe, g) pomaganja ili spašavanja, ili pokušaja pomaganja ili spašavanja, u unutarnjim vodama i h) prijevoz živih životinja, osim u slučaju ako prijevoznik nije poduzeo mjere ili izvršavao naputke iz ugovora o prijevozu.

Ako bi se u okolnostima slučaja gubitak ili oštećenje mogli pripisati jednom ili više nabrojanih okolnosti ili rizika (opasnosti), *pretpostavlja se (predmnijeva se)* da je šteta nastala od tih okolnosti ili rizika, tj. opasnosti, zapravo uzroka. Ta se predmnijeva ne primjenjuje ako oštećena osoba, oštećenja ugovorna strana *d o k a ž e* da pretrpljeni gubitak nije nastao ili nije isključivo nastao od barem jednog od nabrojanih okolnosti ili rizika (opasnosti).

Dakle, Budimpeštanska se konvencija (a time i naše pozitivno pravo) nije opredijelila za poznatu pomorskopravnu ustanovu «izuzetnih slučajeva» (*excepted perils*) iz Haaško-Vysbijskih pravila, s dokazivanjem baš *uzročne veze*,⁷ nego za *p o s e b n e o p a s n o s t i*, s dokazivanjem *mogućnosti uzročne veze*,⁸ pojam koji se primjenjuje u sustavu odgovornosti prijevoznika u kopnenim konvencijama i nacionalnim pravima koja se priklanjaju tim konvencijama, kao

⁷ Potanje Dragan Bolanča, *Odgovornost brodarka za izuzete slučajeve*, Split, 1996.

⁸ Potanje Ivo Grabovac, *Prijevozno ugovorno pravo Republike Hrvatske*, Split, 1999., str. 138., 155.

što je i hrvatsko pravo. To je, također, kompromisni izbor iz poznatih pravnih instituta u sklopu odgovornosti prijevoznika u prijevozu stvari. Međutim, bez obzira na pravnoteorijske razlike, koje zapravo i nisu bitne, u tumačenu obaju instituta, praksi je cilj olakšati prijevozniku položaj u pokušaju oslobođenja od odgovornosti u prijevozu stvari.

Međutim, posebno valja naglasiti, što je novo rješenje u prometnom pravu, da se i odgovornost za *zakašnjenje* spominje u kontekstu primjene posebnih opasnosti (jednako se i izuzeti slučajevi odnose samo na štete na stvarima od gubitka ili oštećenja). Naime, u međunarodnome pomorskom prijevozu stvari, a na temelju Haaško-Vysbijskih pravila, izuzeti se slučajevi nisu ni mogli odnositi na štete zbog zakašnjenja jer ta Pravila, po svemu sudeći, nisu ni uređivala odgovornost prijevoznika za zakašnjenje,⁹ premda su neki od slučajeva mogli biti uzrokom i zakašnjenja u prijevozu (npr. sanitarna, karantenska ograničenja, štrajk, opće otpuštanje radnika s posla – *lock out*, spašavanje ili pokušaj spašavanja ljudi ili imovine na moru, odnosno skretanje, devijacija s plovidbenog puta u slučajevima spomenutih spašavanja ili iz drugih opravdanih razloga). Međutim, nedvojbeno je da Hamburška pravila reguliraju i odgovornost za zakašnjenje, ali više ne poznaju institut izuzetnih slučajeva. Ipak, i u Hamburškim pravilima, kao poseban popis, postoji odredba da prijevoznik ne odgovara kada gubitak, oštećenje ili zakašnjenje nastanu zbog poduzetih mjera za spašavanje života ili zbog razboritih mjera za spašavanje imovine na moru (a u Haaško-Vysbijskim pravilima spominje se kao jedan izuzeti slučaj).

U međunarodnom prijevozu stvari kopnom (CMR, CIM) nabrojene «posebne opasnosti» su faktički i praktički mogle prouzročiti samo materijalne štete na stvarima (robi). Ima li onda smisla, ako se slijedi numeracija «posebnih opasnosti», uključiti i odgovornost za zakašnjenje (u predaji stvari) u pravni mehanizam razloga za oslobođenje od odgovornosti? Mislim da je prihvatljivo obuhvatiti ekscepcijama i odgovornost zbog zakašnjenja (npr. u CIM-u se spominje kao posebna opasnost i izvršenje od strane pošiljatelja, primatelja ili njihovih pomoćnika formalnosti koje zahtijevaju cainska ili druga upravna tijela). Posebno opravdanje da se i zakašnjenje obuhvati tim institutom u unutarnjoj plovidbi, prema Budimpeštanskoj konvenciji, jest činjenica da je u popisu «posebnih opasnosti» i pomaganje ili spašavanje, odnosno pokušaj pomaganja ili spašavanja, sa svim posljedicama, pa i mogućnost zakašnjenja u prijevozu stvari, koje iz takvih djelovanja mogu nastati.

7. OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI

Od ostalih rješenja iz Budimpeštanske konvencije, sada mjerodavne u hrvatskom pravu unutarnjeg prijevoza stvari, valja spomenuti *ograničenje odgovornosti*, koje je usklađeno s Haaško-Vysbijskim pravilima kad je riječ o gubitku ili oštećenju

⁹ Potanje Ivo Grabovac, *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Split, 2005., str. 164.-170.

stvari. Jednake su svote kao i u našem Pomorskom zakoniku (usp. čl. 563. st. 1.), tj. propisuje se 666,67 obračunskih jedinica Posebnog prava vučenja po koletu ili drugoj jedinici tereta ili 2 obračunske jedinice po kilogramu mase izgubljene ili oštećene robe, kako je označeno u prijeznoj ispravi, prema tome koji je iznos viši. Glede visine prava na ograničenje za štete zbog zakašnjenja u predaji stvari uzori su kopnene konvencije i Hambuška pravila (iznos vozarine). Gubitak prava na ograničenje odgovornosti uređuje se jednako kao i u Haaško-Vysbijskim i Hamburškim pravilima (osebujni, već spomenuti opis kvalificirane krivnje), pa nema promjena u odnosu na pomorsko zakonodavstvo (v. čl. 566. našeg Pomorskog zakonika).

Zanimljivo je spomenuti posebne odredbe u konvenciji za *kontejnere*; naglasak je na okolnosti je li kontejner deklariran kao jedinica tereta ili je riječ o kontejneru, spremniku u kojem su stvari, pa će visina odgovornosti, kao i do sada ovisiti o tome jesu li stvari označena u prijeznoj ispravi (pobliže o konkretnim najvišim iznosima odgovornosti za kontejnere u čl. 20. st. 1. i 2. Budimpeštanske konvencije).

8. PRAVNI UČINCI PRIGOVORA PRIMATELJA

Do sada poznati i priznati pravni učinci *pisanog prigovora* od strane primatelja kada je posrijedi oštećenje ili manjak ostali su nepromijenjeni prema standardima Haaško-Vysbijskih pravila (*prima facie* dokaz da je prijevoznik uredno ispunio obvezu predaje stvari ako nema prigovora o roku, odmah prilikom isporuke ako su gubitak, zapravo manjak, ili oštećenje stvari vidljivi). Međutim, za razliku od Haaško-Vysbijskih pravila rok u slučaju da gubitak (zapravo manjak) ili oštećenje nisu vidljivi, nije tri dana nego je sedam uzastopnih dana od dana isporuke (v. čl. 23. Budimpeštanske konvencije).

9. UMJESTO ZAKLJUČKA

Već sam upozorio na dužnost naše države da Budimpeštansku konvenciju, koju je ratifikacijom prihvala, ugradi u zakonodavna rješenja i u domaćoj unutarnjoj plovidbi.¹⁰ Usuglašavanje međunarodnih normi s nacionalnim pravom već je davna praksa u pomorskoj plovidbi. Odredbe Budimpeštanske konvencije pravno teorijski su zanimljive i u načelu prihvaljive kao određeni korektiv za pomorsku plovidbu. Naime, osobina je te Konvencije da nastoji kompromisno iznalaziti rješenja, osobito glede odgovornosti prijevoznika. Taj se kompromis očituje u zamisli da se iz međunarodnog pomorskog i kopnenog sustava odgovornosti u prijevozu stvari uzajamnim ustupcima propišu suvremeni postulati odgovornosti.

¹⁰ Usp. Ivo Grabovac, *Prijevoz stvari u unutarnjoj plovidbi u Hrvatskoj – de lege lata i de lege ferenda*, Split, 2007., str. 7., 103.-104.

Budimpeštanska konvencija stoga obiluje zanimljivim i osebnim rješenjima koje sam u radu naglašavao, a u budućoj primjeni bit će zadatak i naše sudske prakse tumačiti ih.

NEW SYSTEM OF LIABILITY IN THE CARRIAGE OF GOODS BY INLAND WATERWAYS

In September 2004 Croatia ratified the Budapest Convention on the Contracts for the Carriage of Goods by Inland Waterways of 2000 (inforced 1 April 2005). As a result, in the Republic of Croatia the new Inland Waterways Navigation and Ports Act was enforced 1 November 2000. That Act expressly emphasizes the application of the above-mentioned Convention also in the national carriage of goods in inland waterways. The author analyses the specific main characteristics of the Budapest Convention with regard to the liability of the carrier.

Key words: Inland Waterways, Carriage of Goods, Budapest Convention, Liability of the Carrier.