

Havanja i plovarenje

# POMORSKO I OPĆEPROMETNO PRAVO

odgovornost

## POJAM I GOSPODARSKO ZNAČENJE PROMETA

gospodarska kategorija

Ekonomska pojava prometa podrazumijeva cirkulaciju ili promet materijalnih dobara, robe, novca, vijesti, pisama i slika, odnosno prenošenje gospodarske vrijednosti najčešće od mjesta proizvodnje do mjesta potrošnje.

Termin koji se koristi za promet robe i drugih materijalnih vrijednosti, osoba ili putnika

Termin koji se koristi za prijenos vijesti, slika i pisama.

Termini i komunikacija se u ekonomskom pogledu određuju zajedničkim pojmom promet. Njegovim se označavanjem bavi EKONOMIKA PROMETA.

PROMETNO PRAVO - skup pravnih propisa i pravila kojima se regulira prometna djelatnost kao specifična gospodarska djelatnost.

Staviti se regulira gospodarsku ili privrednu djelatnost, prometno pravo kao pravna grana čini dio prometa ili trgovačkog prava, ali zbog svojih specifičnih normi izdvaja se iz trgovačkog prava kao prometno pravo u samostalnu granu prava.

Djelovi prometa

1. prometno ili plovidbeno pravo (pravo unutrašnje i unutrašnje plovidbe)
2. željezničko pravo (pravo željezničkog prometa)
3. cestovno pravo (pravo cestovnog prometa)
4. zračno pravo (pravo zračnog prometa)

(2, 3, i 4 čine skupa kopreno i zračno prometno pravo)

vojske



otuda i podjela na:

zemaljski i pomorski promet

## POMORSKO PRAVO

→ kategorija prometnog prava

## POJAM I PODJELA POMORSKOG PRAVA

POMORSKO PRAVO (eng. maritime law) čini sustav pravnih normi koje reguliraju pravne odnose u svezi s pomorskim djelatnostima let. mare - more

Pojam

Pomorsko pravo je

- a. autonomno - jer samostalno i sustavno obrađuje specifične pravne odnose koji se javljaju na moru i u svezi s morem
- b. univerzalno - jer su sredstva i uvjeti plovidbe svugdje isti i stoga je potrebno da se istim ili sličnim pravima reguliraju konkretni pomorskopравни odnosi (nastojanje da se uklone razlike u pravima pojedinih zemalja)

Podjela pomorskopravne materije:

Pravni odnosi u svezi s morem proučavaju se u sklopu:

1. Međunarodnog prava mora- regulira odnose međunarodnih subjekata (države i međunarodnih organizacija) u svezi s morem i pomorskim djelatnostima. Dijeli se na:
    - a. međunarodno pravo mora u miru
    - b. međunarodno pravo mora u ratu
  2. Pomorsko upravno pravo- sadrži ponajprije propise čiji je cilj ostvarenje sigurnosti plovidbe
  3. Pomorsko imovinsko pravo- uređuje specifične imovinsko pravne odnose u sklopu onih aktivnosti koje su vezane uz more (stvarna prava na brodu, iskorišćavanje brodova, posebice ugovora o prijevozu stvari i osoba, probleme koji nastaju pri sudaru brodova, pravne odnose spašavanja na moru, pomorske havarije itd.)
- +
4. međunarodno pomorsko privatno pravo- propisi o mjerodavnom pravu koji će se primijeniti na odnose s međunarodnim elementom
  5. pravo pomorskog osiguranja- normira posebne odnose iz osiguranja protiv pomorskih rizika
  6. pomorsko radno pravo- regulira pravne probleme radnih odnosa u pomorstvu
  7. pomorsko krivično pravo- sadrži odredbe o suzbijanju i kažnjavanju kruga specifičnih krivičnih djela koja se javljaju u pomorskim djelatnostima i odnosima
  8. pomorsko prekršajno pravo- čini skup normi o prekršajima pozitivnih propisa pomorskog prava, te- eventualno- i propise prekršajnog postupka)
  9. pomorsko procesno pravo- obuhvaća norme koje se odnose na posebnu nadležnost organa i postupak za primjenu imovinskopravnih, upravnih i kaznenih normi pomorskog prava

## KRATAK POVIJESNI PREGLED POMORSKOG PRAVA U SVIJETU

Stari vijek:

Hamurabijev zakonik (oko 2000g. pr. Kr)- sadrži i pomorskopravne odredbe

Digesta pravni zbornik rimskog cara justinijana (533g)

Rodos: Lex rodia de jactu- o zajedničkoj havariji; Nomos rodion Nautikos- Pomorski zakonik Rodosa

Zbirka pomorskopravnih pravila istočnog Sredozemlja iz razdoblja od 7-9 st.

Srednji vijek:

- statuti gradova (npr. Pisa, Marseille, Venecija, Genova)- sadrže i propise pomorskog prava

Privatne zbirke:

Consulatus Maris (Barcelona 15st.)

Guidon de la mer (Marseille ili Rouen- 16st.)

Novi vijek:

Uredba o trgovačkoj mornarici (ordonance de la marine marchande)- 1681g- kodificira sve pravovaljane pomorske i lučke običaje

Code de commerce- 1807g.- pomorsko imovinsko pravo

Najnovije doba:

Pomorski kodeksi- tj. zakonici o plovodbi

Angloamerička pomorska prava temelje se na običajnom pravu i sudskoj praksi, ali postoje i pisani zakoni:

- a. Merchand Shipping Act- 1894g.
- b. Carriage og Goods by Sea Act- Haaška pravila- 1924g.
- c. SAD- Harter Act

## POVIJESNI RAZVOJ POMORSKOG PRAVA NA NAŠOJ OBALI

1. U statutima su se kodificirali pravovaljani pomorski običaji. Među najvažnijima ubrajaju se:

1. dubrovački (1272g)
2. splitski (1240g)
3. korčulanski (1214g)
4. zadarski (1305g)
5. senjski (1388g)
6. trogirski (1322g)

2. Code de commerce- pa i za vrijeme Austrijanaca

3. Kraljevina Juoslavija: Uredba o stvarnim pravima na brodu i o pomorskim privilegijama (1939g.)- vrijedilo kao pravno pravilo do 1978g. tj. do Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi

4. SFRJ:

- Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi- 1978g
- Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova (1959g)
- Zakon o naknadi štete zbog sudara brodova (1966g)
- Zakon o spašavanju na moru i unutrašnjim plovnim putevima (1966g)
- Zakon o vađenju potonulih stvari iz mora (1966g)
- Jedinstveni zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (1978g)- nazivan i plovidbenim zakonom jer je regulirao plovidbu morem i unutrašnjim vodama- 1046 članaka

5. Republika Hrvatska:

- Pomorski zakonik Republike Hrvatske- NN 17/94. Unutrašnja plovidba bit će uređena odvojenim zakonom
- Lučke uzance- iz 1950g. a za Rijeku posebne uzance iz 1982g.

**Pomorski zakonik:** ⇒ novi 2004.

1. dio:

- opće odredbe o pom. pravu

2. dio:

(materija –međunarodnog- prava mora)

- opće odredbe - unutrašnje morske vode - teritorijalno mora - gospodarski pojas -

epikontinentski pojas - pravo progona
3. dio: - uređuje pomorsko dobro, a sastoji se od tri glave: osnovne odredbe, koncesije i zaštita morskog okoliša
4. dio: - posvećen sigurnosti plovidbe I. zajedničke odredbe II. Plovni putevi III. Luke IV. Plovidba i peljarenje V. Brod VI. Plutajući objekt VII. Brodica (čamac) IX. Inspekcijski nadzor
5. dio: - Državna pripadnost, identifikacija, upis i brisanje broda
6. dio: - stvarna prava (pravo vlasništva, založna prava, postupovni propisi)
7. dio: - brodar- odgovornost brodara i postupak ograničenja brodarove odgovornosti
8. dio: - ugovori: ugovori o gradnji broda, ugovori o iskorištavanju brodova, propisi o ugovoru o pomorskoj agenciji, ugovor o pomorskom osiguranju
9. dio: - plovidbene nezgode: sudar brodova, spašavanje, vađenje potonulih stvari, zajedničke havarije, izvanugovorna odgovornost vlasnika broda i brodara, odgovornost poduzetnika nuklearnog broda
10. dio: - zajedničke odredbe, izvršenje radi namirenja novčane tražbine na brodu, propisi o izvršenju radi predaje broda, osiguranje
11. dio: - kolizijske norme o mjerodavnom pravu i o nadležnosti sudova RH
12. dio: - kaznene odredbe (pomorski prekršaji, privredni prekršaji)
13. dio: - ovlaštenja, prijelazne i završne odredbe

## NA MEĐUNARODNOJ RJEŠENJIMA UNIFIKACIJA (UJEDNAČAVANJE) POMORSKOG PRAVA

Različito nacionalni zakoni i propisi o pomorskim odnosima koče nesmetan razvoj pomorske plovidbe trgovine i izazivaju pravnu nesigurnost. Zato se ujednačavanje pomorskog prava nameće kao imperativ. Naime, plovidbena djelatnost obavlja se na području većeg broja država, pa je nužno da se čitav pothvat, kao jedinstvena cjelina, uredi sadržajno-jednakim propisima.

Brojne međunarodne organizacije svojim djelovanjem pridonose ujednačavanju pomorskog prava:

- a. Udruženje za međunarodno pravo
- b. Međunarodni pomorski odbor
- c. Međunarodna brodarska komora
- d. Međunarodna trgovačka komora
- e. Balučko i međunarodno pomorsko vijeće
- f. Međunarodna pomorska organizacija
- g. Konferencija UN-a za trgovinu i razvoj
- h. Komisija UN-a za međunarodno trgovačko pravo

Osobito su važna; među ostalima (vidi str.18) Hamburška pravila (Konvencija UN-a o prijevozu robe morem- 1978g)

CLJ: sigurnost  
plovidbe

**OSNOVE POMORSKOG UPRAVNOG PRAVA  
(SIGURNOST PLOVIDBE)**

UNUTARAJA (domaća)

KLASIF

**1. Organizacija službe sigurnosti plovidbe u Republici Hrvatske**

**1. Tehničko- stručni poslovi:**

U ove poslove ubrajaju se osobito poslovi koji se odnose na:

- uređivanje plovni putova,
- održavanja njihove plovnosti,
- postavljanje objekata za sigurnost plovidbe na tim putovima, te
- osiguranje pravilnog funkcioniranja plovni putova u obalnome moru Hrvatske (čemu posebno služi meteorologija, hidrografija, radijska služba i služba spašavanja), zatim
- na održavanje luka za sigurnu plovidbu, na peljarenje i na utvrđivanje sposobnosti brodova za plovidbu.

Plovni put na obalnome moru Hrvatske jest pojas na tome moru dovoljno dubok i širok za sigurnu plovidbu broda, koji je, prema potrebi, i obilježen. Objekti sigurnosti plovidbe su: svjetionici, obalna svjetla, plutače i druge oznake...

Ove poslove obavljaju posebne ustanove i organizacije. Hrvatski registar brodova obavlja sljedeće poslove:

- utvrđuje sposobnost za plovidbu i obavlja baždarenje brodova i određenih vrsta brodica
- utvrđuje sposobnost za uporabu i baždari plutajuće objekte
- utvrđuje sigurnost kontejnera
- utvrđuje podobnost ustrojstva brodar glede sigurnog rada i zaštite okoliša tijekom korištenja brodova
- sudjeluje u istraživanju uzroka nezgoda brodova
- sudjeluje u radu i u izvršavanju obveza prema međunarodnim organizacijama glede nabrojanih poslova

Nabrojani poslovi obuhvaćaju  donošenje tehničkih pravila  kojima se propisuju najviše praktično provedive međunarodno prihvaćene tehničke norme

**2. Upravni poslovi:**

Ovi poslovi obuhvaćaju:

- održavanje reda u lukama
- vođenje određenih  evidencija
- izdavanje propisanih isprava
- inspeksijski nadzor nad primjenom propisa o sigurnosti plovidbe i sposobnosti broda

Upravne, odnosno inspeksijske poslove sigurnosti plovidbe obavljaju nadležni upravni organi, lučke kapetanije i republički organ inspekcije sigurnosti plovidbe, odnosno Ministarstvo pomorstva, prometa i veza.

**Lučke kapetanije:**

- obavljaju neposredno sve inspeksijske poslove sigurnosti plovidbe u okviru zakonskih prava i dužnosti
- održava red u lukama te
- vodi postupak zbog pomorskih prekršaja

Pomorski prekršaj je povreda propisa kojima se uređuju odnosi u obalnom moru, obalama, lukama i brodovima u svezi s prometom, sigurnošću plovidbe i zaštitom ljudskih života na mora.

### Inspektorat sigurnosti plovidbe:

- a. prati i proučava stanje sigurnosti plovidbe i u suradnji s drugim inspekcijama, trg. društava, građanina
- b. organizira i poduzima akcije radi unapređivanja sigurnosti plovidbe
- c. nadzire rad kapetanija u poslovima inspekcije sigurnosti plovidbe
- d. pruža stručnu pomoć u radu inspektorima sigurnosti plovidbe
- e. brine se o stručnom osposobljavanju inspektora
- f. rješava žalbe protiv rješenja koja u prvom stupnju iz ovlaštenosti organa inspekcije sigurnosti plovidbe donesu kapetanije, te obavlja i ostale poslove utvrđene zakonom

### Pomorsko dobro

POMORSKO DOBRO je opće dobro od interesa za RH, te ima njezinu osobitu zaštitu, a koristi se pod uvjetima i na način propisan zakonom.

Pomorsko dobro čine:

- a. unutrašnje morske vode
- b. teritorijalno more
- c. njegovo dno i podzemlje
- d. te dijelovi kopna koji su po svojoj prirodi namijenjeni javnoj pomorskoj uporabi ili su takvima proglašeni

Pomorskim dobrom se smatraju:

- |                           |   |
|---------------------------|---|
| 1. morska obala           | 8. nasipi   |
| 2. luke                   | 9. sprudovi   |
| 3. lukobrani              | 10. hridi   |
| 4. izgrađene obale        | 11. grebeni   |
| 5. gatovi                 | 12. ušća rijeka koje se izljevaju u more                |
| 6. brodogradilišni navozi | 13. prokopi (kanali) spojeni s morem                    |
| 7. navozi                 | 14. jezera slane vode koja su prirodno povezana s morem |

Morska obala se proteže od crte srednjih visokih voda (aritmetička sredina svih visokih voda tijekom mjeseca ili godine) i obuhvaća:

- a. pojas kopna koji je ograničen crtom do koje dopiru najveći valovi za nevremena, kao i
- b. onaj dio kopna koji po svojoj prirodi ili namjeni služi korištenju mora za pomorski promet i morski ribolov te
- c. za druge svrhe koje su u vezi s korištenjem mora, ali
- d. uz uvjet da je širok najmanje 6 metara od crte koja je vodoravno udaljena od crte srednjih viših visokih voda.

(crtu utvrđuje Državni hidrografski institut).

Iznimno, ministar može na prijedlog županijske skupštine odrediti da se morskom obalom smatra širi dio kopna od (načelno) utvrđenog, ako po svojoj prirodi ili namjeni služi ili može služiti općoj uporabi, ili, suprotno, uži dio kopna ako to zahtijeva postojeće stanje na obali (potporni zidovi, zidovi kulturnih i vjerskih objekata i sl.)

U slučaju dvojbe je li dobro određeno pomorsko dobro, odluku donosi Vlada RH, uz prethodno pribavljeno mišljenje državnog pravobranitelja.

1. Na pomorskom dobru NE mogu se stjecati ni pravo vlasništva ni druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi
2. svakoj osobi dopuštena je upotreba, odnosno korištenje pomorskog dobra prema njegovoj prirodi i namjeni, u skladu s odredbama Pomorskog zakonika
3. pomorskim dobrom upravlja, održava ga i zaštićuje RH neposredno ili putem županija
4. fizičkim ili pravnim osobama se može koncesijom odobriti posebna uporaba ili gospodarsko korištenje dijela pomorskog dobra, pod uvjetom da takvo korištenje nije u suprotnosti s interesima RH. Davanjem pomorskog dobra na posebnu uporabu ili korištenje koncesijom mogu se druge osobe djelomice ili potpuno isključiti iz takve uporabe ili korištenja, osim u slučaju više sile ili nevolje na moru, dok one traju

#### Koncesije daju:

- a. do 4 godine- bez čvrstih objekata- skupština županije na temelju mišljenja gradskog poglavarstva
- b. preko 4 godine- na temelju javnog prikupljanja ponuda- županija uz suglasnost ministarstva pomorstva i veza
- c. 12-33g.- Vlada RH
- d. preko 33 g.- Sabor RH

Predviđena je i mogućnost odbijanja tzv. koncesijskog odobrenja. Koncesijsko odobrenje daje se za obavljanje djelatnosti na morskoj obali ili na unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru RH.

Koncesijsko odobrenje daje na zahtjev Vijeće za koncesije na rok od 1 godine. Vijeće za koncesije ima 5 članova koje imenuje ministar pomorstva, prometa i veza i djeluje pri županijskom uredu za pomorstvo.

Dio pomorskog dobra, pored toga, namijenjen za potrebe obrane, regulaciju rijeka, vodotoka spojenih morem i drugih objekata infrastrukture od interesa za RH, može se odlukom vlade RH isključiti iz opće uporabe.

### Luke i red u lukama → tehničko

LUKA (eng. Harbour, port) općenito je područje kojemu je priznat položaj uređenog mjesta za krcanje, iskrcavanje i kretanje brodova te primanje i smještaj putnika i robe.

MORSKE LUKE su "sve luke u koje redovito uplovljavaju pomorski brodovi i koje se upotrebljavaju za međunarodnu trgovinu." - Konvencija i Statutu o međunarodnom režimu morskih luka

LUKA je <sup>morski morem</sup> ~~vodena~~ i s ~~vodama~~ izravno povezan kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, lukobranama, uređajima, postrojenjima i drugim objektima namijenjenim za pristajanje, sidrenje i zaštitu morskih brodova, ukrcavanje i iskrcavanje stvari i putnika, uskladištavanje robe i ostala manipuliranja robom, proizvodnju, oplemenjivanje i doradu robe i ostale gospodarske djelatnosti u međusobnoj te prometnoj ili tehnološkoj svezi. - Pomorski zakonik '94.

Luke mogu biti: PO NAMJENI

- a. luke javnog prometa - otvorene isključivo za domaći promet  
otvorene za javni promet - pod federalnim uvjetima, može upotrebljavati svaka fizička i pravna osoba

a & b mogu biti otvorene za međunarodni i domaći promet

u posebnoj upotrebi ili grupa: konzultacija p. di f. osoba (nautičari, turizmi, ind. brodograditeljski, nb.) ili drugi tipovi

b. luke za posebne namjene- ako se prije toga utvrdi da je udovoljeno propisanim uvjetima za sigurnost plovidbe u luci

Glede korištenja luke otvorene za međunarodni javni promet i plaćanja lučkih naknada strani su plovni putovi izjednačeni s hrvatskima, uz uvjet uzajamnosti (reciprociteta)

posebni mapis / otvorena za sve zastane

Načelo jednakog tretmana nije svojstveno pri uporabi luka za posebne namjene (posebnih luka tj. namjenskih luka)

→ Luke otvorene za javni promet dijele se na:

1. luke osobitog (međunarodnog) gospodarskog interesa za Hrvatsku
2. luke županijskog značaja
3. luke lokalnog značaja

brodograditeljski

→ Luke za posebne namjene mogu biti: vojne luke, luke tijela unutrašnjih poslova, luke nautičkog turizma, industrijske luke, sportske luke i ribarske luke

• Lučke djelatnosti su zL 65.

Privez i odvez brodova, jahti, ribarskih, sportskih i drugih brodica/zatim ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj robe, posebice skladištenje i prenošenje roba i drugih materijala/pa ukrcaj i iskrcaj putnika, ali i ostale gospodarske djelatnosti. p.f. osobe req. za obavljanje obrta

• Lučke djelatnosti obavljaju trgovačka društva na temelju koncesije od 10 godina. Jednom trgovačkom društvu ne može se dati koncesija za obavljanje svih lučkih djelatnosti. Može se dati koncesija i za suprastrukturu i infrastrukturu.

LUČKA UPRAVA

DO 99 GOD  
30-50 → 50 godina

• Lučke pristojbe su - PRIHOD LUČKE UPRAVE  
Luke otvorene za j. promet

1. pristojba za uporabu obale (plaća brod koji koristi luku u svrhu ukrcavanja ili iskrcavanja putnika ili tereta)
2. brodska ležarina (plaća brod koji koristi luku u bilo koju svrhu osim ukrcavanja ili iskrcavanja putnika i tereta)
3. pristojba za vez (plaća vlasnik ribarskog broda, jahte, ribarske, sportske ili druge brodice i plutajućeg objekta)

PZ

**SIDRIŠTE** (eng. roadstead) je mjesto izvan luke gdje se sidre brodovi. Razlikujemo stalno i prigodno sidrište

mora namijenjen

**Sidrište** je uređeni i obilježeni dio plavnog puta ili luke namijenjen manevriranju i sidrenju.

Lučka kapetanija brine se o sigurnosti plovidbe.

Luka otvorena za domaći promet mora imati najnužniju opremu i uređaje za prihvat ulja i otpadaka s brodova.

zaštita okoliša  
morskog

\*\*\* Brod odgovara za štetne posljedice udara:

zL 511 P2

(brod + fiksni) UDAR ≠ SUDAR (zdeleka brod)

**UDAR** je materijalni sraz broda s fiksним pomorskim ili kopnenim objektom: za pojam udara bitan je nasilan dodir broda s objektom koji se ne smatra brodom) \* nasilan dodir broda s nekim fiksnim pomorskim ili kopnenim objektom koji se ne smatra brodom.

Pod odgovornošću broda razumijeva se odgovornost vlasnika broda i brodar. Odgovornost je kauzalna (objektivna) tj. brod odgovara bez obzira na to da li je kriv.

Brod neće odgovarati samo ako je šteta uzrokovana krivnjom trgovačkog društva ili tijela koje upravlja lukom ili stanjem obale, lukobrana, uređaja i postrojenja. Ista načela vrijede i za štetu koju brod uzrokuje plutajućim objektima, podvodnim kabelima, cjevovodima.

Odgovornost je stroga jer brod odgovara i za višu silu.

Brod odgovara //

### Plovidba

domaćih

KABOTAŽA- je prijevoz putnika i stvari između naših luka i ostalih dijelova obalnog mora, mogu je obavljati samo hrvatski brodovi. 1200 tona, Min. može odobiti ako je u interesu RH uz uslov Prijevoz putnika stranom jahtom ili stranom brodicom bez naplate ne smatra se kabotažom. uz uslov unutar unutarnjih morskih voda i teritorijalnog mora

KABOTAŽNO TEGLJENJE- je tegljenje koje počinje i završava u hrvatskim lukama ili u obalnome moru Hrvatske; ne mogu ga obavljati strani brodovi bez odobrenja ovlaštenog organa - ministarstva

Objekti koji smetaju plovidbi moraju se po nalogu lučke kapetanije ukloniti s plovnog puta. Strani brod dužan je vijati zastavu svoje državne pripadnosti dok je u teritorijalnom moru ili unutrašnjim morskim vodama RH.

### Peljarjenje

vođenje plovne osjete - plovna osjeta

PELJARENJE je davanje stručnih savjeta zapovjedniku broda od stručnih osoba (peljara) za vođenje broda radi sigurne plovidbe u lukama, jesnacima i drugim područjima obalnoga mora.

Poslove peljarenja u obalnom moru Hrvatske ne mogu bez posebnog odobrenja ministarstva mjerodavnog za pomorstvo obavljati strane pravne osobe. izdati samo ako ne može ili ne želi obaviti domaća pravna osoba

- Prema prostoru na kojemu se obavlja peljarenje ono može biti:
  - a. lučko- određuje lučka kapetanija u području luke do određene granice
  - b. obalno- određuje ministar pomorstva, prometa i veza do granice lučke osjete u dijelu unutarnjih m. voda i t. n.

- Prema obveznosti razlikuje se:
  - a. obvezno- za brodove određene vrste određuje se ako je to potrebno radi sigurnosti plovidbe- ne podliježu mu hrvatski ratni brodovi, hrvatski javni brodovi, brodovi koji služe za održavanje plovnih puteva, hrvatski putnički brodovi i trajekti koji plove u redovitoj liniji te brodovi čija je bruto tonaža manja od 500. JAHTE > 1000 podnosi
  - b. dobrovoljno (fakultativno)- ako peljarenje nije obvezno, peljar ga je dužan prekinuti na zahtjev zapovjednika broda koji se koristi uslugama pomorskog peljarenja

Peljarenje obavlja trgovačko društvo koje za obavljanje ovih poslova dobiva odobrenje Ministarstva pomorstva, prometa i veza. pravna osoba

Peljarenjem se može koristiti svaki brod uz jednake uvjete. U pogledu korištenja usluga peljarenja i plaćanja naknade za te usluge, strani su brodovi izjednačeni s domaćim brodovima, uz uvjet uzajamnosti (reciprociteta)

Peljar mora imati propisanu stručnu spremu, plovidbeni staž i položen stručni ispit a u pogledu zdravstvenih i psihofizičkih sposobnosti mora ispunjavati uvjete propisane za članove posade hrvatske

trgovačke mornarice u službi palube. Pri obavljanju poslova pomorskog peljarenja peljar mora imati iskaznicu kojom se utvrđuje njegovo svojstvo peljara te oznaku kojom se na vidljiv način pokazuje to svojstvo.

Peljar je dužan:

1. odbiti peljarenje ako gaz broda ne odgovara dubini mora na mjestu određenom za njegov prilaz ili sidrenje, ili ako brod nije sposoban za plovidbu, ili ako od lučke kapetanije nije dobio dopuštenje za uplovljenje ili isplovljavanje
2. za vrijeme peljarenja davati stručne savjete zapovjedniku broda, upozoravati ga na uvjete plovidbe i na propise što vrijede u području u kojemu brod plovi
3. nakon završenog peljarenja u određenim slučajevima pismeno izvijestiti lučku kapetaniju o obavljenom peljarenju

Peljar ne smije napustiti peljareni brod koji je stigao iz inoozemstva prije nego što brod od ovlaštenih organa dobije odobrenje za slobodnu vezu s obalom.

Za usluge peljarenja broda plaća se naknada čiju visinu posebnim propisom određuje ministar pomorstva prometa i veza.

Peljarenje broda ne oslobađa zapovjednika broda koji se koristi uslugama peljarenja od obveze i odgovornosti da upravlja plovidbom i manevrira brodom. Brodar koji se koristi uslugama peljarenja odgovara za radnje i propuste peljara, kao i za radnje i propuste članova posade svojeg broda.

Kao dobar poznavatelj maritimno-nautičkih mjesnih prilika, peljar je zapovjednikov savjetnik, no zapovjednik konačno odlučuje. Naše načelo prihvaća načelo po kojemu za štete trećim osobama što ih učini peljar uvijek odgovara brod, odnosno brodar, bez obzira na to je li peljarenje obvezno ili dobrovoljno.

Međutim, u regresnom odnosu (ako ga tuži), brodaru za takve štete odgovara trgovačko društvo u kojemu je peljar bio u radnom odnosu u trenutku uzrokovanja štete. Brodar mora dokazati krivnju peljara (dakle, osnova odgovornosti je tzv. dokazana krivnja). Peljar je bio kriv ako:

- nije postupio s "prosječno profesionalnom pažnjom" i
- "znanjem srednje sposobnog peljara"

Organizacija koja je ovlaštena obavljati usluge peljarenja odgovara ograničeno tj. samo do određene visine, bez obzira je li stvarna šteta veća. (iznos naknade po tarifi X 300) Zakonskim se ograničenjem odgovornosti može koristiti i sam peljar ako se prema zakonu može tražiti naknada štete neposredno od njega, a on sam nije štetu prouzročio namjerno.

SQLAS (nakon Titanica- Konvencije o zaštiti ljudskog života na moru)

Sposobnost broda utvrđuje se tehničkim nadzorom, odnosno pregledom brodova. Te poslove, u svojstvu organa državne uprave, obavlja hrvatski registar brodova. Pregledi mogu biti:

1. osnovni- pregled je obavezan pregled kojim podliježe postojeći brod (tj. brod koji nije u gradnji) prije početka korištenja, i to prigodom:
  - a. upisa u upisnik brodova
  - b. izmjene namjene, izmjene granica plovidbe ili drugih osobina broda na koje se odnose odredbe tehničkih pravila
2. redoviti- pregledi su obvezni pregledi kojima podliježe postojeći brod u vremenskim razmacima propisanim tehničkim pravilima
3. izvanredni- pregledi su obvezni pregledi kojima podliježe postojeći brod u slijedećim slučajevima:
  - a. nakon što pretrpi nezgodu (havariju) ili se pronađu nedostaci koji mogu utjecati na sposobnost broda za plovidbu

- b. prigodom popravaka ili obnove dijela broda
- c. prilikom odgode redovitih pregleda u skladu s odredbama tehničkih pravila
- d. kada je brod u raspremi dulje od jedne godine
- e. prigodom privremene promjene namjene ili područja plovidbe
- f. kad to za određeni brod zahtijeva Registar, kao dodatak redovitim pregledima

**BRODSKE ISPRAVE** koje brodovi moraju imati služe kao dokaz o identitetu, sposobnosti za plovidbu i ostalim svojstvima broda. Brodske knjige, što se moraju voditi na brodu, služe za unošenje podataka o važnijim događajima i obavljenim radnjama na brodu.

• Brodske isprave o identitetu broda:

1) Upisni list:

Upisni list u našem pravu izdaje se brodu upisanom u upisnik pomorskih trgovačkih brodova u upisnik pomorskih ribarskih brodova ili upisnik pomorskih javnih brodova. Upisnim listom dokazuje se hrvatska državna pripadnost. Zapravo, upisni list sadrži sve upise iz uloška glavne knjige upisnika brodova u koji je brod upisan. Upisni list sadrži:

- list A: navedeni potanji tehnički podaci o brodu, namjena broda, najmanji broj članova posade i dr.
- list B: u kojemu se upisuju podaci o bordovlasniku *event. o brodu*.
- list C: u kojemu se može upisati hipoteka, zakup broda i brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod (time charter)

Upisni list izdaje lučka kapetanija koja je brod upisala u upisnik.

2) Privremeni plovidbeni list:

Privremeni plovidbeni list izdaje se brodu nabavljenom u inozemstvu koji još nema upisnog lista i brodu koji je u inozemstvu, a izgubio je upisni list. Brod koji još nije upisan u hrvatski upisnik brodova, stječe privremenim plovidbenim listom hrvatsku državnu pripadnost te time pravo i dužnost da vije zastavu hrvatske trgovačke mornarice.

Privremeni plovidbeni list vrijedi do dolaska broda u prvu domaću luku, ali najdulje jednu godinu od dana njegova izdavanja. Tu ispravu izdaje hrvatsko diplomatsko ili konzularno predstavništvo.

3) Popis posade:

Popis posade moraju imati pomorski brodovi koji obavljaju međunarodna putovanja i drugi pomorski brodovi čija se posada ukrcala na temelju propisane isprave za ukrcu. Popisom posade utvrđuje se koje su kvalifikacije. Na popisu posade potvrđuje se dolazak broda i njegov odlazak iz luke. Popis posade izdaje lučka kapetanija.

Pri svakom dolasku broda u luku popis posade mora se predati lučkoj kapetaniji, a u inozemstvu hrvatskom diplomatskom ili konzularnom predstavništvu, ako ono postoji u luci dolaska. Ti organi zadržavaju popis posade do odlaska broda. Predaja popisa posade nije obvezna za brodove koji održavaju redovite linije u domaćoj plovidbi.

Postoje naravno i brodske isprave o sposobnosti broda za plovidbu i o ostalim osobinama broda.

Važnije brodske knjige:

1. Brodski dnevnik: dužan je u nas voditi brod iznad 50BT i brod koji ima porivni stroj s više od 110kW, bez obzira na tonažu. Brodski dnevnik vodi se za vrijeme plovidbe i boravka broda u luci svakog dana od 00 do 24 sata, i to na posebnoj stranici za svaki dan.

2. Dnevnik stroja: mora se voditi na brodu hrvatske trgovačke mornarice na motorni poriv iznad 50BT sa strojem snažnijim od 110kW. U dnevnik stroja unose se podaci o brodskom pogonskom uređaju (ovjerava lučka kapetanija)
3. Zdravstveni dnevnik: dužan je voditi brod u dugoj plovidbi i u velikoj obalnoj plovidbi, kao i svaki drugi brod čija zapremnina iznosi više od 400BT
4. Radio dnevnik: mora se voditi na brodu i brodicu
5. Knjiga pregleda i nadzora: sadrži podatke o uređajima, sredstvima, opremi, kao i popis brodskih isprava i knjiga koje brod mora posjedovati
6. Knjiga tereta: podaci o vrsti, količini i smještaju tereta na brodu

### Posada broda

• Posadu broda čine osobe, ukrcane za obavljanje poslova na brodu i upisane u popis posade.

Član posade broda hrvatske trgovačke mornarice, što obavlja poslove kojima se osigurava plovidba može biti:

- a. osoba koja je propisanim ispitom stekla odgovarajuće znanje i koja za obavljanje tog zvanja na brodu ima odgovarajuće ovlaštenje te
- b. pripravnik za stjecanje zvanja

Članovi posade mogu stjecati i posebna ovlaštenja. Ovlaštenje za obavljanje poslova na brodu može se dati samo osobi koja je tjelesno i duševno sposobna obavljati posao na brodu, te nije ovisna o opojnim drogama i alkoholu, što se utvrđuje liječničkim pregledom i kontrolira periodičnim pregledima.

Kao član posade na brod može se ukrcati samo osoba koja ima pomorsku knjižicu ili odobrenje za ukrcavanje.

\* Pomorskom knjižicom dokazuje se:

- stručna sprema člana posade,
- zdravstveno stanje,
- svojstvo u kojem je član posade ukrcan na brod te
- trajanje zaposlenja na brodu

Pomorska knjižica s vizom za putovanje u inozemstvo, koju izdaje mjerodavna lučka kapetanija,:

- služi i kao putna isprava (putovnica) i
- ovlašćuje osobu da bude član posade broda koji plovi u inozemstvo te
- da putuje u inozemstvo radi ukrcavanja na brod ili
- da se nakon iskrcavanja s broda u inozemstvu vrati u Hrvatsku

• Članovi posade se u praksi raspoređuju po službama što se obavljaju na brodu u:

① Služba palube: obuhvaća poslove navigacije broda i sve poslove u svezi sa članovima posade broda i u svezi s teretom na brodu, te poslove održavanja trupa broda. Poslovima službe palube rukovodi prvi časnik palube.

② Služba stroja: obuhvaća poslove koji se odnose na rad i održavanje pogonskih i drugih postrojenja broda, električnih instalacija i pomoćnih uređaja. Poslovima službe stroja rukovodi upravitelj stroja.

④ Služba veze: obuhvaća:

- a. predaju i primanje svih vrsta znakova i obavijesti pomoću optičkih i radiouređaja na brodu
- b. održavanje optičkih uređaja, radiouređaja, elektronskih i drugih uređaja slabe struje na brodu, koji služe za održavanje unutrašnjih i vanjskih veza broda.

Poslovima te službe rukovodi časnik veze, a ima li brod samo radiofonski uređaj, onda radiofonist.

⑤ Zdravstvena služba: obuhvaća poslove zdravstvene zaštite članova posade, putnika i ostalog broškog osoblja, a njima rukovodi broški liječnik (u međunarodnim propisima predviđa se obvezna prisutnost liječnika na brodovima koji prevoze više od 12 putnika). Na brodovima koji nemaju broškog liječnika određene poslove zdravstvene službe obavlja časnik palube (obično drugi časnik) ili član posade kojega odredi zapovjednik broda.

⑥ Opća služba: obuhvaća poslove opskrbe broda, poslove u svezi s prihvatom, smještajem, prehranom, posluživanjem i druge poslove koji nisu obuhvaćeni ostalim službama na brodu. Poslovima opće službe rukovodi broški komesar, a gdje njega nema, član posade kojega odredi zapovjednik broda.

### Ukrcaj i iskrcaj članova posade:

#### POPIS POSADE:

U popisu posade utvrđuje se:

- koje su se osobe i kada ukrcale na brod
- za kakve poslove
- koje su njihove kvalifikacije

✳ Upis zapovjednika broda u popis posade (ukrcaj, ukrcanje na brod) odnosno brisanje zapovjednika broda iz popisa posade (iskrcaj, iskrcanje s broda) obavlja lučka kapetanija (u inozemstvu diplomatsko ili konzularno predstavništvo RH) i to u luci u kojoj se zapovjednik ukrcava ili iskrcava, na temelju pismenog zahtjeva vlasnika broda ili brođara.

(Popis posade ne predaju brođovi koji održavaju redovne linije u domaćoj plovidbi)

✳ Upis (ukrcaj) u popis posade odnosno brisanje (iskrcaj) iz popisa posade ostalih članova posade obavlja lučka kapetanija na prijedlog zapovjednika broda. Zapovjednikovo pravo da predloži ukrcaj ili iskrcaj člana posade (naravno, bez ikakva utjecaja na radni odnos) mora biti usklađeno s općim aktom brođarske organizacije. Takvo je zapovjednikovo pravo razumljivo ako se ima na umu da je zapovjednik *osobno odgovoran za sigurnost broda i osoba na brodu*, te je dužan i ovlašten održavati red i uopće kontrolirati rad posade broda.

Upis u brod ima *konstitutivan karakter*, naime bez te formalne potvrde lučkog organa određena osoba ne može postati zapovjednik broda ili obavljati neku drugu dužnost na brodu kao član posade. Upletanje pomorsko- upravnih organa je potrebno, jer se želi spriječiti da se kao član posade ili kao zapovjednik broda ukrcava osoba koja nema formalne stručne kvalifikacije, što bi moglo ugroziti sigurnost broda i osoba na brodu.

Ako u stranoj luci nema diplomatskog ili konzularnog predstavništva naše države, podatke o ukrcavanju i iskrcavanju u brođski dnevnik upisuje zapovjednik broda. Čim brod stigne u luku u kojoj postoji predstavništvo naše države, zapovjednik društva dužan je tom organu podnijeti popis posade da bi se u nj upisali podaci o ukrcaju (iskrcaju) koji proistječu iz brođskog dnevnika.

## POMORSKA KNJIŽICA:

(? Što dokazuje pomorska knjižica?)

I u pomorsku knjižicu, odnosno odobrenje za ukrcavanje unose se podaci o ukrcaju i iskrcaju zapovjednika i ostalih članova posade.

- podatke o ukrcaju i iskrcaju zapovjednika broda upisuje vlasnik broda
- podatke o ukrcaju i iskrcaju ostalih članova posade upisuje zapovjednik broda ili časnik koji ga zamjenjuje

Svako unošenje podataka u pomorsku knjižicu i odobrenje za ukrcavanje mora biti ovjereno potpisom ovlaštene osobe i pečatom broda, nadležnog organa ili poduzeća. Ispod potpisa upisuje se u zagradi tiskanim slovima prezime i ime potpisnika). Lučka kapetanija (diplomatsko- konzularno predstavništvo) ovjerava da podaci o ukrcaju i iskrcaju uneseni u pomorsku knjižicu (odobrenje za ukrcavanje) odgovaraju podacima o ukrcaju ili iskrcaju unesenima u popis posade.

### ● Osnovne obveze člana posade:

Član posade mora obavljati poslove na brodu u skladu sa svojim dužnostima propisanim zakonom i pravilima navigacije, tako da ne uvede u opasnost sigurnost prometa ili ošteti brod, teret, ugrozi sigurnost osoba na brodu ili okoliš onečišćenjem opasnim i štetnim tvarima s broda.

Bez odobrenja dežurnog časnika član posade ne smije, dok je na straži, napustiti mjesto i prostoriju u kojoj stražari. Časnici na straži također ne smiju napuštati svoje mjesto bez dozvole zapovjednika. Za boravka broda na sidrištu stalna straža u smjenama mora se obavljati na mostu i u strojarnici.

Član posade dužan je odmah obavijestiti zapovjednika broda, odnosno dežurnog časnika, o svakom izvanrednom događaju koji bi mogao ugroziti sigurnost broda, putnika, drugih osoba na brodu, tereta ili onečistiti okoliš štetnim i opasnim stvarima na brodu.

U plovidbi u obalnom moru Hrvatske član posade dužan je odmah obavijestiti zapovjednika, odnosno dežurnog časnika kad ustanovi da pojedini svjetionici i svjetla ne rade ili kada oznake i plutače nisu na svojem mjestu, o kojim je neispravnostima zapovjednik dužan bez odgađanja obavijestiti mjerodavnu lučku kapetaniju.

U opasnosti, brodolomu, ili inače u slučaju havarije, članovi posade dužni su zalagati se za spašavanje broda, osoba, tereta i za zaštitu okoliša sve dok zapovjednik broda ne naredi da se brod napusti.

Član posade, hrvatski državljanin, ne smije u inozemnim lukama sporeve iz radnih odnosa iznositi pred strane sudove ili organe. Radi zaštite svojih prava i interesa iz tih odnosa, može se obraćati samo našim diplomatskim ili konzularnim predstavništvima

### ● Posebno o pravu člana posade na povratno putovanje:

(repatrijacija) = POVRATNO PUTOVANJE

Članu posade koji za vrijeme ili nakon prestanka radnog odnosa bude iskrcan s broda izvan njegove luke ukrcavanja, brodar je dužan osigurati povratak u luku njegova ukrcavanja.

Ako brodar ne osigura povratno osiguranje članu posade, onda će to putovanje na teret brodara osigurati iz inozemstva naše diplomatsko ili konzularno predstavništvo.

Troškove povratnog putovanja člana posade namiruje brodar. Brodar ima pravo regresa za naplatu svih troškova povratnog putovanja od člana posade koji se:

- bez dozvole iskrcao s broda, i time, svojom krivnjom,
- doveo do prestanka zaposlenja (samovoljno napuštanje trgovačkog društva) ili
- koji se iskrcao s broda zbog ozljede ili bolesti koje je sebi uzrokovao namjerno ili krajnjom (grubom) nepažnjom

Troškovi povratnog putovanja obuhvaćaju troškove za stan, hranu i prijevoz člana posade od trenutka njegova iskrcavanja s broda do trenutka njegova povratka u luku ukrcavanja ili prebivalište.

Povratno se putovanje smatra osiguranim ako je članu posade osigurano zaposlenje na odgovarajuće poslove na brodu koji plovi u luku njegova ukrcavanja. U tom slučaju njemu pripada naknada za rad koji je obavljao na brodu.

Isti tretman pri povratnom putovanju imaju i stranci koji su članovi hrvatskog broda.

### Posebno o odgovornosti brodara za štetu koju pretrpi član posade: (?)

1. Brodar je dužan članu posade nadoknaditi štetu nanесenu stvarima namijenjenim za njegovu osobnu uporabu na brodu, koje su mu uništene ili oštećene prilikom brodoloma ili druge havarije broda. Naime, brod je stalno radno mjesto i mjesto boravka članova posade. Stoga članovi posade, osim svoje nužne odjeće, nose sa sobom i druge stvari koje su im potrebne (npr, knjige, fotoaparate, radioprijemnike i sl.).

2. Član posade koji je zaposlen kod brodara u slučaju brodoloma ima pravo na naknadu za svaki dan stvarnog trajanja nezaposlenosti, i to u visini plaće koju mu je trebalo isplatiti prema ugovoru, ali ukupni iznos takve naknade ne može premašiti iznos dvomjesečne plaće.

3. Za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade (štete zbog nesposobnosti za rad, troškovi liječenja, troškovi zbrinjavanja obitelji, pretrpljeni bolovi, itd.) odgovara brodar ako ne dokaže da šteta nije nastala zbog njegove krivnje. Znači, općenito krivnja se brodara pretpostavlja (načelo tzv. pretpostavljene krivnje). Ako brodar želi otkloniti svoju odgovornost, morat će

dokazima oboriti pretpostavku svoje krivnje.

Također, prema općim propisima, u slučaju tjelesne ozljede ili smrti člana posade nastale zbog *opasne stvari ili opasne djelatnosti*, brodar odgovara na temelju objektivne (kauzalne) odgovornosti. Brodar će se tada moći osloboditi odgovornosti i ako dokaže da je šteta nastala isključivo radnjom oštećenika ili treće osobe, koju on nije mogao predvidjeti i čije posljedice nije mogao izbjeći ili otkloniti.

Konačno, ako član posade tjelesnu ozljedu ili smrt pretrpi na radu ili u svezi s radom na brodu zbog nepostojanja uvjeta za siguran rad, brodar uvijek odgovara ako ne dokaže da je član posade broda štetu izazvao namjerno ili krajnjom nepažnjom. To znači da je u slučaju propusta u tehničko-zaštitnim mjerama sigurnosti rada na brodu odgovornost broдача poostrena kauzalna (jedini razlog za oslobođenje je dokazana kvalificirana krivnja člana posade- oštećenika)

### Funkcije zapovjednika broda:

#### 1. UPRAVNI POSLOVI (javna ovlaštenja):

Zapovjednik broda na hrvatskom brodu mora biti naš državljanin. Izuzetak: kad je brod u vlasništvu strane osobe, namijenjen za šport ili zabavu (jahta), a upisan je u hrvatski upisnik brodova.

Zapovjednika broda imenuje ili razrješava brodar. Može obavljati upravne poslove, javna ovlaštenja, nastupati kao organ državne vlasti. Ako je zapovjednik stranac, to preuzima najstariji časnik palube (Hrvat). Naravno, časnik zamjenjuje zapovjednika u slučaju njegove spriječenosti.

Zapovjednik broda dužan da svim osobama na brodu izdaje naredbe kojima se osigurava brod i njegova plovidba i održava red na brodu (npr. ograniči slobodu kretanja na brodu).

U slučaju rođenja i smrti, te izjave posljednje volje tj. izvanredni oblik oporuke (koji vrijedi 30 dana nakon povratka oporučitelja u Hrvatsku)- upisuje zapisnik o činjenici u brodski dnevnik te dostavlja zapisnike nadležnom organu u prvoj domaćoj luci u koju stigne, a u inozemstvu najbližem diplomatskom ili konzularnom predstavništvu naše države

U slučaju kaznenih djela- može čak lišiti slobode počinitelja- predati organu ministarstva unutarnjih poslova

Samovoljni odlazak s broda- ako se ne vrati u luku na vrijeme i u roku od 3 dana ne prijavi lučkoj kapetaniji

#### 2. SIGURNOST BRODA:

Zapovjednik dužan poduzeti sve mjere za sigurnost broda i plovidbe. Dužan je osobno upravljati brodom kada to zahtijeva sigurnost broda, a osobito u ulasku u luku, kanal ili rječku ili kada iz njih izlazi, kao i u vrijeme slabe vidljivosti.

Ako je propast broda neizbježna; zapovjednik broda mora spašavati najprije putnike i druge osobe na brodu, ukloniti brod prije potonuća s plovnog puta na unutrašnjim morskim vodama, te narediti da se brod napusti. Ako je moguće, najprije će spasiti brodski dnevnik, druge brodske knjige, brodske isprave, morske karte putovanja i gotov novac brodske blagajne. Tek nakon što, u granicama stvarne mogućnosti, poduzme opisane mjere, zapovjednik broda smije napustiti brod.

#### 3. ZASTUPANJE BRODARA:

(? Brod, brodica, nuklearni brod?)

## PRAVNI POJAM BRODA, VRSTE BRODOVA I INDIVIDUALIZACIJA BRODA

Pravni pojam broda = POKRETNINA

- OBJEKTI NA MORU su sve naprave koje su građene tako da se održavaju na morskoj površini.
- PLUTAJUĆI OBJEKTI su takve naprave koje se mogu prilagoditi da se održavaju na vodi (da plutaju), ali namjena im nije mijenjanje mjesta. To su npr. plutajući svjetionici, plutače, brodovi nastambe, ugostiteljski objekti itd. Te naprave mogu biti predmetom reguliranja pomorskog upravnog prava.
- <sup>ŠIRI SMISAO (sve brodovi)</sup> BRODOVI- plovne naprave tj. prilagodene, osposobljene za pokretanje vlastitom ili tuđom pogonskom snagom (širi smisao) - prihvaća se ova definicija (brod je stvar, iako ima elementa za personifikaciju- odgovara za štetu). Za pojam broda u našem pravu nije važno je li riječ o plovnim objektima kojima je plovidba glavna namjena i cilj, te su konstrukcijski podešeni upravo za tu svrhu
- TEHNIČKI PLOVNI OBJEKTI- plovni objekti koji mogu ploviti, ali im plovidba nije glavna svrha, već sporedna, već im je osnovna funkcija da obavljaju raznovrsne tehničke radove = platforme

Kategorije:

Vrste broda prema namjeni:

**HRVATSKI RATNI BROD**- jest plovni objekt, uključujući podmornicu, koji je pod zapovjedništvom pripadnika oružanih snaga RH, čija je posada vojna, odnosno podvrgnuta vojnoj stezi i koji je dužan vijati vanjske znakove raspoznavanja ratnih brodova hrvatske državne pripadnosti kad god je potrebno da svoje svojstvo učini poznatim.

<sup>ili smisao</sup> **BROD** jest plovni objekt (trgovačke mornarice) osposobljen za plovidbu morem čija je duljina veća od 12 metara i bruto tonaža veća od 15 ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika.

**BRODICA**- je plovni objekt namijenjen plovidbi morem koji nije brod (formalno). Svaka brodica je brod u smislu obveza ako prevozi više od 12 putnika bez obzira na veličinu (pokretnine su, upisuju se u upisnik brodova ako se želi dignuti hipoteka) <sup>DULJINA > 2,5 M / snaga veća od 5 kW</sup>  
<sup>NE: on putnik dr. p. objeđuta / pt. isklj. za nadjeccijici / kamare, gondole, daste</sup>

**PUTNIČKI BROD**- jest u skladu sa SOLAS-om, svaki brod koji je ovlašten prevoziti više od 12 putnika

TERETNI BROD- brod koji ne ispunjava uvjete putničkog broda
TEHNIČKI PLOVNI OBJEKT- jest brod koji je namijenjen obavljanju tehničkih radova (npr. dizalica, plutajući dok, platforma za istraživanje i iskorištavanje nafte i sl.)
NUKLEARNI BROD- jest pomorski brod opremljen nuklearnim postrojenjem
RIBARSKI BROD- jest brod koji je namijenjen i opremljen za lov ribe ili drugih bića koja žive u moru ili na morskome dnu
JAHTA- je brod ili brodica koji u negospodarske svrhe služi razonodi, športu ili rekreaciji
JAVNI BROD- jest brod čiji je vlasnik, odnosno brodar, država ili njezin organ, a koji nije ratni brod i služi isključivo u negospodarske svrhe
TANKER ZA ULJE- jest brod namijenjen ponajprije prijevozu ulja u razljevenom stanju
BROD U GRADNJI- jest gradnja broda od trenutka polaganja kolibice ili sličnog postupka gradnje do trenutka upisa u upisnik brodova.
STRANI TRGOVAČKI BROD- je pomorski brod koji ima stranu državnu pripadnost
STRANI RATNI BROD- je onaj brod koji ima stranu državnu pripadnost, pripada ratnoj mornarici, pod zapovjedništvom je vojne osobe, čija je posada vojna, a dužan je vijati vanjske znakove raspoznavanja ratnih brodova svoje državne pripadnosti.
STRANI JAVNI BROD- je brod koji je u vlasništvu ili korištenju strane države, a nije ratni brod i služi isključivo u negospodarske svrhe.

● Individualizacija broda- opće napomene:

Brod je potrebno individualizirati fizički i pravno tj. identificirati jer služi u raznovrsnim djelatnostima na moru. Da bi se brod precizno identificirao, služe ova mjerila:

1. državna pripadnost broda
2. ime ili oznaka broda
3. luka upisa
4. zapremina i kapacitet, odnosno baždarski podaci o brodu
5. klasa broda
6. pozivni znak broda

1.državna pripadnost broda:

**DRŽAVNA PRIPADNOST**- razumijeva pravnu vezu između broda i države čiju zastavu brod ovlašteno vije, obilježava pripadnost nekoj državi koju brod stječe na temelju materijalnih i formalnih pretpostavaka.

### **Materijalne pretpostavke:**

različite su u pojedinim državama;

-većina država zahtijeva da su vlasnici broda čija je državna pripadnost u pitanju državljani te države, a ako su vlasnici brodova pravne, da te osobe imaju sjedište na području te države, ili se smatra dostatnim da je na području države registrirana, neovisno o tome gdje je stvarno sjedište.

-U nekim se državama zahtijeva da su časnici državljani države zastave (u Hrvatskoj samo zapovjednik broda).

-Postoji skupina država koje su vrlo liberalne u priznavanju državne pripadnosti brodovima jer ne traže ispunjenje određenih materijalnih pretpostavaka. Dostatan je samo formalni upis brodova.

Upravo je državna pripadnost brodova bila povod raznih rasprava na međunarodnom planu. Govori se o tzv. pogodovnim, fiktivnim ili jeftinim zastavama. Stjecanjem tzv. POGODOVNE ZASTAVE vlasnici brodova izbjegavaju obveze koje bi morali snositi u zemljama svoje stvarne pripadnosti (plaćanje pristojbi, kontrolu profita, udovoljavanje propisa glede stručnosti, radnih i životnih uvjeta itd.) pojava pogodovnih zastava izaziva zemlje u razvoju u njihovim nastojanjima da izgrade vlastitu trgovačku mornaricu. Danas fiktivnu zastavu podjeljuju određene države kao: Liberija, Panama, Cipar, Bahami, Bermudi i Somalija.

Propisi kojim se bori protiv fiktivnih zastava- *Konvencija o otvorenom moru, Ženeva 1958g.; konvencija o pravu mora 1982g.*

### **Formalne pretpostavke:**

Prema pravu većine država, upis u odgovarajući upisnik brodova, nakon čega se izdaje isprava (izvadak iz upisnika) koja služi kao dokaz državne pripadnosti broda. U nas se ta isprava zove upisni list.

Hrvatsku državnu pripadnost brod stječe upisom u odgovarajući upisnik brodova ili izdavanjem privremenoga plovidbenog lista.(zastava u odnosu 1: 1,5)

Pomorski Zakonik RH predviđa obvezno i fakultativno upisivanje.

#### **1. Obvezno upisivanje:**

U upisnik brodova mora se upisati brod koji je u cjelini ili dijelom u vlasništvu hrvatskog državljanina s prebivalištem u Hrvatskoj, ili pravnih osoba (npr. trgovačkog društva) sa sjedištem u Hrvatskoj

#### **2. Fakultativno upisivanje:**

U upisnik brodova može se upisati:

**a.**

- brod koji je u cjelini ili dijelom u vlasništvu strane fizičke ili pravne osobe, ili osobe bez državljanstva,
- ili hrvatskog državljanina s prebivalištem u inozemstvu ako je brodar toga broda hrvatsko trgovačko društvo ili druga pravna osoba sa sjedištem u Hrvatskoj,
- ili hrvatski državljanin s prebivalištem u Hrvatskoj, uz uvjet da se sa zahtjevom hrvatskog broдача za upis toga broda u upisnik brodova suglasi njegov vlasnik.

**b.**

- brod koji je u cjelini ili dijelom u vlasništvu stranih fizičkih ili pravnih osoba, uz uvjet da Republika Hrvatska obavlja kontrolu u upravnim, gospodarskim i tehničkim pitanjima nad brodom i ako taj upis dopusti Ministarstvo (pomorstva, prometa i veza)
- c.
- jahta koja je u cjelini ili dijelom u vlasništvu strane fizičke ili pravne osobe ili osobe bez državljanstva,
  - ili hrvatskog državljanina koji nema prebivalište u Hrvatskoj, ako jahta pretežno boravi u moru Republike Hrvatske
- Ovakvom odredbom proširuje se mogućnost upisa stranih jahti u domaći upisnik.

U upisnik brodova u gradnji može se, ako to zahtijeva vlasnik broda, upisati brod koji se gradi u hrvatskom brodogradilištu.

Ne može se u hrvatski upisnik brodova upisati brod koji je već upisan u inozemni upisnik brodova. Time se nastoje izbjeći slučajevi formalne dvostruke (ili višestruke) državne pripadnosti broda, što dovodi do pravne nesigurnosti.

Po našim propisima, brod se **briše** iz upisnika brodova u ovim slučajevima:

- |  |
|--|
| a. ako je propao ili se pretpostavlja da je propao; pretpostavlja se da je brod propao ako su od primitka posljednje vijesti o brodu prošla tri mjeseca. U tom se slučaju pretpostavlja da je brod propao onoga dana kada su primljene posljednje raspoložive vijesti o njemu. |
| b. ako više ne ispunjava uvjete za obvezni ili fakultativni upis u upisnik   |
| c. ako se trajno povuče iz plovidbe  |
| d. ako se upiše u neki drugi hrvatski upisnik brodova  |

Upisnici brodova su javne knjige, a izvadak ima dokazanu snagu javne isprave, ne mora se dokazivati pravni interes.

Lučka kapetanija koja vodi upisnik brodova dužna je, uz naknadu, osobi koja to zahtijeva:

- a. izdati potvrdu o stanju upisa u upisnik brodova (ili u upisnik brodova u gradnji) te
  - b. prijepis isprava koje se čuvaju u zbirci isprava
  - c. ako upisi u upisnik upućuju na te isprave
- (te potvrde i prijepisi isprava imaju dokaznu snagu javnih isprava. Tko se u pravnom prometu, postupajući savjesno, pouzda u podatke upisane u upisnik brodova, neće snositi pravne posljedice koje iz toga proisteknu)

Postoje ovi upisnici pomorskih brodova:

- a. upisnik trgovačkih brodova
- b. upisnik ribarskih brodova
- c. upisnik javnih brodova
- d. upisnik brodova u gradnji

Upisnici pomorskih brodova sastoje se od glavne knjige i zbirke isprava. Glavna knjiga upisnika brodova sastoji se od uložaka. <sup>UPISNI LIST</sup>

- a. uložak ima list A, list B i list C
- b. uložak glavne knjige upisnika javnih brodova ima samo list A i list B
- c. svaki se brod upisuje u poseban uložak

LIST A:

- upisuju se podaci o identitetu broda i njegove osnovne tehničke značajke

LIST B:

- upisuje se tvrtka, odnosno naziv i sjedište brodovlasnika, odnosno ime i prebivalište vlasnika fizičke osobe, te
- osobna ograničenja vlasnika u svezi sa slobodnim raspolaganjem brodom
- i hrvatski brodar ako je brod u vlasništvu stranog državljanina (kada se ispuni uvjet fakultativnog upisivanja)
- u ostalim slučajevima podaci o brodaru, koji nije vlasnik broda, mogu se upisati radi evidentiranja postojanja brodarka

LIST C:

- upisuju se stvarna prava kojima je brod ili dio broda opterećen te
- prava stečena tim pravima, zakup broda, broderski ugovor na vrijeme za cijeli brod (time charter)
- pravo preče kupnje (ugovor o prodaji s posebnom pogodbom na temelju koje se obvezuje kupac da će izvijestiti prodavaoca o namjeravanoj prodaji stvari određenoj osobi i o uvjetima te prodaje, te mu ponuditi da on stvar kupi za istu cijenu)
- druga ograničenja raspolaganja brodom kojima je podvrgnut vlasnik opterećenog broda
- zabrane opterećivanja i otuđivanja
- sve zabilješke za koje nije izričito određeno da se upisuju u drugi list uložka

- i vlanik brodice (čamca), a to je plovni objekt koji formalno nije brod, ako udovoljava uvjetima za obvezni ili fakultativni upis, može zatražiti da se brodice upiše u upisnik brodova. Tada se na tu brodicu glede stvarnih prava primjenjuju zakonske odredbe koje se odnose na brodove. (naime mnoge su brodice tako skupe da je potreban kredit uz hipotekarno jamstvo)
- očevidnik brodice ne predviđa mogućnost upisa hipoteke, a davanjem prava da se takva brodice upiše u upisnik, vlasniku se dopušta osnivanje hipoteke u korist vjerovnika-kreditora.

• Ime i oznaka broda:

Ime je naivazniji podatak za individualizaciju (identifikaciju) broda.

Brod koji je upisan u hrvatski upisnik brodova mora imati ime.

Tehnički plovni objekti, plutajući objekti i brodice moraju imati oznaku, a pored oznake mogu imati i ime.

Dva broda ne mogu imati isto ime, bez obzira na to u kojoj su kategoriji plovidbe, a Dva tehnička plovna objekta ne mogu imati istu oznaku.

Ime broda određuje, na prijedlog vlasnika broda, Ministarstvo (pomorstva, prometa i veza) Vlade RH.

### Luka upisa:

Brod mora nositi ime luke upisa. LUKA UPISA jest luka na čijem je području sjedište lučke kapetanije koja vodi upisnik u koji je brod upisan.

Luka upisa mora biti ispisana na krmi ispod imena broda.

### Baždarski podaci i klasa broda:

Brod se individualizira i pomoću:

*baždarskih podataka*- baždarenje broda prije upisa u upisnik brodova obavlja Hrvatski registar brodova prema tehničkim pravilima, a radi utvrđivanja tonaže broda, i

*Tonaže broda*- klasifikacija je stupanj povjerenja koje brodu pridaje određeni klasifikacijski zavod na temelju svojih pravila, a ovisi o čvrstoći, upotrebljivosti materijala i konstrukciji broda (klasifikacijski zavod u RH je Hrvatski registar brodova- franc. Bureau Veritas)

### Pozivni znak:

Brod i brodica koji imaju radiotelegrafski i radiotelefonski uređaj moraju imati pozivni znak koji se određuje rješenjem o određivanju imena broda. Taj je znak identičan s pozivnim znakom brodske radiostanice.

Pozivni znak broda sastoji se od slova, brojeva ili drugih oznaka identifikacije prema propisima u međunarodnoj radijskoj komunikaciji.

U naš očevidnik brodica upisuje se brodica koja je u cjelini u vlasništvu fizičke ili pravne osobe s prebivalištem, odnosno sjedištem u RH. Međutim, u očevidnik brodica *m o ž e* se (dakle fakultativno) upisati brodica koja je u cjelini ili dijelom u vlasništvu strane fizičke ili pravne osobe; osobe bez državljanstva ili državljanina RH koji nema prebivalište u Hrvatskoj ako brodica pretežno boravi u moru RH.

Analogija s brodovima- ne može se upisati brodica koja je upisana u upisnik brodica strane države  
Očevidnik brodica javna je knjiga, a izvod iz očevidnika ima dokaznu snagu javne isprave.

Brodica upisana u očevidnik brodica mora imati oznaku, a može imati i ime.

Brodica se briše iz očevidnika brodica u slijedećim slučajevima:

1. ako propadne ili se pretpostavlja da je propala ( smatra se da je propala ako je od primitka posljednje vijesti o njoj proteklo 3 mjeseca; u tom slučaju smatra se da je brodica propala slijedećeg dana nakon dobivene posljednje vijesti o njoj) ili ako bude uništena
2. ako više ne udovoljava uvjetima o obveznom upisu u očevidnik
3. ako se trajno povuče iz plovidbe
4. ako postane pripadnost broda ili drugog plovnog objekta ili se preinakom skрати na manje od 3 metra
5. ako se upiše u drugi hrvatski očevidnik brodica

Vlasnik brodice dužan je u roku od 15 dana od dana nastanka okolnosti koje dovode do brisanja podnijeti zahtjev lučkoj kapetaniji za brisanje brodice iz očevidnika brodica.

Brodica upisana u odgovarajući očevidnik brodica stječe hrvatsku državnu pripadnost.

Brodice upisane u očevidnik brodica na području RH dužne su izvan granica unutrašnjih morskih voda i teritorijalnog mora viti zastavu RH..

## II. POMORSKO IMOVINSKO PRAVO

### STVARNA PRAVA

#### Opće napomene:

Stvarnim pravom se reguliraju, kao skupom pravnih normi, odnosi među pravnim subjektima glede stvari. Na međunarodnom planu postoje čak tri konvencije o stvarnim pravima na brodu.

- a. Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama-1926.
- b. Druga međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama 1967g.
- c. Treća međunarodna konvencija o pomorskim privilegijama i hipotekama
- d. Međunarodna konvencija o upisu stvarnih prava na brodovima u gradnji- 1967

Pomorski zakonik RH se oslanja na Konvenciju iz 1926g.

Naš Zakonik regulira pravo vlasništva te založna prava (hipoteka na brodu i privilegij na brodu)

#### Osnovne imovinskopravne osobine broda:

Brod je po svojim imovinskopравnim osobinama pokretna, nepotrošna i sastavljena stvar s mnogim pripadnostima.

*u pr. in situ*

Razlozi "imobiliziranja":

- a. politički razlog činjenica da su stvarna prava na brodu (npr. pravo vlasništva) tijesno povezana s pravom državne pripadnosti broda; o državnoj pripadnosti broda često ovisi koji će pravni poredak biti mjerodavan u slučaju spora
- b. gospodarski razlog za stroži pravni režim sadržan je u velikoj vrijednosti broda. Zbog toga je prije potrebno da se stvarnopravno raspolaganje učini ovisnim o upisu, čime se ne samo naglašava ozbiljnost pri ugovaranju poslova nego se osigurava i dokaz o ugovorenom poslu i njegovu sadržaju. Stoga se u knjižnom sustavu i zahtijeva pismeni oblik kao bitna pretpostavka valjanosti pravnog posla kojim se zasnivaju stvarna prava  
*u stvarnopravnom raspolaganju - tretira kao nekretno*
- c. pismeni oblik - naš Pomorski zakonik izrijeком ističe da se stvarna prava na brodu upisuju u upisnik brodova. Za valjanost pravnih poslova glede stvarnih prava potreban je pismeni oblik. Pravni posao koji nije sklopljen u pismenom obliku nema pravni učinak. Pravo vlasništva i hipoteke na brodu imaju pravni učinak prema trećim osobama od trenutka upisa u upisnik brodova. Pravni učinak takva upisa u odnosu prema drugim upisima ovisi o red prednosti (za prednost upisa mjerodavan je trenutak kad je prijedlog upisa stigao lučkoj kapetaniji koja vodi upisnik brodova u koji se obavlja upis; upisi obavljeni na temelju prijedloga koji su stigli u isto vrijeme imaju isti red prednosti, ako kakvim drugim zakonom ne bi bilo drugačije određeno)

Odredbe o konstitutivnosti upisa zbog prirode stjecanja stvarnih prava ne odnose se na slijedeće slučajeve:

- a. prijelaz prava vlasništva broda na osiguratelja prihvaćanjem izjave osiguranika o napuštanju broda ili
- b. isplatom naknade iz osiguranja kod potpunog gubitka osiguranog broda, kada na osiguratelja prelaze sva prava koja osiguranik ima na osiguranom predmetu ako ih se osiguratelj tom prilikom ne odrekne

stjecanjem stvarnih prava:

- a. nasljeđivanjem
- b. dospjelošću
- c. javnom sudskom prodajom

stjecanje i prestanak (stvarnih) prava na potonulim brodovima, ako su ta prava stečena, odnosno prestala zbog propusta da se brod izvadi u propisano vrijeme (vlasnik koji ne izvadi potonulu stvar u roku od 10g. od dana kad je potonula gubi pravo vlasništva, a potonula stvar postaje vlasništvom RH)

## Proglašenjem broda pomorskim plijenom, odnosno ratnim plijenom na moru

Određbe o konstitutivnosti upisa sa svim učincima i iznimkama primjenjuju se i na:

- a. brodove u gradnji koji se grade u hrvatskim brodogradilištima od trenutka njihova upisa u upisnik brodova u gradnji, kao i na
- b. brodice koje su, na zahtjev njihovih vlasnika, upisane u upisnik brodova

Brod je i:

- a. nepotrošna stvar- jer je namijenjen trajnom iskorištavanju. Nepotrošnost se, naravno, shvaća u pravnom smislu, jer je poznato da su u apsolutnom smislu ove stvari potrošne
- b. sastavljena stvar- sastoji se od samostalnih i nesamostalnih dijelova i pripadaka. Sastavni su dijelovi npr. razni strojevi, a nesamostalni dijelovi brodske otplate. Fizički spoj tih dijelova formira brod kao organsku cjelinu. Brod zadržava svoju individualnost i postupnim izmjenama dijelova.

### PRIPADAK BRODA:

jesu sve stvari koje po svojoj namjeni trajno služe njegovoj uporabi (npr. uređaj koji je instaliran na brodu kao pokusni ne može se smatrati pripadkom), a mogu privremeno biti od broda i odvojene (npr. radi reparature u brodogradilištu ili tvornici).

- a. U pripadnosti su npr. brodice, nautički uređaji, sidra, konopi itd.
- b. Međutim, bez obzira na njihovu namjenu, pripadci su i sve stvari koje su upisane u brodski inventar.
- c. Pripadak slijedi pravnu sudbinu broda kao glavne stvari, prijenos ili otuđenje broda obuhvaća i sve njegove pripadke.
- d. Iznimno, uz pristanak vlasnika broda može se zabilježbom u upisniku brodova rezervirati pravo drugih subjekata na određenim pripadcima.

### Pravo vlasništva:

Vlasnik broda može:

1. prenijeti brod na drugu pravnu ili fizičku osobu, uz naknadu ili bez naknade
2. osnovati hipoteku na brodu
3. prenijeti ili otuđiti napuštanjem brod u korist osiguratelja
4. sklapati ugovore o plovidbenim poslovima i o zakupu

Pomorski zakonik predviđa da se brod ne može brisati iz hrvatskog upisnika ako se tome protivi vjerovnik privilegiranih tražbina ili ne pristane vjerovnik hipotekarne tražbine. Ovo se ograničenje ne primjenjuje:

- a. kad se brod briše iz upisnika zato što je propao ili se pretpostavlja da je propao, ili ako se upiše u drugi hrvatski upisnik.

- b. Ne odnosi se na prijenos prava vlasništva, odnosno otuđenje broda napuštanjem u korist osiguratelja, jer bi inače taj poznati institut pomorskog osiguranja za brodove opterećen založnim pravom bio neprimjenljiv

Brod, brod u gradnji i jahta mogu biti u *suvlasništvu*. Ako između suvlasnika nije drukčije ugovoreno, suvlasništvo se dijeli na jednake idealne dijelove. U načelu se na prava i obveze između suvlasnika primjenjuju opći propisi o suvlasništvu na pokretnim stvarima.

### Naslovi stjecanja i gubitka prava vlasništva na brodu:

Osim naslova za stjecanje i gubitak prava vlasništva koji vrijede za drugu imovinu, za brodove postoje i specifični naslovi:

- 1) proglašenje broda pomorskim plijenom, odnosno ratnim plijenom na moru
- 2) prijenos prava vlasništva na osiguratelja prihvaćanjem izjave o napuštanju,
- 3) isplatom naknade iz osiguranja
- 4) propustom vađenja potonule stvari

Među naslove stjecanja prava vlasništva ubraja se i gradnja, odnosno ugovor o gradnji broda.

5) ugovor o gradnji

### Ugovor o gradnji:



UGOVOR O GRADNJI BRODA- je ugovor kojim se brodograditelj obvezuje prema projektu i tehničkoj dokumentaciji sagraditi novi brod u određenom roku, a naručitelj se obvezuje za izgrađeni brod platiti ugovorenu cijenu

(odgovarajuće vrijedi i kod ugovora o preinaci i popravku postojećeg broda)

Ugovor o gradnji broda; te izmjene i dopune tog ugovora moraju biti sastavljene u *pismenom obliku*

Nije li ugovorom o gradnji broda predviđeno drugačije, drži se da brod u gradnji pripada brodograditelju.

### Inspektor gradnje:

- ako inspektor gradnje utvrdi da izvođenje nekih radova nije u skladu s odredbama ugovora i pravilima struke, dužan je odmah brodograditelju uputiti pismene primjedbe
- ako brodograditelj ne prihvati primjedbe inspektora gradnje, mora o tome bez odgode pismeno obavijestiti naručitelja i zahtijevati postupak koji je za takav slučaj predviđen u ugovoru

Inspektori klasifikacijskih zavoda: - nadziru gradnju broda i djeluju prema pravilima zavoda

### Hrvatski registar brodova:

- izdaje hrvatskim brodovima svjedodžbe o sposobnosti za plovidbu
- na zahtjev stranaka, obavlja nadzor nad gradnjom broda na temelju Pomorskog zakonika o utvrđivanju sposobnosti broda za plovidbu

Brodograditelj ne odgovara za nedostatke gradnje broda ako dokaže da je do njih došlo zbog toga što je pri određenim radovima postupio po zahtjevu naručitelja i upozorio ga na mogućnost nastanka štetnih posljedica koje je mogao predvidjeti uporabom dužne pozornosti (pažnje).

Kad naručitelj daje materijal za gradnju broda, brodograditelj *mora* pregledati materijal. Utvrdi li nedostatke, o tome mora bez odgode obavijestiti naručitelja, jer će inače odgovarati za štetne posljedice. Međutim, brodograditelj neće odgovarati ako je naručitelj, unatoč upozorenju o nedostacima materijala zahtijevao da brodograditelj takav materijal ugradi u brod.

Ako brodograditelj nije ujedno i projektant, odgovara za one nedostatke u gradnji koje je doduše izveo u skladu s projektom (nacrtom), ali ih je mogao otkriti upotrebom dužne pozornosti (pažnje). Ipak, nema odgovornosti brodograditelja ako je naručitelj, unatoč upozorenju, zahtijevao da se radovi izvedu prema projektu.

Brodograditelj i brodogradnja koji drže brod u gradnji (ili na popravku) u brodogradilišnoj luci imaju pravo *zadržati* brod (*retencija*) dok im ne budu isplaćene tražbine iz ugovora o gradnji (ili popravku) broda.

Brodograditelj je dužan u primjerenom roku, na svoj trošak i rizik, ukloniti nedostatke za koje odgovara. Ako se nedostaci ne mogu ukloniti, naručitelj može zahtijevati odgovarajuće sniženje cijene. Ako je pak neuklonjiv nedostatak *bitan*, naručitelj ima pravo raskinuti ugovor. U svakom slučaju ostaje pravo na naknadu štete.

Brodograditelj odgovara i za skrivene nedostatke broda koji se otkriju tijekom godine, računajući od dana predaje broda naručitelju, uz uvjet da ga naručitelj pismeno obavijesti o tim nedostacima čim ih otkrije.

### \* Založna prava - opće napomene o založnom pravu:

Založno pravo vjerovnika je općenito stvarno pravo na tuđoj stvari, prema kojem vjerovnik ima pravo namiriti se iz založene stvari ili prava ako mu potraživanje ne bude pravodobno namireno.

Založni vjerovnik - osoba koja ima založno pravo na stvari

↓ 1) HIPOTEKA NA BRODU  
2) PRIVILEGIJA NA BRODU

Založni dužnik - osoba zbog čijeg se duga zasniva založno pravo

Pravo zaloga može postojati na pokretnim stvarima, nekretninama (tzv. hipoteka) i na pravima.

### Hipoteka na brodu:

Hipoteka na brodu založno je pravo prema kojemu je vjerovnik ovlašten namiriti se iz prodajne cijene broda ostvarene sudskom prodajom.

Iznimno, ako se izvršenje hipoteke provodi u inozemstvu uz primjenu prava koje ne poznaje sudsku prodaju, vjerovnik je ovlašten namiriti se iz prodajne cijene broda ostvarene nadmetanjem na javnoj dražbi.

\* ↓↓

Hipoteka na brodu može sadržavati i ovlaštenje vjerovnika da ako ne bude isplaćen, namiri svoje dospjelo nepodmireno potraživanje iskorištavanjem broda. Ovo će ovlaštenje imati pravno djelovanje prema trećima upisom u upisnik brodova.

1. Hipoteka prati brod (brod je njome opterećen), djeluje prema svim osobama, bez obzira na promjenu vlasnika broda, čim se upiše u upisnik brodova. Osnova za upis hipoteke je ugovor (ugovorna hipoteka) ili sudska odluka (sudska hipoteka)

2. Hipoteka obuhvaća sve sastavne dijelove broda i njegove pripatke (ipak, ne obuhvaćaju se stvari pripatka glede kojih je u upisniku brodova zabilježeno da su u vlasništvu druge fizičke ili pravne osobe- *pactum reservati dominii*). Institut accesori- da bi se sudionik osigurao da ne bi došlo do potpune propasti broda.

3. Obuhvaća i tzv. uzgrednosti broda

Uzgrednosti su, inače, materijalni ekvivalent umanjene vrijednosti broda zbog oštećenja broda.

Za hipoteku uzgrednosti jesu:

- potraživanja po osnovi naknade štete za još nepopravljena materijalna oštećenja koja je brod pretrpio tj. svote koje se duguju brodovlasniku iz osnove naknade štete
- potraživanja po osnovi zajedničke havarije ako se odnose na još nepopravljena materijalna oštećenja broda tj. svote koje se duguju brodovlasniku iz osnove zajedničke havarije.

Odredbe o uzgrednosti znače bolju zaštitu hipotekarnih vjerovnika.

4. Hipoteka obuhvaća i naknadu iz osiguranja broda koja pripada vlasniku broda, ako nije drugačije ugovoreno. Međutim, hipoteka ne obuhvaća vozarinu (prijevoz stvari), prevozninu (prijevoz putnika), tegljarinu i zakupninu, ni nagrade za obavljeno spašavanje na brodu (brodovlasniku, brodaru valja ostaviti da slobodno raspolaže svotama koje zaradi iskorištavanjem broda kako bi se oslobodio duga), ako nije drugačije ugovoreno

Hipoteka na brodu, ako drukčije nije ugovoreno, ne obuhvaća ni iskorištavanje ni uporabu broda.

Brod opterećen hipotekom može se trajno povući iz plovidbe samo uz prethodni pristanak hipotekarnih vjerovnika. Ako nema pristanka hipotekarnog vjerovnika, hipotekarni dužnik ima pravo zahtijevati od suda da se brod proda nadmetanjem na javnoj dražbi.

Kako se namiruju hipotekarni vjerovnici?

Hipotekarnim vjerovnicima pripada prednost da se namire iz broda, poslije namirenja pomorskih privilegija i ostvarenja retencije brodograditelja i brodonopravljača u sudskom izvršnom postupku.

Dakle, ostali obični vjerovnici, tj. vjerovnici koji na brodu nemaju pravo hipoteke, dolaze na red u naplati svojih potraživanja iz broda tek poslije hipotekarnih vjerovnika.

Ako konkurira više hipotekarnih vjerovnika, prednost u namirenju ima onaj koji je prije upisao svoje pravo u upisnik brodova. Prije upisana hipoteka isključuje namirenje kasnijih hipoteka, sve do svojeg potpunog namirenja. (a ako nešto ostane ide slijedećem vjerovniku). Za prednost upisa mjerodavan je trenutak kad je prijedlog upisa stigao organu koji vodi upisnik brodova.

PODHIPOTEKA na hipoteci na brodu može se, temeljem ugovora, osnovati i podhipoteka u korist treće osobe, uz iste uvjete kao i kod hipoteke.

U tom slučaju hipotekarni dužnik može namiriti svoj dug hipotekarnom vjerovniku samo uz pristanak pothipotekarnog vjerovnika ili ako dužnu svotu položi u dug.

*ista hipoteka može postojati na zbil više brodova*  
● **ZAJEDNIČKA HIPOTEKA**- hipoteka na brod može se za jednu istu tražbinu upisati nepodijeljeno na dva ili više brodova ili brodova u gradnji ili na dvije ili više hipotekarnih tražbina.

U tom slučaju vjerovnik je ovlašten tražiti namirenje cijele tražbine iz svakog pojedinog broda na kojemu postoji hipoteka.

Hipoteka na brodu prestaje:

- brisanjem
- prodajom broda u ovršnom ili stečajnom postupku (naravno, dobrovoljna prodaja ne utječe na prestanak hipoteke)
- proglašenjem broda pomorskim plijenom, odnosno ratnim plijenom na moru

● **MORTGAGE** (spec institut angloameričkog prava koji poput hipoteke kontinentalnog prava služi za osiguranje dugoročnih kredita- registered ship mortgage)

Osobitost mortgage za razliku od hipoteke:

jest u činjenici da vjerovnik (mortgage) ima pravo tražiti posjed (mirnim putem ili sudskom zapljenom). Pri uzimanju u posjed prije dospelosti svoje tražbine (tj. prije roka u kojem vjerovnik može tražiti ispunjenje obveze od dužnika)

vjerovnik mora dokazati da je stanovitim činom ili propustom dužnika (mortgagora) ili treće osobe ugrožena sigurnost njegova mortgagea na tome brodu.

Vjerovniku pripada to pravo, naravno, i nakon dospelosti tražbine ako dotada nije potpuno namiren. Vjerovnik koji posjeduje brod može ubirati vozarinu i tako naplaćivati svoju tražbinu, ali mora poštovati prijevozne ugovore koje je sklopio brodovlasnik- dužnik.

Vjerovnik također mora polagati račun o svojoj upravi.

Dakle, englesko pravo dopušta vjerovniku da radi namirenja, nakon dospelosti svoga potraživanja, proda brod ne samo putem sudske dražbe već i privatno u slobodnoj prodaji. Dužnik ima pravo otkupa broda koji je opterećen mortgageom i pošto je vjerovnik formalno postao vlasnik.

Ne može li vjerovnik vratiti brod (pod mortgageom), gubi pravo da se namiri iz ostale imovine dužnika u slučaju da vrijednost tog broda nije dovoljna za potpuno namirenje. Mortgage se mora upisati u upisnik brodova. Rang više mortgagea ravna se prema danu i satu upisa.

● **Privilegiji na brodu**

⇒ ZAKONSKO ZALOŽNO PRAVO

**PRIVILEGIJI NA BRODU**- su tražbine koje na temelju zakona imaju prvenstveno pravo namirenja iz broda, ispred svih tražbina, pa i onih koje su osigurane hipotekom (osim troškova nastalih u sudskom izvršnom postupku prodaje broda). Smatraju se zakonskim založnim pravom na brod.

Takve, zakonskim založnim pravom osigurane tražbine, privilegirane tražbine, slijede brod u čije god on ruke prešao.

Djeluju prema trećima, iako nisu upisane u upisnik brodova. Naime, za razliku od hipoteke na brodu za njihov pravni učinak prema trećima nije potreban upis u upisnik brodova.

Privilegirane su samo one tražbine koje Zakonik taksativno nabraja. - razvrstani u 5 razreda:

- 1) sudski troškovi učinjeni u zajedničkom interesu svih vjerovnika u postupku ovrhe ili osiguranja radi toga da se sačuva brod ili da se provede prodaja, te troškovi čuvanja i nadzora od ulaska broda u posljednju luku
- 2) osnova plaća zapovjednika i ostalih članova posade broda
- 3) tražbine na osnovi nagrade za spašavanje na moru, te doprinosi broda u zajedničkoj havariji
- 4) tražbine na osnovi naknade štete zbog sudara brodova ili drugih nezgoda plovidbe te naknade štete napravama luka, dokova i plovnih putova; tražbine na osnovi naknade štete zbog tjelesnih ozljeda putnika i članova posade i tražbine na osnovi naknade štete zbog gubitka ili oštećenja tereta i prtljage.
- 5) tražbine iz ugovora ili poslova što ih je zapovjednik, izvan sjedišta brodarka, na temelju svojeg zakonskog ovlaštenja, ugovorio ili obavio za stvarne potrebe da se brod očuva ili nastavi putovanje

Privilegiji na brodu obuhvaćaju i pripadak, zatim vozarinu, prevozninu i tegljarinu te tražbine koje se duguju s osnove nagrade za obavljeno spašavanje na onome putovanju tijekom kojeg je nastala tražbina osigurana pomorskim privilegijem. *Ne odnose se na osiguranje i naknade štete.*

Kako se namiruju? *→ red namirenja je suprotan sustavu hipoteke*

\* Red prvenstva u privilegiranim tražbinama. Tražbine osigurane privilegijem na brodu posljednjeg putovanja imaju prednost pred tražbinama prijašnjeg (prethodnog) putovanja, i tako redom unatrag (suprotno od hipoteke gdje prednost ima ranije upisana)

- a. samo je za tražbine iz drugog prvenstvenog razreda određeno da imaju isti red prvenstva s tražbinama iz posljednjeg putovanja, ako su te tražbine proizišle iz istog radnog odnosa (zaposlenja) koji se odnosio na više putovanja
- b. tražbine osiguranje privilegijem na brodu što se odnose na isto putovanje (uz navedeni izuzetak drugog razreda) namiruju se po razredima

Privilegiji na brodu prestaju:

- a. prestankom tražbine osigurane privilegijem (akcesornost privilegija)
- b. nakon isteka određenog roka (protekom 1 godine, osim kod pomorskog privilegija iz 5. razreda gdje je rok prestanka 6 mjeseci)
- c. prodajom broda u ovršnom ili stečajnom postupku
- d. osnivanjem fonda ograničene odgovornosti za tražbine osigurane tim zakonskim založnim pravom koje su podvrgnute ograničenju odgovornosti
- e. proglašenjem broda pomorskim plijenom, odnosno ratnim plijenom na moru

!!

povlaštene tražbine smetaju dugoročnom kreditiranju brodova, kao i njihovu prometu, pa je zato potrebno da prestanu u kraćem roku. Dakle, vremenski je trajanje povlastica strogo ograničeno, pa se i po tome razlikuju od hipoteke.

Utrnućem povlastica (privilegija na brodu) ne mora prestati i tražbina kao takva, ali ona gubi obilježje povlaštene.

Privilegij na brodu NE prestaje brisanjem broda iz upisnika brodova. Odredbe Pomorskog zakonika o privilegijama na brodu primjenjuju se i na brodice i jahte i brodove u gradnji koji se nalaze u plutajućem stanju.

### Lien:

Specifična podjela povlaštenih tražbina u sklopu stvarnih prava na brodu,

- maritime lien - sadržajno odgovara privilegijama, premda se drugačije objašnjava. Naime, imaju prednost pred mortgageom. Povlastica iz sudara, kasnije spašavanje, pomorski zajam za popravak broda, plaće posade i zapovjednika, zajmovi za popravak, spašavanje, izdaci zapovjednika za potrebe broda
- possessory liens - postoje u korist brodopopravljača i spašavatelja broda, a prestaju gubitkom posjedda (poput retencije)
- statutory liens - djeluju tek kada ih se ostvari tužbom. To su tražbine brodoopskrbljivača, štete na teretu i tjelesne štete

Međunarodna konvencija o pomorskim privilegijama i hipotekama 1993. g.

## OSOBE

### Brodar:

BRODAR je fizička ili pravna osoba koja je držatelj posjednik vlastitog ili tuđeg broda i nositelj plovidbenog pothvata (s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je upisnik brodova upisana kao vlasnik broda)

\* Brodovlasnik ima pravo vlasništva na brodu

\* Brodar posjeduje brod, upravlja brodom, organizator je i poduzetnik plovidbe, središnji je subjekt u pomorskom (plovidbenom) privređivanju (brodovlasnik i brodar mogu, ali ne moraju biti iste osobe)

Plovidbeno pravna osnova prijenosa svojstva brodara s vlasnika broda na drugu osobu:

1. ugovor o zakupu, ili o
2. leasingu
3. uglavak ugovora o hipoteci na brodu - može sadržavati i ovlaštenje vjerovnika, ako dug ne bude plaćen, da namiri svoje dospjelo nepodmireno potraživanje iskorištavanjem broda

zapovjednik broda je zastupnik po zakonu. Brodar je osoba koja imenuje i razrješava dužnosti zapovjednika broda. Brodar ima sveukupnu upravu nad brodom - plovidbeni poduzetnik. Javlja se u svim odnosima u svezi s plovidbom i iskorištavanjem broda, osim u stvarnopravnim odnosima, kada je bitno tko je vlasnik broda.

Pomorski zakonik - za svojstvo brodaša potrebna su kumulativno dva konstitutivna elementa:

- a. posjed broda - mogućnost stvarnog raspolaganja broda (faktičke ili stvarne)
- b. nositeljstvo plovidbenog pothvata kada u vlastito ime preuzima obveze iz plovidbenih djelatnosti i odgovara za tu djelatnost (puparite i raduje)

Funkcija brodara je dvojaka:

- a. nositelj je plovidbenog pothvata - odgovara:
  - aa. za obveze iz konkretnog ugovora

konvencija o ograničenoj odgovornosti  
Revidiranim tražbinama 1976.g.

### Opće ograničenje odgovornosti broдача u Hrvatskoj:

U nas je do stupanja na snagu zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (od 1.1.1978.g.) vrijedio sustav abandona. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi prihvatio je Bruxellesku konvenciju iz 1957g. (engleski sustav ili sustav ograničenja odgovornosti utvrđenim iznosom)  
Sabor RH ratificirao je 1992.g. Konvenciju o ograničenju odgovornosti, a to su:

- a) tražbine zbog smrti ili tjelesne ozljede ili zbog gubitka ili oštećenja imovine do kojih je došlo na brodu ili u neposrednoj vezi s korištenjem broda ili radnjama spašavanja, kao i nadalje sve štete koje iz toga proizlaze
- b) tražbine zbog svake štete koja proizlazi iz zakašnjenja u prijevozu morem tereta, putnika i njihove prtljage
- c) tražbine zbog drugih šteta koje proizlaze iz povrede izvanugovornih prava koje su nastale u neposrednoj svezi s iskorištavanjem broda ili radnjama spašavanja
- d) tražbine druge osobe, a ne osobe koja odgovara, zbog mjera poduzetih radi sprječavanja ili umanjenja štete za koju osoba može ograničiti svoju odgovornost

Postoje tražbine koje se isključuju iz ograničenja odgovornosti. Tako se opće ograničenje neće primjenjivati na:

- a) tražbine iz naslova spašavanja (pružanja pomoći) ili doprinosa u zajedničkoj havariji (jer postoji ograničenje vrijednošću spašene imovine, odnosno posebna pravila u kontribuciji zajedničke havarije)
- b) tražbine zbog šteta onečišćenjem od broda izlivanjem ulja (nafte) koje se prevozi kao teret (zbog posebnih pravila u PZ na temelju odgovarajuće konvencije)
- c) tražbine podvrgnute nekoj međunarodnoj konvenciji
- d) za tražbine službenika broдача ili spašavatelja, čiji su zadaci veezani za službu broda ili za radnje spašavanja, uključujući tražbine njihovih nasljednika

**Broдар gubi pravo na ograničenje odgovornosti** ako se dokaže (dokazati mu mora tužitelj) da je šteta nastala zbog radnji ili propusta koje je broдар učinio u namjeri da prouzroči štetu ili iz krajnje nepažnje, znajući da će šteta vjerojatno nastupiti. (kvalificirana krivnja + svijest)

- **Poduzetnik nuklearnog broда** (opremljen nuklearnim pogonom) (Bruxelles- Konvencija o odgovornosti poduzetnika nuklearnih brođova- 1962g.)

**PODUZETNIK NUKLEARNOG BRODA**- je osoba koja je glavni nositelj odgovornosti. To je osoba koju je država izdavatelj dozvole- ovlastila da iskorisćuje nuklearni broд ili država koja sama iskorisćuje nuklearni broд.

**NUKLEARNA ŠTETA** je ona šteta koja:

- prouzroči smrt ili svaku tjelesnu ozljedu čovjeka, odnosno
- gubitak ili oštećenje stvari što nastaju od radioaktivnih svojstava s otrovnim, eksplozivnim ili drugim opasnim svojstvima nuklearnog goriva ili radioaktivnih proizvoda i otpadaka.

Poduzetnik odgovara vrlo strogo tj. na osnovi **kauzalne (objektivne odgovornosti)** s ograničenim mogućnostima za oslobođenje od odgovornosti.

Poduzetnik ne odgovara samo za onu nuklearnu štetu koju su neposredno prouzročili:

rat, neprijateljstva, građanski rat i ustanak

odgovarati se odg.

veće osloboditeljske sile

- ako dokaže da je oštećenik namjerno prouzročio nuklearnu štetu u cijelosti ili djelomično, sud može potpuno ili djelomično osloboditi poduzetnika njegova odgovornosti prema takvu oštećeniku

Konvencija prihvaća načelo ograničene odgovornosti do određene visine, i to do do 1,5 milijardi franaka (poincare- kol. zlata 65,5 miligrama čistoće 900/ 1 000) za svaki nuklearni brod (znači neovisno o veličini broda), s time da se te svote odgovara za svaku pojedinu nuklearnu štetu. (na ograničenje štete ne utječe činjenica što je nuklearna šteta nastala zbog osobne krivnje poduzetnika- razlika prema Konvenciji o ograničenju iz 1957g.)

#### **Naručitelj:**

NARUČITELJ je ugovorna strana koja od brodaru naručuje prijevoz stvari, tegljenje broda i obavljanje drugog plovidbenog posla.

Naručitelj se služi onim uslugama brodaru koje su ugovorom predviđene, plaćajući za to brodaru određenu naknadu (vozarinu, tegljarinu).

Nositelj je svih prava i obveza iz pomorsko-plovidbenih poslova, ali ne mora ujedno biti i krcatelj, a pogotovo ne primatelj robe.

#### **Krcatelj:**

KRCATELJ- je sam naručitelj ili osoba koju on odredi i koja na osnovi ugovora o prijevozu stvari predaje brodaru stvari radi prijevoza.

Krcatelj brodaru predaje stvari određene za prijevoz u vrijeme i na mjestu predviđenom u ugovoru o prijevozu.

Funkcija krcatelja isključivo je pravne naravi, za razliku od djelatnosti slagača koji fizički obavljaju operacije ukrcaja i koji se ne smatraju krcateljima.

Naručitelj krcanje svoje robe često povjeri nekom otpremniku (špediteru) u luci krcanja. Krcatelj- premda radi u pravnom djelokrugu naručitelja- stvarno stječe neke zahtjeve i preuzima neke obveze prema brodaru.

Kad robu ukrca, odnosno preda brodaru na prijevoz, krcatelj ima samostalan zahtjev glede teretnice: ima pravo od brodaru zatražiti da mu izda teretnicu. Krcatelj određuje kakve će podatke o teretu sadržavati teretnica i kako će ona glasiti (da li na ime, po naredbi ili na donositelja). Brodar je dužan izdati krcatelju, na njegov zahtjev, i više primjeraka teretnice.

Pismo spremnosti predaje se na adresu krcatelja.

Teret se ne može smjestiti na palubu broda bez suglasnosti krcatelja ako nije takav da se obično krca i na palubu.

Krcatelj mora brodaru, na njegov zahtjev, potpisati prijepis teretnice.

Krcatelj je dužan predati na vrijeme zapovjedniku broda carinske i druge isprave potrebne za ukrcaj, prijevoz i iskrcaj robe.

#### **Primatelj:**

PRIMATELJ je osoba ovlaštena da primi stvari od brodaru. To može biti sam naručitelj, ili najčešće, neka treća osoba.

Treća osoba svoje pravo izvodi ili iz ugovora ili iz teretnice.

Ako teretnica nije izdana, brodar će biti dužan u luci odredišta predati teret osobi koja je označena u ugovoru.

Ako naručitelj prijevoza nije u ugovoru ne označi osobu primatelja, a teretnica nije izdana, ovlaštenim primateljem stvari smatrat će se sam naručitelj.

Pomorski zakonik ima za naručitelja, kreatora i primatelja zajednički naziv *korisnik prijevoza*.

### **Zapovjednik broda kao zastupnik broдача:**

(danas se to uvelike smanjilo- danas pomorsko- tehničko rukovođenje plovidbenim pothvatom). Zapovjednik je danas običan izvršitelj brođarevih naloga i zastupnik je po zakonu (zakonski predstavnik brođara)

Ovlaštenja zapovjednika brođa:

1. da u ime i za račun brođara u mjestu izvan sjedišta brođara sklapa ugovore o spašavanju i pravne poslove potrebne za izvršenje putovanja

2. da u ime i za račun brođara u mjestu izvan sjedišta brođara, u kojemu nema ovlaštenog predstavnika brođara, zaključuje ugovore o pomorsko-plovidbenim poslovima, osim brođarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod.

3. da kao zastupnik brođara pokreće pred stranim sudskim i upravnim organima postupak radi zaštite brođarevih prava i interesa u poslovima u kojima zapovjednik po zakonu sudjeluje i obvezuje brođara. Također je ovlašten da u tom postupku poduzima procesne radnje

Nije na osnovi zakona ovlašten da:

- a. sklapa ugovore o zakupu, a ni
- b. brođarske ugovore na vrijeme za cijeli brod.
- c. da sklapa ugovore o osiguranju brođa,
- d. niti može otuđiti ni založiti brod.

Brođar uvijek može ograničiti ovlaštenja koja zakon daje zapovjedniku, no ta ograničenja nemaju pravnog učinka ako se odnose na zapovjednikove funkcije iz javnih ovlaštenja i sigurnosti plovidbe.

### **Pomorski agent (pomorske agencije)**

Zakonik ističe kako se ugovorom o pomorskoj agenciji pomorski agent obvezuje da:

- na temelju *opće* ili *posebne punomoći* , u ime i za račun nalogodavatelja,
- obavlja pomorske agencijske poslove,
- te poslove pomaganja,
- posredovanja i zastupanja,
  
- a nalogodavatelj da agentu nadoknadi troškove i plati nagradu.

Pomorski agencijski poslovi jesu posebice oni koji se odnose na plovidbu, brođove i iskorišćivanje brođova, kao što su, osobito, poslovi: prihvaćanje i otprema brođova, posredovanje pri sklapanju ugovora o iskorišćivanju brođova, kupoprodaji, gradnji i popravku brođova, osiguranju brođova, tereta i interesa, opskrbi zalihama, popunjavanju posadom, te na brigu o posadi i putnicima.

Agenti se mogu podijeliti prema sadržaju poslova.

- |   |
|---|
| 1. poslova pomaganja- pomorski agent obavlja različite poslove u luci u okviru izvršenja već sklopljenog ugovora, odnosno za potrebe broda, u svezi s boravkom broda u luci.(lučki agenti)  |
| 2. posredovanje- prilikom sklapanja ugovora o iskorišćivanju brodova, pri čemu obavještava svojeg nalogodavatelja (brodara) o kretanju tržišta, o specifičnostima pojedinih prijevoza, usklađuje ponudu i potražnju na tržištu broskog prostora, a može ga se ovlastiti i za zaključivanje ugovora u ime i za račun brodara (agenti posrednici) |
| 3. agent tereta- javlja se kao zastupnik krcatelja ili primatelja robe, odnosno zastupnik ovlaštenika (vlasnika) tereta u njegovim odnosima s brodarom i trećim osobama u plovidbenom pothvatu.   |
| 4. agent osiguratelja- je osoba koju je osiguratelj ovlastio da u njegovo ime i za njegov račun zaključuje različite ugovore o pomorskom osiguranju.  |

Podjela agenata prema opsegu punomoći:

- |   |
|---|
| Generalni agent- djeluje na temelju opće punomoći (obvezuje se u ime i za račun nalogodavatelja obavljati sve poslove ili sve poslove određene vrste iz njegove djelatnosti)- može se ograničiti na jednu ili više određenih luka |
| Specijalni agenti- radi na temelju posebne punomoći.  |

### Otpremnik (špediter):

- |  |
|--|
| Ugovorom o otpremanju (špediciji), obvezuje se otpremnik (špediter) da- radi prijevoza određene stvari sklapa u svoje ime i za račun nalogodavatelja (komitenta) ugovor o prijevozu i druge ugovore potrebne za izvršenje prijevoza, kao i da obavi ostale uobičajene poslove i radnje, a nalogodavatelj se obvezuje da mu isplati određenu naknadu. |
| U praksi se ugovor o otpremi većinom zaključuje na temelju naloga komitenta koji otpremnik prihvati (to je tzv. dispozicija)   |
| Instradacija (upućivanje); doziv robe- otpremnik doziva robu iz unutrašnjosti, odnosno daje upute pošiljatelju kada će i kako će uputiti robu u luku   |

## UGOVORI O ISKORIŠTAVANJU BRODOVA

### 1. Sistematika ugovora o iskorištavanju brodova:

Dvije su osnovne skupine ugovora o iskorištavanju morskih brodova:

- |  |
|--|
| 1. ugovori o plovidbenom poslu (ugovori o djelu) |
| 2. ugovori o zakupu broda (ugovor o upotrebi)    |

U ugovore o (pomorskom) plovidbenom poslu ubrajaju se:

- |   |
|---|
| 1. ugovori o prijevozu stvari morem   |
| 2. ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem   |
| 3. ugovori o tegljenju, odnosno potiskivanju morem  |
| 4. ugovori koji se odnose na druge plovidbene poslove- neimenovani ugovori (npr. polaganje kabela...) |

## UGOVORI O PRIJEVOZU STVARI MOREM - ugovor o djelu

### Podjela i opće osobine

UGOVOROM O PRIJEVOZU STVARI MOREM - brodar se obvezuje da će prevesti stvari brodom, a naručitelj prijevoza da će platiti vozarinu (prevozninu) za prijevoz.

Ugovor je zaključen kada se stranke sporazume o bitnim elementima ugovora. Bitni elementi po prirodi posla jesu:

a. stvar koju se vozar obvezuje prevesti:

Stvar se individualizira vrstom i količinom. Količina stvari određuje se po masi, volumenu ili broju komada

b. prijevozni put

Prijevozni se put individualizira sporazumom stranaka o početnoj i završnoj točki puta. Te se točke mogu ugovoriti određeno ili određivo

Osim bitnih elemenata po prirodi posla, bitnim se smatra i onaj uvjet, rok ili koja druga točka ugovora ugovora u kojemu barem jedna strana čini ovisnim zaključivanje ugovora. To su, dakle, bitni elementi po volji stranaka

Osim toga, prijevoz mora biti naplatom (plaćanje vozarine kao protuusluga izvršenu prijevozu). Besplatni prijevozi ne bi potpadali pod odredbe Pomorskog zakonika, već bi se primjenjivala opća načela obveznog prava.

Naš Zakonik propisuje pismeni oblik, pod prijetnjom ništavosti ugovora ako se oblik ne ispuni, za brodarski ugovor za više putovanja i brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod. Ako stranka od koje se traži sastavljanje pismene isprave ne udovolji tome zahtjevu, druga strana ima pravo odustati od ugovora ako se ugovor nije uspio izvršavati. Stranka koja je zahtijevala sastavljanje pismene isprave, zadržava pravo na naknadu štete.

#### **Brodarski ugovor:**

Brodarskim ugovorom brodar se obvezuje naručitelju da će prevesti stvari cijelim brodom, razmjernim dijelom broda ili određenim brodskim prostorom.

Dakle, ugovara se prijevoz stvari određenim brodom, odnosno brodskim prostorom.

Ako je ugovoren prijevoz cijelim brodom ili određenim brodskim prostorom, a ugovoreni prostor ne bude potpuno iskorišten, brodar ne može raspolagati tim prostorom bez pristanka naručitelja.

Brodar se obvezuje da će krcatelju na raspolaganje staviti određeni brod, valjano opremljen i sposoban za plovidbu i prijevoz određene robe.

Brodar i naručitelj (krcatelj) sporazumjet će se o vremenu potrebnom za ukrcavanje (stojnice). Ukrcani teret brodar će prevesti do odredišta i predati ga ovlaštenoj osobi (primatelju)

**INDIVIDUALIZACIJA BRODA:** brod se može individualizirati imenom, ali i unaprijed precizno predviđenim osobinama za koje brodar jamči. Do takva uglavka u ugovoru dolazi u slučaju kada brodar raspolaže brodovima identičnih osobina, ali u trenutku sklapanja ugovora ne zna koji će od tih brodova moći uputiti u luku ukrcaja.

**SUPSTITUCIJSKA KLAUZULA:** Brodar koji se obveže da će prijevoz naručiteljeve robe izvršiti određenim brodom, bez pristanka naručitelja ne može zamijeniti ugovoreni brod drugim brodom. Takva klauzula u ugovoru (teretnici) daje pravo brodaru da individualno označeni brod zamijeni drugim brodom

Brodar odgovara za točnost podataka o nosivosti broda.

Pismena isprava brodarskog (charter) ugovora zove se charter partija.

Praktični razlozi i snažan razvoj pomorskog prometa doveli su do stvaranja standardnih obrazaca (tipova) brodarskih ugovora, ovisno o pojedinim područjima plovidbe i o vrstama tereta. Standardni uvjeti koji se nalaze na tim tipskim obrascima postaju poznati svakom korisniku prijevoza. Stranke se jednostavno pozovu na određeni tip ugovora koji je poznat po svojim oznakama. To je osobito važno i praktično pri sklapanju ugovora putem posrednika ili pri sklapanju na daljinu.

Brodarski ugovor (charter) može biti:

- a) brodarski ugovor na putovanje - u ovom ugovoru brodar se obvezuje da će prevesti stvari tijekom jednog ili više unaprijed određenih putovanja
- b) brodarski ugovor na vrijeme - u ovim ugovorima naručitelj se koristi ugovorenim brodom određeno vrijeme plaćajući brodaru u pravilu vozarinu po jedinici vremena. U praksi se zaključuje za cijeli brod. To je time charter kojim se brodar obvezuje naručitelju prepustiti određeni brod na raspolaganje te obavljati prijevoze onako kako to naručitelj bude određivao, a naručitelj se obvezuje plaćati vozarinu na vrijeme.

Kao naručitelj u tim ugovorima javlja se često osoba koja inače radi kao brodar, ali koja u konjunktornoj situaciji nema dovoljno brodova za prijevoz tereta.

Tijekom trajanja ugovora na vrijeme naručitelj je ovlašten samostalno raspolagati ugovorenim brodom u komercijalnom pogledu. Zapovjednik broda dužan je izvršavati naloge naručitelja u granicama ugovora i prema namjeni broda. *u velikim portovima*

Kod brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod brodar ne odgovara naručitelju za obveze što ih je preuzeo zapovjednik broda u izvršavanju posebnih naloga naručitelja.

Naručitelj neće moći odrediti putovanje koje bi izložilo brod ili posadu opasnosti koja se u vrijeme zaključivanja ugovora nije mogla predvidjeti (npr rat), ni putovanje za koje se ne može očekivati da će završiti bez znatnijeg prekoračenja vremena za koje je ugovor sklopljen.

ugovor o uposlobnosti

!!! (razlika između brodarskog ugovora i ugovora o zakupu)

Naručiteljevo raspolaganje brodom ne dovodi do promjene u osobi broдача. (za razliku od ugovora o zakupu) Iako naručitelj može samostalno zaključivati ugovore s trećim osobama o prijevozu njihove robe, originalni broдар i dalje upravlja brodom i plovidbenim pothvatom, a zapovjednik ostaje i dalje njegov zastupnik.

Troškove pogona podmiruje naručitelj. Dužan je također plaćati i lučke i plovidbene naknade. Posadu također plaća i uzdržava broдар.

Nagrada što je brod dobije za spašavanje tijekom ugovora na vrijeme za cijeli brod dijeli se, po odbitku troškova spašavanja i udjela što pripada posadi, na jednake dijelove.

### Potprijevozni ugovor

**POTPRIJEVOZNI UGOVOR**- po brodarskom ugovoru naručitelj može slobodno raspolagati ugovorenim broдским prostorom.

On u taj prostor može kreirati vlastitu robu (stvari), ali je ovlašten preuzeti na prijevoz i robu (stvari) trećih osoba, na osnovi posebnog ugovora o prijevozu s tom trećom osobom.

Takav prijevozni ugovor naručitelja (charterer) iz brodarskog ugovora s trećom osobom (podnaručiteljem) o prijevozu stvari istim brodom zove se potprijevozni ugovor.

Motivi za podugovaranje:

Gospodarski: kako mora platiti ugovorenu vozarinu bez obzira na to da li je što ukrao i koliko, prisiljen je prevoziti stvari trećih. Međutim, može se dogoditi da naručitelj već unaprijed planira zaključivanje ugovora o prijevozu upravo radi toga da prijevozom tuđe robe zaradi na razlici u vozarini.

a. Odnos koji je nastao sklapanjem ugovora naručitelja s broдаром (broдарski ugovor ili charter);

- naručitelj će odgovarati broдару za djela podnaručitelja i ostalih korisnika prijevoza iz potprijevoznog ugovora

b. Odnos koji je nastao ugovorom s trećom osobom, s-podnaručiteljom; na taj se odnos primjenjuju odredbe o prijevozu stvari:

- naručitelj odgovara svojem ugovornom partneru jer mu je obećao prijevoznu prestaciju (uslugu)

c. Pomorski zakonik nametnuo je broдару odgovornost prema podnaručitelju s kojim, inače, nije zaključio ugovor. Time je zaštitio interese podnaručitelja kojemu je u suvremenim uvjetima pomorskog poduzetništva ne mora biti poznato je li zaključio ugovor s broдаром ili s naručiteljem broдskog prostora. Na taj način podnaručitelj može tužiti svojeg ugovornog partnera, naručitelja, ali i broдача, jednog i drugog zajedno ili svakog posebno, odnosno podnijeti tužbeni zahtjev samo protiv jednoga.

Što je sa sadržajem odgovornosti iz podugovaranja?

- nema problema glede odgovornosti naručitelja
- nema problema s odgovornošću brodar, ako su obveze iz ugovora o prijevozu (iz brodarskog ugovora, glavnog ugovora) identične ili veće od onih iz ugovora o potprijeevozu (podugovora)
- ako je naručitelj prema podnaručitelju prihvatio *veće* obveze nego što to izlazi iz glavnog ugovora (brodarskoga), brodar bi iznimno mogao odgovarati i za višak obveza iz potprijeevnog ugovora, ako je podnaručitelj bio u dobroj vjeri tj. ako mu nije bio poznat brodarski ugovor. Međutim za višak obveza brodar će odgovarati samo onda *ako se one uklapaju u uobičajene uvjete za takvu vrstu prijevoza*
- za povećane obveze brodar ima pravo regresa prema naručitelju. Brodar mora dokazati da je podnaručitelj znao da postoji brodarski ugovor, pa da je prema tome naručitelj koji je ugovorio prijevoz samo raspolagao brodskim prostorom. Tada brodar odgovara samo u granicama glavnog (brodskog) ugovora.- u svakom slučaju valja primjenjivati kogentne norme

### Pomorsko-vozaški ugovor:

**POMORSKO VOZARSKIM UGOVOROM** brodar se obvezuje da će prevesti pojedine stvari iz jedne luke u drugu, a naručitelj da će platiti vozarinu (prevozninu)

Riječ je o prijenosu individualnih pošiljaka (individualizirana genetički- npr. žitarice). Mnoštvo raznih pošiljaka od raznih naručitelja prijevoza čini *generalni teret*

Brodski prostor nije element ugovora. Zato brodar može i bez pristanka naručitelja zamijeniti ugovoreni brod drugim brodom.

Komandne pošiljke prevoze najčešće linijski brodovi koji plove po utvrđenom plovidbenom redu. Brodar tada već unaprijed objavljuje svoje uvjete prijevoza i cijene. Korisnik prijevoza, ako želi svoju robu povjeriti tom brodaru, prihvaća u cjelini ponuđene uvjete (ugovori po pristupanju, adhezijski ugovori)

Prilikom sklapanja ugovora sastavlja se zaključnica koja sadrži samo imena ugovorenih stranaka, luku ukrcaja i odredišnu luku, vrstu i količinu tereta te iznos vozarine, a za ostale uvjete upućuje na teretniču.

IZVRŠENJE UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM, PRIPREME ZA UKRCAJ I PRIJEVOZ STVARI, OPĆI PRAVNI PROBLEMI VEZANI ZA MJESTO PRISTAJANJA, UKRCAJ I ISKRCAJ TERETA

### Prethodno osposobljavanje broda za plovidbu:

(jedna od temeljnih obveza broдача)

Brodar je dužan pažnjom (pozornošću) broдача osposobiti brod za plovidbu, odnosno osposobiti ga da primi i sačuva određeni teret

(a to znači i primjereno brod opremiti, popuniti posadom, opskrbiti potrebnim zalihama i pripremiti tako da se teret može ukrcati, složiti, čuvati, prevesti i iskrcati u stanju kako je primio na prijevoz)

Kao kriterij "pažnje urednog broдача" služi pažnja srednje sposobnog broдача. Za ocjenu dužne pažnje nije dovoljno da brodar strogo poštuje propise, nego je potrebno da je prema prilikama postupao onako kako bi postupio pomorski stručnjak, određene snalažljivosti i sposobnosti, a sve to da bi uklonio ili umanjio moguće posljedice štetnog događaja.

Brodar je dužan ulagati pažnju urednog broдача (dužnu pažnju) do početka putovanja;

- nakon toga oslobađa se te dužnosti i neće odgovarati za štetu ako bi nesposobnost broda za plovidbu nastala za vrijeme putovanja, a nije posljedica propuštanja dužne pažnje prije početka putovanja

Odredbe o odgovornosti broдача za osposobljavanje broda su prisilne, a to znači da se brodar ne može ugovorom osloboditi te odgovornosti.

## VI. VRIJEME UKRCAVANJA I ISKRCAVANJA

### Pojam stojnica (stalija):

STOJNICE su vrijeme kojim raspolaže korisnik prijevoza za ukrcavanje ili za iskrcavanje, bez obveze plaćanja naknade broдару.

Za vrijeme stojnica korisnik prijevoza ne plaća naknadu, jer je brodar već ukalkulirao u iznos vozarine (prevoznine) predviđeno čekanje u luci za ukrcaj ili iskrcaj.

Pravo na stojnice ima krcatelj (primatelj) na osnovi ugovora, zakona ili lučkih običaja.

Vrijeme predaha- stojnice ne počinju teći odmah čim je pismo spremnosti predano, nego određeno vrijeme nakon toga. To se razdoblje zove vrijeme predaha.

Kod reverzibilnih stojnica vrijeme ukrcaja i iskrcaja smatra se jednom cjelinom, pa se za iskrcaj tereta računa i vrijeme koje je ostalo od ukrcaja (vrijeme se kompenzira)

Prekostojnica- produljeno; izvanredno vrijeme

Vrijeme se računa u radnim danima (ili 24 sata)

Dispeč (nagrada za uštedeno vrijeme)- posebna klauzula o nagradi koju će primiti krcatelj ako se brod ukrca (iskrca) prije isteka stojnica.

U linijskoj plovidbi nema stojnica ni prekostojnica.



### Uvod:

Odredbe o teretnici nalaze se već u statutima srednjovjekovnih sredozemnih gradova. Npr. iz Dubrovačkog statuta (1272.) i švedski Pomorski zakon Karla XI. (1667.)

## Pojam teretnice:

**TERETNICA** je isprava kojom brodar potvrđuje da je radi prijevoza na brod primio teret, te se obvezuje da će, nakon završetka putovanja teret predati ovlaštenome imatelju teretnice.

- ta isprava služi i kao dokaz o postojanju i sadržaju ugovora o prijevozu
- teretnica je vrijednosni papir (osamostaljuje se u prometu, te slijedi vlastitu pravnu sudbinu, neovisnu o ugovoru o prijevozu)
- teretnica predstavlja robu koja je u njoj naznačena i opisana (tradicijski je papir (to znači da predaja, tradicija papira, nadomješta tradiciju predmeta koji su na tom papiru označeni))
- raspolagati teretnicom znači raspolagati robom na koju teretnica glasi
- teretnica služi svom imatelju u obavljanju niza poslova kao što su: naplata kupovine putem dokumentarnom akreditiva, carinjenje, plaćanje pristojba, dobivanje uvoznih i izvoznih dozvola...

## Izdavanje teretnice:

Nakon završenog ukrcavanja brodar je dužan krcatelju, na njegov zahtjev, izdati teretnicu.

Teretnicu izdaje brodar, odnosno u njegovo ime zapovjednik broda ili ovlašten agent. Time zakon izražava i potvrđuje načelo da brodar kao poduzetnik plovidbenog pothvata uvijek odgovara svim korisnicima prijevoza, pa i onima s kojima nije zaključio ugovor o prijevozu (podnaručiteljima)

Vlastoručan potpis činjenica da je teretnica jednostran pravni akt, te je, kao i mjenicu, mora potpisati onaj tko je izdaje.

## Sadržaj teretnice:

Teretnica sadrži podatke o:

1.	<u>nazivu i sjedištu</u>
2.	<u>imenu</u>
3.	<u>prebivalištu brodara koji izdaje teretnicu</u>
4.	<u>podaci o identitetu broda</u>
5.	<u>naziv i sjedište (odnosno ime i prebivalište) krcatelja</u>
6.	<u>naziv i sjedište (odnosno ime i prebivalište) primatelja ili oznaka "po naredbi" ili "na donositelja"</u>

7. <u>luka odredišta ili vrijeme kad će se, ili mjesto gdje će se takva luka odrediti</u>	
8. <u>količina tereta prema broju komada, masi, obujmu ili drugoj jedinici mjere</u>	
9. <u>prema vrsti tereta, vrsta tereta i oznake koje se na njemu nalaze</u>	
10. <u>stanje tereta ili omota prema vanjskom izgledu</u>	
11. <u>odredbe o vozarini (prevoznini)</u>	W
12. <u>mjesto i dan ukrcaja tereta i</u>	W
13. <u>izdavanja teretnice</u>	W

Teretnicu sastavlja brodar na osnovi pismenih podataka krcatelja. Misli se prije svega na podatke o teretu.

Teretnica može sadržavati i druge podatke. Br. notify klauzula. U toj klauzuli je ime osobe koju brodar mora obavijestiti o dolasku broda; taj se uglavak unosi u slučaju kada brodaru nije poznato tko će biti u luci odredišta primatelj tereta iz prenosive teretnice.

Teretnice, posebno na na poledini, imaju klauzule o odgovornosti brodara, zapravo uglavke o umanjenju, isključenju ili ograničenju odgovornosti brodara, klauzule o pravu brodara za prekrcaj, klauzulu o sigurnoj luci, klauzulu o nadležnosti, klauzulu o rješavanju zajedničkih havarija itd.

Primjenjuje se i tzv. skraćeni oblik teretnice koji izostavlja velik broj klauzula koje su inače redovito otisnute na tereticama. Taj oblik teretnice sadrži uglavak o pozivanju na sve opće uvjete brodara, koji su sadržani u redovitom obliku teretnice.

Bitni elementi za teretnicu kao vrjednusni papir bili bi:

1. izričita oznaka da je riječ o teretnici,
2. naziv (ime) brodara koji je izdao teretnicu i njegov potpis,
3. oznaka primatelja (na ime, po naredbi o na došitelja),
4. točno naznačena obveza izdavatelja koja proistječe iz teretnice, a to je vrsta i količina tereta što ga je brodar dužan prevesti i
5. luka odredišta ili način na koji će se odrediti te mjesto i nadnevak (datum) izdavanja teretnice.

#### Vrste teretnica:

Krcatelj u redovitoj plovidbi ponekad predaje teret brodaru na prijevoz prije nego što brod stigne u luku ukrcaja.

Kako krcatelj ne može dobiti teretnicu "ukrcano", a predao je teret brodaru prije ukrcaja, može zahtijevati da mu brodar izda potvrdu o preuzimanju tereta ili teretnicu koja sadrži uočljivu napomenu "primljeno na ukrcaj" (teretnica za ukrcaj).

Brodar na temelju takve teretnice može naplatiti vozarinu i prije ukrcavanja tereta. Takva teretnica ne pruža dokaz da je teret ukrcan na brod.

Kad se teret ukrcava na brod, brodar izdaje redovitu teretnicu, a povlači teretnicu za ukrcaj, ili na samoj teretnici za ukrcaj upiše napomenu "ukrcano", čime potvrđuje da je ukrcavanje obavljeno.

Eučkom tereticom brodar potvrđuje da je robu primio u luci ukrcaja i da će je ukrcati na brod koji je već u luci. Stoga se u teretnici navodi ime broda koji će prevesti teret.

Skupna teretnica se izdaje krcatelju, obično otpremniku (špediteru), i to radi uštede u troškovima. Naime, brodar izdaje krcatelju jednu teretnicu za svu robu raznih vlasnika, koju je ukrcao i koju treba isporučiti većem broju primatelja. Primatelji dobivaju samo otpremničke potvrde

Teretnica se može podijeliti na pojedine dione teretnice nalogom za iskrcaj.

### Ovlašteni imatelj teretnice. Prijenos teretnice:

Teretnica može glasiti:

#### 1. TERETNICA NA IME:

Teretnica na ime je rekta papir. Naime, za preuzimanje tereta ovlašten je u teretnici imenovani primatelj, a prava iz teretnice mogu se prenositi samo ugovorom o ustupanju (ugovorom o ustupanju tražbine-cesijom)

Prema cesionaru (tj. prema onome kome je teretnica ustupljena) brodar zadržava sve prigovore koje je imao prema imatelju teretnice na ime (cedentu, prenositelju). To znači da se prenosi cijela pravna pozicija osobe na koju teretnica glasi, a ne samo pravni položaj koji slijedi iz teretnice.

#### 2. TERETNICE PO NAREDBI:

Prenosi se indosamentom. Indosament može biti pun, bjanko i na donositelja.

a. pun indosament:

- sadrži izjavu o prijenosu i naziv (ime) osobe na koju se pravo iz teretnice prenosi (indosatar) i potpis prenositelja (indosant)
- zakoniti imatelj prava prema brodaru je osoba koja se može iskazati neprekinutim nizom indosamenata

b. bjanko indosament sadrži samo potpis indosanta. Umjesto imena indosatara stavlja se riječ "donositelju".

- na učinak i oblik indosamenata se primjenjuju na odgovarajući način odredbe mjeničnjog prava, osim odredaba o regresu

#### 3. TERETNICA NA DONOSITELJA:

- prenosi se običnom predajom. Svaki imatelj (držatelj) takve teretnice ovlašten je da ostvaruje prava iz teretnice.

♪ teretnice po naredbi i na donositelja su tzv. negocijabilne ili prijenosne teretnice

♪ najčešće se u prometu upotrebljavaju teretnice po naredbi, a takva teretnica bjanko- indosamentom može postati "na donositelja"

### Primjedbe o teretnici. Dokazna snaga teretnice:

(prema kome teretnica ima dokaznu snagu? - prema svakom rečem savjesnom)

Brodar u teretnicu mora unijeti podatke koje je dobio pismenom deklaracijom od krcatelja. Postoji li opravdana sumnja da podaci što ih je naveo krcatelj o vrsti tereta, ili oznakama koje se u njemu nalaze, ili o količini tereta- nisu točni ili potpuni, a ako nema *razumne mogućnosti* da se točnost tih podataka *provjeri* pri ukrcavanju ili ako su oznake na teretu *nejasne ili nedovoljno trajne*, brodar može u teretnicu unijeti *primjedbe s objašnjenjem*.

Valja početi od pretpostavke da su podaci o teretu u teretnici istiniti. Brodareve sumnje moraju biti opravdane npr. uočljiva razlika u količini koja se brodaru po gazu broda pokazuje u odnosu prema onoj količini koja je označena u teretnici. Primjedbama se priznaje pravni učinak u svezi identitetom tereta i obilježja njegove množine (to su tzv. *identitetne i marginalne klauzule u teretnici*) onda kada ne postoji razumna (primjerena) mogućnost da se točnost podataka u teretnici provjeri prilikom ukrcavanja.

Nema li brodarevih primjedaba u teretnici glade tereta, tj. u slučaju kada teretnica ostaje "čista". Pomorski zakonik smatra, za odnose između brodaru i trećeg zakonitog i savjesnog imatelja teretnice, da je brodar preuzeo teret onako kako je naznačen u teretnici. Znači, kod čiste teretnice brodar trećoj osobi koja je u *dobroj vjeri* ne može dokazivati da teret nije primio onako kako izlazi iz podataka navedenih u teretnici. Time se dosljedno podržava načelo o teretnici kao vrijednosnom papiru koji ima neoborivu dokaznu snagu.

Teretnicu s primjedbama glade tereta (nečistu teretnicu) krcatelj će teško staviti u promet. Nečista teretnica stvara teškoće u poslovnom, robnom i kreditnom poslovanju.

Zato će krcatelj nastojati spriječiti unošenje bilo kakvih primjedaba koje bi teretnici oduzele osobinu čiste teretnice. Čak da su te primjedbe osnovane i opravdane, krcatelj će nastojati dobiti čistu teretnicu, nudeći jamčevno (garantno) pismo u slučaju da primatelj pozove brodaru na odgovornost zbog eventualnih nedostataka tereta, odnosno zbog neistinitih podataka u teretnici. Jamčevnim pismom krcatelj se obvezuje naknaditi štetu brodaru (prijevozniku) koji preuzima odgovornost ponajprije prema zakonitom imatelju teretnice iz izdane čiste teretnice. Riječ je zapravo o pismenom sporazumu o naknadi štete od krcatelja brodaru koji izdavanjem čiste teretnice može odgovarati primatelju iz takve teretnice.

Kakav je pravni učinak jamčevnog pisma prema trećim osobama?

Jamčevno pismo prema trećim osobama (misli se poglavito na trećeg zakonitog imatelja teretnice u dobroj vjeri) *nikako i nikada ne može proizvesti pravni učinak*. (res inter alios acta)

Može li brodar uvijek zahtijevati *regresom* naknadu štete od krcatelja nakon što je bio prisiljen, jer je izdao čistu teretnicu uz nagovor i pismenu obvezu krcatelja, platiti odgovarajuću naknadu primatelju?

U našoj sudskoj praksi izraženo je stajalište da jamčevna pisma prema krcatelju valja priznati onda kada se ta jamstva daju brodaru, a nije se moglo, s obzirom na posebne okolnosti, utvrditi je li naznačena količina robe u teretnici doista ukrcana, ima li roba navedene oznake, jesu li oznake dovoljno trajne, kao i glede okolnosti koje se nisu sa sigurnošću mogle utvrditi tijekom ukrcavanja ili u trenutku izdavanja teretnice.

**Teretnica kao isprava u Konvenciji Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem iz 1978.g. (Hamburška pravila):**

1. Konvencija potvrđuje načelo da brodar (prijevoznik) mora izdati teretnicu samo na zahtjev krcatelja.

2. Konvencija sadrži detaljne odredbe o sadržaju teretnice.

3. Problematika jamčevnih pisama: —

Jamčevno pismo ništavno je i bez učinka prema svakoj trećoj osobi, uključujući primatelja, na koju je teretnica prenesena. Takvo jamčevno pismo ili sporazum valjani su prema krcatelju, osim u slučaju kada brodar izostavi odgovarajuću napomenu o robi, namjeravajući prevariti treću osobu, uključujući primatelja, koja djeluje pouzdavajući se u opis robe u teretnici. Prema tome, ako je brodar bio u zloj vjeri prema podacima koje je pružio krcatelj radi uvrštavanja u teretnicu, nema pravo na naknadu štete od krcatelja. Štoviše, ako je brodar bio u zloj vjeri, nema pravo ni ograničiti svoju odgovornost.

(?) razlika tovarnog lista i teretnice

### Tovarni list:

TOVARNI LIST je prijevozna isprava kojom prijevoznik (vozar) potvrđuje primitak robe za prijevoz.

Tovarni list ima najveću važnost u željezničkom prometu, jer je on i bitan oblik ugovora o prijevozu.

### Razlika tovarnog lista i teretnice

- Drugачija je svrha.
- Tovarni list nije vrijednosni papir.
- nije prenosiv (negočijabilan), glasi samo na ime.
- te izvoznik prati robu.
- Razlike se očituju u dokaznoj snazi podataka u tim ispravama, posebice za teret, a osobito u ovlaštenjima naručitelja glede izmjene ugovora (pravo raspolaganja stvarima tijekom prijevoza) i u određivanju osobe primatelja.

Tovarni list bi bio osobito prikladan u prijevozu koji traje kraće vrijeme. (najveći značaj u željezničkom prometu)

PRIMATELJ je osoba ovlaštena da primi stvari od broдача. Brodar je dužan teret predati ovlaštenom imatelju teretnice, a ako ta isprava nije izdana, onda osobi ovlaštenoj na temelju ugovora o prijevozu. Ako se pak ne izda teretnica, a naručitelj u ugovoru ne odredi osobu primatelja, ovlaštenim primateljem tereta smatrat će se sam naručitelj.

Kasatorna klauzula- ako postoji više primjeraka teretnice svaki od imatelja ima pravo zatražiti predaju tereta. Ako je netko iskoristio svoje pravo, ostali primjerci gube važnost za broдача, tj. više ga ne obvezuju

## ODGOVORNOST BRODARA ZA ŠTETE NA STVARIMA I ZA ZAKAŠNENJE

### Uvod:

Brodar odgovara za izvršenje dviju osnovnih obveza.

- teret mora predati na odredištu u stanju, vrsti i količini kako ga je primio (odgovornost ex recepto); odgovara također i iz teretnice (odgovornost ex scriptura)
- obveza da teret preda bez zakašnjenja

OŠTEĆENJE je umanjene vrijednosti stvari zbog negativnih promjena. Manjak je i djelomični gubitak pošiljke; radi se o umanjenu kvantitete.

Govorimo o gubitku kada brodar ne može na odredištu predati stvari ovlaštenom primatelju, jer ih više ne drži niti ih može naći.

### Temelj (osnova) odgovornosti broдача:

Brodar odgovara za:

- svako oštećenje
- manjak ili gubitak stvari
- za zakašnjenje predaje stvari ako ne dokaže da su oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje nastali zbog uzroka koji se nisu mogli spriječiti niti ukloniti (izbjeci) pažnjom (pozornošću) urednog broдача.

Brodar odgovara na temelju pretpostavljene krivnje. Korisnik prijevoza dokazuje neposredan interes za robu (legitimacija), da su stvari predane broдарu neoštećene, štetu i visinu štete. Brodar- ako se želi osloboditi odgovornosti za štetu- mora dokazati da uzroke štete nije mogao ukloniti (izbjeci) ni pažnjom (pozornošću) urednog broдача.

### Odgovornost broдача za osobe koje za njega rade:

Za radnje i propuste zapovjednika broda, drugih članova posade i ostalih osoba koje rade za broдача u sklopu obavljanja svojih radnih zadataka i poslova, broдар odgovara kao i za svoje radnje i propuste.

U prijevozu morem postoji specifična i z n i m k a , zasnovana na Haaškim pravilima, da broдар ne odgovara i za ~~ne nautičke pogreške~~ (radnje i propuste u plovidbi i rukovanju brodom) osoba kojima se služi u svojem poslovanju (npr. zapovjednika broda), osim ako postoji i osobna broдарeva krivnja koju mora dokazati korisnik prijevoza.

### Pojam plovidbe:

**POJAM PLOVIDBE** obuhvaća tehničko upravljanje brodom, nautičko vođenje broda kojim samostalno rukovodi zapovjednik uz pomoć ostalih stručnih osoba na brodu (kormilarenje, manevriranje, odabiranje rute itd.)

**RUKOVANJE BRODOM** je djelatnost koja se sastoji od rukovođenja onim dijelovima broda koji služe za plovidbu i njihovoj kontroli (strojevi, kormilarski uređaj, sidra itd.)

U slučaju ~~u slučaju komercijalne djelatnosti~~ broдар odgovara za radnje i propuste svojih djelatnika, kao i za svoje radnje. Komercijalna je djelatnost npr. čuvanje tereta, kontrola i održavanje u ispravnom stanju rashladnih uređaja, ventilatora itd.

Propust komercijalne skrbi ugrožava teret, a nautička pogreška prijeti kao prvo sigurnosti broda. Razlikovanje nautičke i komercijalne pogreške.

Broдар odgovara za štetu koju je teret pretrpio od požara na brodu ako se dokaže da je požar skrivio osobnom radnjom ili propustom. To znači da u tom slučaju ne odgovara za djela svojih djelatnika (a to je jednaka situacija kao i za nautičku krivnju- požar također ugrožava sigurnost broda)- Haaška pravila

Naš Zakonik nameće broдарu činjenice požara i uzročne veze događaja i nastale štete. Pretpostavku da broдар ne odgovara mora obarati korisnik prijevoza dokazom *osobne* krivnje broдача.

Hamburška pravila u slučaju požara prihvaćaju načelo dokazane krivnje broдача, ali je pritom svejedno je li riječ o broдарskoj krivnji ili o krivnji osoba kojima se broдар u svojem poslovanju služi.

### Trajanje odgovornosti broдача:

Broдарova odgovornost počinje preuzimanjem tereta. Traje od preuzimanja tereta do njegove predaje.

!!! Haaško-Višbyjska pravila; morem dobivati naknadu  
Posebni slučajevi isključivanja odgovornosti broдача ("iznimne opasnosti", "izuzeti slučajevi").

U našem se Pomorskom zakoniku taksativno nabrajaju slučajevi za koje, ako su proizveli štetu, broдар ne odgovara, osim ako se dokaže njegova krivnja ili krivnja osobe za čije radnje i propuste odgovara. To su izuzeti slučajevi, iznimne opasnosti, poznati rizici plovidbenog pothvata, za koje se može pretpostaviti da ih broдар nije skrivio.

Broдар ne mora, kada dokaže uzročnu vezu između štete i izuzetog slučaja, dokazivati da nije kriv (da je postupao s pažnjom urednog broдача), već korisnik prijevoza, ako bi želio dobiti naknadu od broдача, mora dokazati osobnu krivnju broдача ili komercijalnu krivnju njegovih djelatnika za štete posljedice izuzetog slučaja. To znači da se mijenja opće pravilo o teretu dokaza, odnosno teret dokaza o krivnji broдача prebacuje se na korisnika prijevoza (načelo dokazane krivnje)

Naš Pomorski zakonik nabroja 9 takvih slučajeva:

① viša sila, pomorska nezgoda, ratni događaji, međunarodni zločini na moru, nemiri i pobune (korisnik prijevoza može dokazivati broдарevu krivnju- ako npr. dokaže da do štete ne bi došlo da je broдар

pravodobno, postupajući s dužnom pažnjom, izbjegao plovidbu u zoni ratnih operacija)

② sanitarna ograničenja ili druge mjere i radnje državnih organa

(korisnik prijevoza moći će dokazivati da je upravo brodar svojom krivnjom (propustom) izazvao te mjere (npr. nije se podvrgao propisanom sanitetskom nadzoru)

③ radnje ili propusti krcatelja ili osoba ovlaštenih da raspolažu teretom ili osoba koje za njih rade

(krcatelj će moći dokazivati suprotno- npr. iako je krcatelj propustio pravilno deklarirati teret, brodar je ipak- da je postupao s dužnom pažnjom- mogao izbjeći štetu)

④ obustava rada, odnosno štrajk, masovno isključenje radnika s posla i sl.- npr. brodar se nije pridržavao odredaba kolektivnog ugovora, pa su njegovi radnici stupili u štrajk

⑤ spašavanje ili pokušaj spašavanja ljudi i imovine na moru

⑥ skretanje broda u slučajevima spašavanja

Skretanje (devijacija) broda:

O SKRETANJU (devijaciji) broda govorimo ako brod ploveći skrene s uobičajenog puta ili s puta koji je označen u ugovoru, a da pritom ne smetne s uma odredište, odnosno krajnji cilj putovanja

Osnovni je problem u tome je li brodar *opravdano* (ovlašteno) ili *neopravdano* (neovlašteno) skrenuo s plovidbenog puta. Navode se 2 slučaja opravdanog (ovlaštenog) skretanja:

- spašavanje ili pokušaj spašavanja ljudi i imovine na moru
- razumno skretanje, odnosno skretanje zbog drugih opravdanih razloga- razumnost (opravdanost) skretanja ovisi o razumnoj (opravdanoj) procjeni, uzimajući u obzir sve okolnosti i interese svih stranaka angažiranih u pomorskom pothvatu.

7. prirodni gubitak u masi ili obujmu tereta ili oštećenja (gubici) koji nastaju zbog vlastite mane, skrivene mane ili posebne naravi tereta

8. nedostatno pakiranje ili nejasne ili nedostatno trajne oznake na teretu

(važno je da li je brodar u teretnicu unio napomenu o nepostojanju ambalaže ili o slaboj ambalaži)

⑨ skrivene mane koje se ne mogu dužnom pažnjom otkriti- misli se na skrivene mane broda

**Ograničenje odgovornosti brodarara:**

**GRANICA ODGOVORNOSTI-** do koje visine brodar odgovara. Tradicionalno štiti brodarara od prevelikih šteta.

Brodar odgovara za teret do prometne (stvarne) vrijednosti, ali ne više od propisane granice (limita) bez obzira na stvarnu vrijednost ili visinu štete

Visbijska pravila: 10 000 poinecare franaka po koletu ili jedinici tereta ili 30 poinecare franaka po kg bratomase

Prema našem pravu:

Naknada za gubitak stvari određuje se prema prometnoj vrijednosti druge stvari iste količine i svojstva u određenoj luci na dan kad je brod onamo stigao, a ako nije stigao, kada je morao stići. To znači da brodar nadoknađuje prometnu, tržišnu vrijednost robe.

Ako se naknada štete za gubitak stvari ne bi mogla tako odrediti (tj. ako ta roba nema prometnu vrijednost u odredišnoj luci), ona bi se odredila prema prometnoj vrijednosti stvari u luci ukrcaja u vrijeme odlaska broda, povećanoj za troškove nastale zbog prijevoza.

Visina štete = prometna vrijednost stvari u neoštećenom stanju – prometna vrijednost stvari u oštećenom stanju

Time što stvar nije stigla na odredište (ili je stigla oštećena), korisnik prijevoza redovito uređuje neke troškove koje bi inače imao da nije stvar izgubljena ili oštećena (ušteđuju se npr. troškovi prijevoza-vozarina). Zato se od iznosa štete što ih brodara mora platiti na ime naknade štete odbijaju tako uštedeni troškovi.

Naš je Pomorski Zakonik ograničio odgovornost brodarka na odgovarajući iznos po jedinici tereta, bez obzira na visinu stvarne štete. Ta granica odgovornosti primjenjuje se i kod odgovornosti za zakašnjenje.

!!! ♪

Brodar NE odgovara za naknadu štete za oštećenje, manjak ili gubitak tereta, a ni za zakašnjenje u predaji tereta, za:

- iznos veći od 600,67 obračunskih jedinica posebnih prava vučenja po koletu ili jedinici oštećenog, manjkajućeg ili izgubljenog tereta ili tereta predanog sa zakašnjenjem, odnosno
- iznos od 2 (dvije) je obračunske jedinice po kilogramu bruto mase oštećenog manjkajućeg ili izgubljenog tereta, s time da se primjenjuje iznos koji je viši

Što je jedinica tereta? Imamo 2 mjerila:

- a. *mjerilo koleta ili komada*- pod jedinicom tereta razumijeva se kolet ili komad,
- b. *mjerilo količine*- kod tereta u rasutom stanju- pod jedinicom tereta razumijeva se metarska tona ili prostorni metar ili druga mjera, ovisno o tome na temelju koje jedinice mjere je vozarina ugovorena. (ako vozarina nije ugovorena po jedinici mjere, za rasuti se teret pod jedinicom mjere razumijeva jedinica na temelju koje se uobičajeno ugovara vozarina u mjestu ukrcaja)

\* • Kada brodara odgovara iznosom većim od propisanog ograničenja *kollektivno*

#### V. sporazumno povišenje granice odgovornosti:

Naručitelj (krcatelj) može, u sporazumu s brodarkom, povišati granicu brodarkove zakonske odgovornosti, naznačujući tako povišenu vrijednost robe po jedinici tereta. Tako se zaštićuje korisnik prijevoza u slučaju da se prevozi roba čija je vrijednost znatno iznad zakonske granice (limita)

Brodar, zauzvrat, tada traži povišenje vozarine prema vrijednosti prevezenog tereta. Ako je izdana teretnica (prijevozna isprava), sporazum stranaka o povišenju brodarkove odgovornosti koji nije naveden u teretnici (prijevoznoj ispravi) nema pravni učinak u korist primatelja koji nije ni naručitelj ni krcatelj; tom se odredbom zaštićuje brodara.

Bez obzira na sporazum o povišenju odgovornosti, brodara ima pravo dokazivati da stvar ima manju prometnu vrijednost.

2. kada brodara odgovara neograničeno (važno- pitanje) tj. kad se ne može pozvati na zakonske odredbe o

ograničenju svoje odgovornosti:!!!

To je slučaj kvalificirane krivnje broдача. Naime, broдар odgovara neograničeno ako mu korisnik prijevoza dokaže da je štetu osobno prouzročio namjerno da prouzroči štetu ili krajnje nepažnjivo znajući da će šteta vjerojatno nastupiti.

Neograničena odgovornost znači da broдар odgovara kako za štetu na stvarima, tako i za daljnju štetu (npr. za izgubljenu dobit), dakle za svaku štetu (punu štetu) što je uzrokuje gubitak, manjak ili oštećenje stvari ili zakašnjenje u predaji stvari.

(Kako broдар odgovara neograničeno samo za *osobnu* kvalificiranu krivnju, ne gubi pravo na ograničenje ako su kvalificirano krive bile samo osobe koje rade za broдача)

!!!!

♪

♪

U slučaju kada zapovjednik broда, drugi član posade ili druge osobe koje rade za broдача, odgovaraju prema općim načelima za naknadu štete, a dokaže se da je šteta (manjak, gubitak ili oštećenje stvari) prouzročena na radu ili u svezi s radom, odnosno pri obavljanju službe ili u svezi sa službom, te se osobe mogu koristiti, kao i broдар, povlasticom ograničenja, ali ih isto tako pogodaju i štetne posljedice kvalificirane krivnje. Tim se načelom zaštićuje i broдар koji bi, u protivnome, neizravno preko neograničene odgovornosti svojih radnika, i sam odgovarao neograničeno.

**Slučajevi kada se odredbe o odgovornosti broдача mogu ugovorom mijenjati u korist broдача.**

***Norme o odgovornosti broдача u načelu su relativno prisilne (kogentne)***

To znači da se ne dopušta sloboda ugovaranja na štetu korisnika prijevoza koji se tako štiti. Klauzule o ublažavanju ili isključenju odgovornosti broдача, ako su, protivno zakonskim propisima, unesene u ugovor, nemaju pravni učinak. Samo se iznimno dopušta sloboda ugovaranja u korist broдача.

Naš Pomorski zakonik predviđa 4 slučaja kada je dopuštena ugovorna dispozicija stranaka:

1. oštećenje, manjak ili gubitak tereta nastali prije početka ukrcavanja ili nakon iskrcaja

U većini slučajeva čuvanje robe na kopnu povjerava se samostalnim trećim osobama (npr. skladištarima) koje broдар ne može kontrolirati i nadgledati. Broдар bi odgovarao ako mu se dokaže da je oštećenje ili gubitak tereta posljedica propusta pri izboru skladištara.

2. šteta zbog zakašnjenja

Naš Pomorski zakonik normirao je jednak temelj vlasti i visinu odgovornosti za zakašnjenje, kao i za gubitak i oštećenje tereta. Međutim, glede opsega štete, broдар pri zakašnjenju odgovara i za tzv. *daljnju štetu* (npr. za izgubljenu dobit).

Ako su stvari predane sa zakašnjenjem, ujedno i oštećene, mogu se kumulirati (pribrojiti) odštetni zahtjevi.

ali najviše do granice kada bi se platila u slučaju potpunog gubitka stvari.  
Za razliku od odgovornosti broдача zbog gubitka ili oštećenja, štete zbog zakašnjenja ubrajaju se u kategoriju slučajeva u kojima se dopušta dispozitivnost, a to znači broдаревu slobodu da ugovorom umanjuje ili isključuje svoju odgovornost, mimo zakonskih norma. (ipak zakašnjenje je najčešće posljedica neopravdanog skretanja ili nesposobnosti za plovidbu obuhvaćena kogentnim (prisilnim) normama)

### 3. prijevoz živih životinja

Broдар je dužan dokazati da su posebni rizici (karakteristični upravo u prijevozu živih životinja) mogli uzrokovati štetu na tom teretu, te da je postupao prema uputama krcatelja, pa će se pretpostaviti da broдар ne odgovara. Protudokaz o krivnji broдача (i njegovih djelatnika) mora podnijeti korisnik prijevoza.

### 4. prijevoz tereta koji je na temelju suglasnosti krcatelja smješten na palubi

Teret koji je složen na palubi izložen je posebnim rizicima: mora. Zato broдарu treba dopustiti da pri prijevozu stvari na palubi uz pristanak krcatelja ugovorom predvidi posebne uvjete odgovornosti.

Do kojih granica može ići ugovorna sloboda kada se dopuštaju u korist broдача?

Odgovornost dužnika za namjeru ili krajnju nepažnju se ne može unaprijed ugovorom isključiti. Sud može na zahtjev zainteresirane ugovorne strane poništiti i ugovornu odredbu o isključenju odgovornosti za običnu nepažnju, ako je takav sporazum proizašao iz monopolskog položaja dužnika ili uopće iz neravnopravnog odnosa ugovornih strana.

## Posebno o odgovornosti broдача u prijevozu opasnog tereta:

Naš Pomorski zakonik razlikuje je li broдар znao ili nije znao za opasna obilježja tereta koji je primio za prijevoz.

Zapovjednik broда može, ako se to ne protivi važećim propisima, opasan teret u svako doba i bilo gdje iskrcati, učiniti ga bezopasnim ili ga čak baciti ako broдар o toj opasnosti ni j e bio obaviješten prije ukrcavanja (ako nije znao niti je mogao znati za opasna obilježja tereta):

### Prijevoz BEZ pristanka broдача o opasnim osobinama:

- nije potrebna određena opasnost za brod, teret, osobe, nego samo načelna mogućnost ugrožavanja
- nevažno je da li se opasnost manifestirala
- broдар zadržava pravo na punu vozarinu (prevozninu), bez obzira na to da li je teret stigao na odredište
- broдар ima pravo tražiti od korisnika prijevoza naknadu ukupne pretrpljene štete i podnesenih troškova (naravno, ako oštećenje nije mogao spriječiti prikladnim i raspoloživim mjerama i postupcima)
- odgovornost naručitelja je objektivna
- napokon, broдар ne odgovara za štetu na teretu (!)

U slučaju brodoloma ili druge plovidbene nezgode, zatim u slučaju zapljene, zadržavanja broda ili tereta zbog ratnih događanja, međunarodnih zločina na moru, nemira ili pobune, za spašeni teret brodaru pripada *vozarina razmjerna korisno prevaljenom putu*.

Ako primatelj ne plati vozarinu i druga potraživanja koja ga terete, brodar kao vjerovnik ima *pravo zadržavanja (retencije)*, a to znači da može zadržati stvari koje su mu predane za prijevoz dok mu primatelj, kao dužnik, ne plati dugovanja, a u slučaju da mu ih ne plati, ima pravo stvari prodati pa namiriti dug iz prodajne cijene.

Ako ovlašteni primatelj ne duguje vozarinu i druge iznose, brodar nema pravo zadržavanja, bez obzira na to je li podmiren.

## UGOVOR O PRIJEVOZU PUTNIKA I PRTLJAGE

### Uvod:

Hrvatski pomorski zakonik prijevoz putnika i prtljage regulira kao jedinstven pravni posao. Prijevoz putnika u najužoj je svezi s prijevozom prtljage. Bez ugovora o prijevozu putnika nema prijevoza prtljage.

(automobil u pratnji putnika izjednačuje se s prtljagom)

### Prijevoz putnika- pojam putnika:

PUTNIK (kao stranka ugovora o prijevozu), je osoba koja se prevozi brodom na temelju ugovora o prijevozu, ili koja prati vozilo ili žive životinje koje se prevoze na temelju ugovora o prijevozu stvari.

Poseban tretman na brodu ima putnik bez putne karte koji se nije odmah javio zapovjedniku broda ili ovlaštenom članu posade. Zakonik predviđa određene sankcije za takva putnika tj. brodar ga može zbog opravdanih razloga iskrcati, a morat će platiti dvostruku prevozninu za prijeđeni put od luke ukrcaja do luke iskrcaja.

### Prijevoz putnika- prava i obveze stranaka iz ugovora o prijevozu putnika:

Ugovorom o prijevozu putnika brodar se obvezuje da će prevesti jednog ili više putnika, a naručitelj da će platiti prevozninu. Brodar je, kao stranka ugovora o prijevozu putnika, osoba koja sklapa ugovor o prijevozu ili u čije se ime taj ugovor sklapa, a prijevoz stvarno sam obavlja ili ga obavlja preko tzv. stvarnog brodara.

STVARNI BRODAR je osoba različita od brodara, koja stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili dijelom, a ona može biti vlasnik broda, naručitelj (iz ugovora na vrijeme), ili osoba koja inače iskorištava brod.

NARUČITELJ je osoba kojoj se brodar obvezuje prevesti putnike; obično je to putnik, ali ne mora biti.

Obveze brodara iz ugovora o prijevozu putnika mogu biti glavne i sporedne:

#### 1. Glavne obveze:

- su očuvanje putnikova tjelesnog integriteta i njegov prijevoz. Očuvanje tjelesnog integriteta uključuje brodarevu obvezu da putniku osigura minimum prikladnog prostora na brodu, pa i davanje hrane na dužim relacijama (na putovanjima koja traju više dana)

## 2. Sporedne obveze:

- su one koje brodar posebice preuzima u tijeku putovanja, a nisu nužne za izvršenje prijevoza, premda su u svezi s prijevozom (npr. briga o prehrani putnika, kada ona nije nužna za očuvanje putnikova tjelesnog integriteta, zatim uz iste uvjete izdavanja kabine)

Osim sporednih postoje i one koje se odnose na djelatnosti na brodu, sa samim prijevozom nisu povezane, a izvan su okvira prijevozne prestacije (raznovrsne obrtničke usluge za koje brodar odgovara prema pravilima odgovarajuće struke (npr. krojačke, brijačke itd.)

Iako nije propisan oblik ugovora, uobičajeno je izdavanje *putne karte*. Zakonik ističe da je brodar dužan izdati putniku, na njegov zahtjev, putnu kartu. Putna karta može glasiti na ime i na donositelja. Pretpostavlja se da sadržaj putne karte odgovara ugovoru, dok se ne dokaže suprotno. Međutim, prigovor protiv sadržaja putne karte na donositelja može se staviti samo pri njenom izdavanju.

Putna karta koja glasi na ime ne može se prenijeti na drugu osobu bez brodareva pristanka. Putnik ima pravo odustati od ugovora. (moguće je: samovoljno prekidanje i radi zakašnjenja)

Brodar iz ugovora o prijevozu putnika odgovara za povredu putnikova tjelesnog integriteta (za tjelesnu ozljedu u užem smislu, smrt, psihičke povrede i sl.) kad se događaj koji je prouzročio takvu štetu dogodio za vrijeme putnikova prijevoza.

### PRIJEVOZ PUTNIKA obuhvaća:

- vrijeme za koje se putnik nalazi na brodu,
- vrijeme za koje se obavljaju radnje ukrcavanja ili iskrcavanja putnika te
- vrijeme za koje se obavlja prijevoz putnika vodenim putem od obale do broda i obratno.

Za povredu tjelesnog integriteta putnika brodar odgovara na osnovi vlastite krivnje ili na osnovi krivnje osoba koje za brodaru rade u obavljanju svojih dužnosti.

Brodar odgovara u načelu na osnovi dokazane krivnje, osim u slučajevima ako su smrt ili tjelesna ozljeda putnika nastali neposredno ili posredno zbog brodarevog sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mana broda, kada odgovara na osnovi pretpostavljene krivnje.

Osoba koja zahtijeva naknadu štete mora dokazati da je smrt ili tjelesnu ozljedu prouzročio jedan od navedenih slučajeva, a brodar- ako se želi osloboditi odgovornosti- mora dokazati da nije kriv, naime da nema propusta njegove dužne pažnje ili pažnje osoba za koje odgovara (npr. da je mana broda bila skrivena). Pravna pretpostavka o brodarevoj krivnji postoji u interesu zaštite putnikovih prava, kojemu bi u tim slučajevima bilo teško dokazati brodarevu krivnju.

U ostalim slučajevima, osoba koja traži naknadu štete mora dokazati uzrok smrti, odnosno ozljede putnika te krivnju brodara ili osoba za koje odgovara. Međutim, bez obzira na to primjenjuje li se načelo dokazane ili pretpostavljene krivnje brodara, osoba koja traži naknadu štete mora dokazati da se događaj koji je prouzročio štetu dogodio za vrijeme prijevoza, te visinu štete.

**Odgovornost brodara za povredu tjelesnog integriteta putnika je ograničena na 46.666 obračunskih jedinica posebnih prava vučenja po putniku i putovanju.** Nije dopušteno sniženje granice odgovornosti brodara, ali brodar i putnik mogu izričito i pismeno ugovoriti svotu ograničenja odgovornosti veću od zakonske. Brodar gubi pravo korištenja ograničenja odgovornosti ako mu se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je učinio u namjeri da prouzroči štetu ili iz krajnje nepažnje, znajući da bi šteta vjerojatno mogla nastupiti.

Ako je tužba podnesena protiv osoba koje rade za broдача ili stvarnog broдача u sklopu poslova koje obavljaju na brodu, onda one odgovaraju za tjelesni integritet putnika jednako kao i broдар (tj. mogu se koristiti i isključenjem i ograničenjem odgovornosti na koje se može pozvati i broдар na temelju zakona)

Kada postoji kvalificirana krivnja, odgovornost je i tih osoba neograničena. Kvalificirana krivnja izražava se jednako kao i kod broдача. Na te se osobe međutim ne odnosi ugovorno povišenje broдареве odgovornosti.

Naš Zakonik ne regulira odgovornost broдача za zakašnjenje u prijevozu putnika. Međutim, predviđa odgovornost za zakašnjenje početka putovanja i za prekid putovanja. Ako je do takve povrede ugovora došlo namjerno ili krajnjom nepažnjom broдача, odnosno osoba koje rade za broдача, broдар je dužan nadoknaditi štetu.

### Slijepi putnik:

SLIJEPI PUTNIK je osoba koja nije s broдаром ili njegovim zastupnikom (zapovjednikom ili agentom) zaključila ugovor o prijevozu, ne želi platiti prevozninu, te se bez njihove suglasnosti skriva na brodu radi prijevoza.

Dakle, ta je osoba neovlašteno i potajno došla na brod, te se krije na brodu i nakon njegova odlaska iz luke.

Slijepi putnik nije putnik u smislu ugovornog odnosa i njegove građanskopravne pozicije u pomorskom pravu. Ako bi slijepi putnik umro na brodu ili se tjelesno ozlijedio, valjalo bi primjenjivati opća načela prava, odnosno obveznog prava. Kako takav "putnik" nije u ugovornom odnosu s broдаром, eventualna odgovornost broдача kao štetnika mogla bi biti izvanugovorna. Kada bismo primjenjivali opća načela našeg obveznog prava broдар bi za tu osobu odgovarao na osnovi pretpostavljene krivnje.

### Prijevoz putnika- međunarodno reguliranje:

1961g- u Bruxellesu- Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o prijevozu putnika morem  
1974g.- Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem. Hrvatski Pomorski zakonik prihvatio je mnoga načela te konvencije (služila je kao uzor)  
1976g- Diplomatska konferencija u Londonu donijela Protokol uz Atensku konvenciju o prijevozu putnika njihove prtljage morem

### Prijevoz prtljage- pojam prtljage:

→ 833 p.p.v. za namu

→ ta auto 3333 p.p.v. (vozila)

### Prtljaga u općem smislu:

→ za ostalu ~~6000~~ 7200 p.p.v. (ni nečiji ni vozila)

PRTLJAGA je svaka stvar, uključujući i vozilo koje se prevozi na temelju ugovora o prijevozu, osim:  
a. stvari i vozila koja se prevoze na temelju ugovora o zakupu, na temelju teretnice ili ugovora koji se kao prvo odnosi na prijevoz stvari  
b. živih životinja

### Ručna prtljaga:

RUČNA PRTLJAGA jest prtljaga koju putnik ima u svojoj kabini ili koju čuva i nadzire, uključujući i

prtljagu koja se nalazi u vozilu ili na vozilu.

Pojam prtljage ne ograničava se samo na stvari namijenjene osobnoj upotrebi putnika.

### **Prijevoz prtljage- prava i obveze stranaka iz ugovora o prijevozu prtljage:**

Prijevoz prtljage se izdvaja posebnim načelima u reguliranju odnosa. U uređenju tih odnosa osnovno je razlučiti ručnu prtljagu od prtljage koja se brodaru predaje na prijevoz (tzv. predana ili registrirana prtljaga)

Za prtljagu primljenu na prijevoz brodar je dužan, na zahtjev putnika, izdati prtljažnicu.

Prtljažnica je potvrda o tome da je brodar primio prtljagu na čuvanje i prijevoz, a putnik njome dokazuje pravo na prtljagu. Prtljažnica mora sadržavati vrstu i broj koleta. Pretpostavlja se da su podaci u prtljažnici istiniti dok se ne dokaže suprotno. Prtljažnica može glasiti na ime i na donositelja.

Brodar odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak prtljage i za zakašnjenje njezine predaje putniku.

Za oštećenje, manjak ili gubitak prtljage brodar odgovara ako se događaj koji je prouzročio štetu dogodio u vrijeme prijevoza, a šteta se može pripisati krivnji brodara ili osoba koje rade za brodara.

Prijevoz ručne prtljage obuhvaća:

- razdoblje za koje se putnik s ručnom prtljagom nalazi na brodu,
- vrijeme ukrcavanja i iskrcavanja
- vrijeme za koje se obavlja prijevoz putnika i njegove ručne prtljage vodenim putem od obale do broda i obratno
- i vrijeme između trenutka kada je brodar prtljagu na kopnu ili brodu primio na čuvanje do trenutka kada ju je predao, a to znači da se u tom slučaju radi o predanoj prtljazi

Prijevozom predane prtljage smatra se:

- vrijeme od trenutka kada ju je brodar preuzeo na kopnu ili brodu dok je nije predao ovlaštenoj osobi

Odgovornost brodara  
za ručnu prtljagu:

Odgovara po istim načelima kao i za povredu putnikova tjelesnog integriteta. To znači da brodar odgovara u načelu na osnovi dokazane krivnje. Putnik sam nadzire, sam se brine za svoju ručnu prtljagu, brodaru ne mora biti poznat uzrok štete, pa se putniku nameće dužnost da dokaže brodarevu krivnju.

Međutim, brodareva se krivnja pretpostavlja u slučaju da su oštećenje, manjak ili gubitak ručne prtljage nastali neposredno ili posredno zbog brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mana broda, dakle u onim situacijama kada štete od događaja nisu u uzročnoj vezi s činjenicom da putnik sam čuva prtljagu.

2. za predanu prtljagu koju brodar čuva:

njegova se krivnja za štete od oštećenja, manjka ili gubitka prtljage uvijek pretpostavlja dok ne dokaže suprotno, bez obzira na prirodu događaja koji je štetu prouzročio. Međutim, za razliku od prijevoza stvari,

brodar odgovara za djela i propuste osoba koje za njega rade, bez obzira na to je li u pitanju nautička djelatnost ili šteta od požara.

Odgovornost broda je ograničena. Svote ograničenja za oštećenje, manjak ili gubitak ovise o vrsti prtljage. Brodar i putnik mogu ugovoriti da će brodar odgovarati u zakonskim granicama tek pošto se odbije određena franšiza. Svota franšize odbija se od visine odštete koja pripada putniku. Brodar i putnik, isto tako, mogu izričito i pismeno ugovoriti veću svotu ograničenja odgovornosti od zakonske. Brodar gubi pravo koristiti se ograničenom odgovornosti ako mu se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koju je on, i osobe koje za njega rade, učinio u namjeri da prouzroči štetu ili iz krajnje nepažnje znajući da bi šteta vjerojatno mogla nastupiti.

Osobe koje rade za brodar odgovaraju jednako kao i brodar, a to znači da se mogu koristiti isključenjem ili ograničenjem odgovornosti; na koje se može pozvati brodar na temelju zakona. Kada postoji kvalificirana krivnja, odgovornost je i tih osoba neograničena.

Brodar odgovara, za razliku od prijevoza putnika, i za *zakašnjenje* u predaji prtljage putniku.

Posebno se regulira brodareva odgovornost za oštećenje, manjak ili gubitak *dragocjenosti*, te za zakašnjenje predaju tih stvari putniku. Brodar odgovara za dragocjenosti samo onda ako ih je primio na čuvanje (o tome je dužan izdati pismenu potvrdu). Brodar odgovara jednako kao i za ostalu (predanu) prtljagu.

Naš Zakonik predivida institut prigovora. Putnik je dužan uputiti pismeni prigovor brodaru (ili njegovu zastupniku) u slučaju kada je posrijedi vidljiva šteta:

- za ručnu prtljagu prije ili u trenutku njezina *iskrcavanja*, a
- za ostalu prtljagu prije ili u trenutku njezina *izdavanja*

Ako šteta na prtljazi nije vidljiva ili je prtljaga izgubljena, rok je pismenog prigovora 15 dana od dana iskrcaavanja ili izdavanja ili od dana kada je prtljaga morala biti izdana. Ako putnik nije dao pismeni prigovor u roku, pretpostavlja se da je prtljagu primio u ispravnom stanju. Kad je pismeni prigovor na vrijeme podnio, pretpostavlja se da su navodi prigovora istiniti.

Brodar ima pravo zadržanja (retencije), osim za ručnu prtljagu.

#### **Prijevoz prtljage- međunarodno reguliranje:**

1967g.- Bruxelles- Međunarodna konvencija ~~za izjednačavanje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage~~ morem

1974g.- Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem

### UGOVOR O TEGLJENJU

#### **Opći pojmovi o ugovoru o tegljenju:**

##### **UGOVOROM O TEGLJENJU:**

brodar tegljača (ili potiskivača) obvezuje se da svojim brodom tegli (ili potiskuje) drugi brod ili objekt (može i plutajući objekt) do određenog mjesta, ili za određeno vrijeme ili za izvođenje određenog zadatka,

a brodar tegljenog (potiskivanog) broda se obvezuje da za to plati tegljarinu.

Visina tegljarine određuje se ugovorom.

Tegljenje se koristi radi olakšanja manevriranja brodova gdje je ono otežano ili za prijevoz plovnog objekta koji nije sposoban da se sam pokreće.

Prema prostoru na kojem se obavlja tegljenje razlikuje se:

- a. lučko tegljenje
- b. izvanlučko tegljenje

Može se razlikovati:

- dobrovoljno i obvezno tegljenje

### **Osnovni obveznopravni odnosi iz ugovora o tegljenju:**

Tegljenjem upravlja zapovjednik tegljenog broda, ako nije drugačije ugovoreno. Pomorski zakonik određuje kada tegljenje počinje i kada završava (čl.649)

Ako tegljač tegli plovni objekt koji nema posadu, brodar tegljača mora se primjenom uobičajenih mjera brinuti za održavanje sposobnosti za plovidbu toga tegljenog objekta u onome stanju u kojemu ga je primio na tegljenje.

Brodar tegljača dužan je brinuti se za očuvanje tereta na tegljenom brodu ako izrijekom preuzme takvu obvezu.

Za naknadu štete koja nastane sudarom brodova koji plove u teglju (ili u potiskivanom sastavu) ili između njih i trećih brodova, primjenjuju se odredbe o naknadi štete zbog sudara brodova. To znači da odgovara prema načelu *dokazane krivnje*.

### **Prijevoz tegljenjem:**

Brodar tegljača može ugovoriti prijevoz tereta tegljenjem svojim ili tuđim brodom. Naime, riječ je o obvezi brodarka (tegljača) da će ukrcati teret u svoj ili tuđi brod ili taj brod tegliti. U tom slučaju brodar tegljača odgovara za štetu na teretu prema načelima odgovornosti brodarka za prijevoz stvari.

### **Tegljenje i spašavanje:**

Akcija spašavanja tegljačem može se ostvariti ili tijekom izvršavanja ugovora o tegljenju ako se tegljeni brod za vrijeme tegljenja nađe u pogibelji, ili neovisno o ugovoru o tegljenju ako brod koji je u pogibelji zatraži pomoć koju mu tegljenjem pruži neki tegljač s kojim toga trenutka nije bio u ugovornom odnosu.

Dođe li tegljeni brod u pogibelj zbog okolnosti za koje brodar tegljača po ugovoru o tegljenju nije odgovoran (tegljeni se brod nađe u nekoj nepredviđenoj i izvanrednoj pogibelji), pa ga tegljač spašava (obavlja izvanredne usluge i napore koje kao tegljač nije dužan izvršavati), brodar tegljača, bude li spašavanje uspješno, osim prava na tegljarinu ima pravo na nagradu za spašavanje. Brodar tegljača nema pravo na nagradu za spašavanje ako iz ugovora proistječe da je tegljarinom obuhvaćena eventualna nagrada za takve radnje.- to znači da stranke mogu ugovorom o tegljenju izravno isključiti pravo brodarka na nagradu za spašavanje i onda kada bi brodarku takva nagrada inače pripadala.

Ako je tegljarina ugovorena samo za slučaj uspješno obavljenog tegljenja, brodar tegljača ima pravo na tegljarinu iako tegljenje nije bilo uspješno ako dokaže da je za neuspjeh tegljenja kriv brodar tegljenog broda.

## DRUGI PLOVIDBENI POSLOVI

### Općenito:

Osim imenovanih, posebno normiranih ugovora, kao što su ugovor o prijevozu stvari, ugovor o prijevozu putnika i prtljage ili ugovor o tegljenju, mogu se zaključiti i ostali poslovi koji se obavljaju pomoću broda (npr. polaganje kabela; raznovrsni građevinski poslovi, plovidba radi ribolova, znanstvena istraživanja mora itd)

Pomorski zakonik regulira poslove glede upotrebe broda, a za specifične odnose primjenjuju se odgovarajući (i postojeći) propisi obveznog prava.

### Pojam i zaključivanje ugovora:

Zakonik ističe da se norme zakona koje se odnose na ostale plovidbene poslove, primjenjuju na ugovore koji sklapaju naručitelj posla i brodar, a kojima se brodar obvezuje da će brodom obaviti neki posao koji se ne odnosi na prijevoz putnika i prtljage, stvari ili tegljenje, a naručitelj posla se obvezuje da će platiti naknadu (po odredbama o vozarini za prijevoz stvari).

Ugovor se može sklopiti i na vrijeme, što će u praksi biti redovito. Nije propisan oblik ugovora.

### Odgovornost broдача:

Prema Zakoniku brodar odgovara za plovidbenu sposobnost broda na osnovi pretpostavljene krivnje (tereti ga dužnost dokazivanja pažnje urednog broдача), pravodobno do početka putovanja.

Dopušta se sloboda ugovaranja.

Brodar i osobe koje rade za broдача odgovaraju za smrt ili tjelesne ozljede osoba koje se nalaze na brodu radi izvršenja ugovora (osobe naručitelja posla), kao i za članove svoje posade.

Prijevoz u kojemu sudjeluje više broдача

Za prtljagu: brodar koji je zaprimio teret i koji ga je dostavio odgovaraju solidarno. Ostali broдачи odgovaraju samo za svoj dio puta. Za zakašnjenje ostali broдачи nisu odgovorni (jer je to teško utvrditi)

Za putnike: odgovara brodar koji je ugovorio izravan prijevoz i brodar na čijem je dijelu puta šteta nastala.

## ZAKUP BRODA

### Pojam ugovora o zakupu broда:

UGOVOROM O ZAKUPU broда zakupodavatelj kao osoba koja raspolaže brodom, daje zakupoprimalju određeni brod na uporabu, uz plaćanje zakupnine, radi obavljanja plovidbene djelatnosti.

### Bitne osobine ugovora o zakupu broда:

1.

!!! U praksi se često miješaju dva tipa ugovora o iskorištavanju morskih brodova- brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod i ugovor o zakupu (na određeno ili na neodređeno vrijeme)

Razlika ugovora o zakupu i brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod:

Ugovorom o zakupu: - zakupodavatelj prepušta brod za upotrebu zakupoprimatelju koji tako stječe svojstvo broдача	Po brodarskom ugovoru na vrijeme za cijeli brod: - davatelj broda ostaje plovidbeni poduzetnik (broдар), a zapovjednik broда- dužan je samo izvršavati naloge naručitelja u granicama ugovora i prema namjeni broда
---	--

2.

Zakupodavatelj je dužan predati zakupoprimatelju brod u stanju da se može iskorištavati prema ugovorenoj ili uobičajenoj namjeni (npr. ugovoren je brod za prijevoz određenog tereta redovitom prugom).

Ako nije drugačije ugovoreno, brod se predaje bez posade. U tom slučaju posadu će namjestiti zakupoprimatelj.

Zakupoprimatelj će kao broдар morati i opremiti brod tj. osposobiti ga za plovidbu ako je to potrebno.

3.

Jedno od glavnih prava jest d a v a n j e n a l o g a p o s a d i. bez obzira na to je li brod predan s posadom ili bez nje. Zakonik dopušta da se ovo pitanje ugovorom i drugačije riješi tj. u ugovoru o zakupu potrebno je predviđjeti da je posada dužna izvršavati naloge zakupoprimatelja. Zakupoprimatelj ima pravo mijenjati posadu (pa i u slučaju da je brod predan s posadom)

4.

Ugovor o zakupu broда mora biti u p i s m e n o m o b l i k u. Nije li napisan, nema pravni učinak.

Ugovor o zakupu broда može se sklopiti na određeno ili neodređeno vrijeme, za jedno ili za više putovanja.

Ugovor o zakupu na određeno vrijeme može se produljiti samo pismenim sporazumom, a na neodređeno vrijeme može se otkazati pismeno najkasnije 3 mjeseca unaprijed.

Nagrada za spašavanje obavljeno zakupljenim brodom tijekom ugovora o zakupu pripada zakupoprimatelju.

Zakupoprimatelj može brod dati u p o d z a k u p samo na osnovi pismenog pristanka zakupodavatelja.

5.

Troškovi i štete:

Troškove pogona snosi zakupoprimatelj. On je dužan održavati brod za trajanja ugovora i nakon isteka ugovora vratiti brod u stanju i mjestu u kojem ga je primio na uporabu.

Zakupoprimatelj NE:

- ne odgovara za redovito trošenje broда. Pod redovitim trošenjem broда razumije se ono trošenje konstrukcijskog materijala koje nastaje vremenom i normalnom uporabom stvari (npr. korozija limova, izlizanost košuljice cilindra stroja itd.)
- ne snosi troškove popravka broда radi uklanjanja skrivenih mana broда koje su postojale u vrijeme kada mu je brod predan na uporabu

c. ne snosi štetu za gubitak broda zbog djelovanja više sile

Za štetu zbog nedostataka (mana) koji čine brod nesposobnim ili smanjuju njegovu sposobnost za ugovoreno ili uobičajeno iskorištavanje, a postojali su u vrijeme predaje broda, zakupoprimaltelju odgovara zakupodavatelj, ne dokaže li da te nedostatke nije mogao otkriti ni s pažnjom urednog brođara.

6.

Zakupnina se plaća mjesečno unaprijed.

7.

**Zakašnjenje:**

Ako zakupoprimaltelj ne vrati zakupodavatelju brod nakon isteka zakupa, dužan je za prekoračeno vrijeme platiti naknadu u visini dvostruke zakupnine (bez obzira je li kriv za prekoračenje ili nije).

Ako je zakupoprimaltelj još i kriv za zakašnjenje vraćanja broda, odgovara zakupodavatelju i za svaku štetu iznad dvostruke ugovorene zakupnine.

8.

Ugovor o zakupu prestaje u slučaju:

- a. propasti broda (npr. potonuća),
- b. trajne nesposobnosti broda za iskorištavanje (ako je neka od stranaka kriva, morat će nadoknaditi štetu)
- c. u slučaju više sile koja onemogućuje iskorištavanje broda za vrijeme zakupa

Ako popravci broda koje podmiruje zakupodavatelj traju predugo ili se predviđa da će trajati predugo, zakupoprimaltelj može odustati od ugovora.

Zakupodavatelj može odustati od ugovora ako mu zakupnina nije plaćena o dospelosti.

U sumnji da li je zaključen brođarski ugovor ili ugovor o zakupu, smatra se da je sklopljen brođarski ugovor.



**Pojam havarije:**

**HAVARIJE** (obično znači štetu, odnosno kvar, ali u pomorskopravnom smislu označuje): su sva oštećenja i gubici (štete) i izvanredni troškovi koje pretrpi ili podmiri brod ili teret ili i brođ i teret tijekom pomorskog pomivata.

Pomorske havarije dijele se na:

- a. havarije štete (na brođu ili teretu)

b. havarije troškova (na brodu ili teretu)

Ovisno o tome kakve su okolnosti prouzročile štetu ili troškove, razlikujemo:

- a. zajedničke havarije
- b. posebne havarije

**Zajednička havarija- pojam i osnovni razlozi postojanja tog instituta:**

U interesu je svih sudionika da pothvat uspješno završi, makar trebalo podnijeti izvanredne žrtve i troškove.

Ponekad se pomorski pothvat može uspješno ostvariti samo ako se namjerno počini šteta ili nametne neki trošak jednom od sudionika.

Kako su te štete i troškovi podneseni radi zajedničkog spasa ili zajedničke koristi, pravedno je da vlasnici spašene imovine razmjerno nadoknade štetu vlasnicima imovine žrtvovane za spas stvari koje su se na taj način i spasile. Tako se i koristi i štete raspoređuju među svim sudionicima pothvata zajednički i pravično.

U slučaju zajedničke havarije provodi se poseban postupak likvidacije. Utvrđuje se doprinos ili kontribucija u zajedničkoj havariji. Svrha je doprinosa da oni koji su se žrtvovanjem tuđe imovine okoristili, razmjerno sudjeluju u naknadi te žrtve.

4 elementa:

1. zajednička opasnost
2. zajednički interesi
3. zajednički spas
4. koristi i štete (?)

Institut zajedničke havarije bio je poznat već u starom grčkom pravu, a zatim prihvaćen i u rimskom pravu (Lex Rhodia de iactu)

1877. York- Antwerpenska pravila- zajednička havarija bi se regulirala prema propisima zemlje u čijoj je luci putovanje završilo (to ne mora biti originalna odredišna luka)

Odredbe o zajedničkim havarijama dispozitivno su naravi te stranke mogu slobodno ugovorom regulirati međusobne odnose iz šteta i troškova zajedničke havarije, a mogu i isključiti primjenu načela zajedničke havarije. Stranke se odriču međusobnog obračuna štete i troškova zajedničke havarije klauzulom "uzajamno franko" (slobodno) od zajedničke havarije" ili nekom sličnom klauzulom.

● **Općenito o bitnim osobinama zajedničkih havarija:**

Pomorski zakonik čl.815 toč.1.: (2004.)

Čin zajedničke havarije jest svaki namjeran i razložan izvanredni trošak i svaka namjerna i razložna šteta učinjeni, odnosno prouzročeni od zapovjednika broda ili druge osobe koja ga zamjenjuje, poduzet radi spašavanja imovinskih vrijednosti sudionika u istom pomorskom pothvatu od stvarne opasnosti koja im zajednički prijeti.

Bitni (konstitutivni) elementi zajedničke havarije jesu:

1. izvanredna žrtva ili trošak (izvanrednost događaja):

- izvanredna žrtva ili događaj mora proistjecati iz neredovita, tj. plovidbe (npr. rad strojeva zbog nasukanja

broda)- mora se izvesti iz činjeničnih okolnosti

### 2) namjernost i razumnost (razložnost) čina:

- namjernost:** osnovna je osobina zajedničkih havarija da su šteta ili trošak učinjeni namjerno, a ne slučajno ili višom silom. Npr. slučajno nasukavanje nije zajednička havarija, ali je čin zajedničke havarije namjerno nasukavanje broda koje naredi zapovjednik da bi spriječio potonuću broda koji propušta vodu. Dakle, zapovjednik broda odlučuje o žrtvama i troškovima radi zajedničkog spašavanja broda i tereta.
  - Općenito je prihvaćeno da se zajedničkom havarijom mogu smatrati žrtve i troškovi učinjeni po naređenju osobe koja zamjenjuje zapovjednika. Žrtvovanje poduzeto bez odluke zapovjednika može biti čin zajedničke havarije ako mu se zapovjednik nije suprostavio ili ga je naknadno odobrio.
- razboritost čina:** problem je u procjeni kada se smatra da zapovjednik nije postupio razborito. Žrtvovanje pod pritiskom straha ili čak u dobroj vjeri, ako pritom nedostaje stvarna pogibelj, ne smatra se općenito činom zajedničke havarije. Smatramo da bi trebala biti važna činjenica je li zapovjednik morao, kao što bi to učinio svaki prosječno sposoban zapovjednik, upravo tako postupiti u konkretnoj i sličnoj situaciji.
  - zapovjednik uvijek mora imati na umu zaštitu interesa ne samo brodara nego i korisnika prijevoza (tereta) pri procjeni događaja i prilikom samog žrtvovanja

### 3) zajednička pogibelj (opasnost):

- potrebno je da se brod i teret nalaze u zajedničkoj pogibelji. Stvarna pogibelj koja neposredno prijete brodu i teretu ne mora biti jednake intenziteta za brod i teret (može biti veća za teret a manja za brod i obratno). Ako se u pogibelji nalazio samo brod ili samo teret, nema zajedničke havarije.
- posebna haarija** može prethoditi zajedničkoj pogibelji- npr. vijak- može prisiliti zapovjednika da odlaskom u luku skloništa podnese izvanredne troškove.

### 4) (zajednički) spas ili korist u istom pomorskom pothvatu:

- žrtve i troškovi moraju imati zajedničku korist za brod i teret. Uspješan ishod žrtvovanja ne mora se u konačnom ishodu odraziti i na brod i na teret, već samo na neke interese ili jedan od tih interesa. **Važno je da je žrtva učinjena za spas svih ili većeg broja sudionika plovidbenog pothvata, a kontribucija se provodi i onda kada je žrtvovan cjelokupni teret, a brod spašen, ili obratno. Naravno, ako su brod i teret propali, unatoč žrtvi ili trošku za pokušaj spasa, nema zajedničke havarije.** U tom slučaju nitko se nije okoristio odredbom zapovjednika.

Dva su sustava postignutog učinka:

- sustav zajedničkog spasa (stroži):** primjenjuju ga Englezi; po ovom sustavu priznaju se samo gubici i troškovi koji su podneseni za zajednički spas broda i tereta, a ne i oni koji su nastali nakon izvršenog, odnosno postignutog spasa. *→ samo šteta*
- sustav zajedničke koristi (blaži):** koristi ga niz zemalja I RH; uključuje u zajedničku havariju ne samo žrtve i troškove podnesene za neposredni spas nego i **izvanredne izdatke** koji su nastali kao izvanredna posljedica već izvršenog čina zajedničke havarije. *→ šteta + trošak*

### ● Krivnja jednog od sudionika i zajednička havarija:

Pomorski Zakonik ističe da dužnost doprinosu u zajedničku havariju postoji (a to znači da se priznaje zajednička havarija) i onda kad su šteta ili trošak prouzročeni krivnjom jednog od sudionika plovidbenog pothvata (formira se tzv. vjerovnička i dužnička masa)

### ● Tipične štete na teretu ili brodu:

1. bacanje tereta u more:

Danas može biti aktualno izbacivanje palubnog tereta. Za teret ukrcan na palubu ne postoje jedinstvena zakonodavna rješenja glede priznavanja njegove žrtve za zajedničku havariju. Y/A pravila priznaju kao zajedničku havariju izbacivanja tereta ukrcanog na palubu samo onda kada je teret ukrcan po priznatim trgovačkim običajima.

Ako je teret bačen isključivo u interesu jedne stranke, ne postoji slučaj zajedničke havarije.

### 2. gašenje požara:

Požar je sam po sebi posebna (partikularna) havarija. Požar, odnosno štete nastale od požara ne znače zajedničku havariju. Međutim, štete koje nastaju gašenjem požara mogu se smatrati zajedničkom havarijom. (npr. rušenje diela broda da bi se moglo prodrijeti do požara). Y/A priznaje štete radi gašenja požara zajedničkom havarijom uz iznimku da se nikakva naknada neće priznati za štete prouzročene dimom, ili vrućinom (od vreline požara), bez obzira na način kako su nastale. Naime, u praksi može biti sporno je li dim posljedica vatre ili gašenja vatre.

### 3. hotimično (namjerno) nasukavanje i odsukavanje nasukanoga broda:

Ako je zapovjednik namjerno nasukao brod za (zajednički) spas interesa angažiranih u pothvatu, postojat će zajednička havarija. Priznaju se i sve štete odsukavanja ako su ispunjeni potrebni uvjeti. Štete koje nastanu pri slučajnu (nehotičnom) nasukavanju ne ubrajaju se, naravno, u zajedničku havariju, ali ako zapovjednik poduzme odsukavanje tako nasukana broda da bi spasio brod i teret, štete pri odsukavanju imat će svojstvo zajedničke havarije.

### 4. normalna upotreba stroja- šteta na strojevima i kotlovima:

Zajedničkim havarijama se smatraju samo one štete na strojevima i kotlovima koje su učinjene u namjeri da se nasukani brod u pogibelji oslobodi (odsuće). Izričito je naglašeno da se oštećenja pogonskog uređaja i kotlova dok brod pluta ne mogu smatrati zajedničkom havarijom.

### 5. upotreba tereta, brodske opreme i zaliha kao pogonskog goriva:

Događa se, danas rijetko, da se zbog nepredviđenih zapreka putovanja ukrcani teret, odnosno brodska oprema i zalihe, upotrijebe kao pogonski materijal.- ako je u pitanju zajednička pogibelj za brod i teret- a ako je u pitanju uporaba brodske opreme i zaliha za gorivo- i uz uvjet da se brod na početku putovanja opskrbi dovoljnom količinom goriva potrebnom za određeno putovanje. Nije li se opskrbi dovoljnom količinom goriva, smatrat će se da je bio nesposoban za plovidbu, te brodar neće moći zahtijevati za takve štete doprinos od ostalih sudionika u pomorskom pothvatu.

### Likvidacija zajedničke havarije- opće napomene:

Postupak likvidacije zajedničke havarije provodi likvidator zajedničkih havarija.

Postupak havarije obuhvaća nekoliko faza:

Postupak likvidacije

1. u prvom dijelu (tzv. kronološkom prikazu događaja) prikupljaju se svi podaci koji će kasnije poslužiti u postupku kontribucije ili doprinosa sudionika u pomorskom pothvatu u zajedničkoj havariji.
2. u drugom dijelu: likvidator iznosi uvjete prijevoza (tzv. pravni prikaz); pritom je najvažnije analizirati one klauzule teretnice koje se odnose na rješavanje zajedničkih havarija
3. likvidator sastavlja diobnu osnovu (dijspaša). Diobna masa sastoji se od popisa vjerovničke mase i dužničke mase te vrijednosti njihovih pojedinih stavaka, njihove ukupne vrijednosti, zatim postotka doprinosa i svote koju svaki sudionik u pothvatu snosi na ime doprinosa zajedničke havarije.

**Doprinos ili kontribucija u zajedničkoj havariji:** → vlasnici spašene imovine dužnici su pravno, razmjerno nadoknaditi žrtvu (štetu) vlasnicima žrtvovane imovine za spas štete.  
Svrha je kontribucije da oni koji su se žrtvovanjem tuđe imovine okoristili, razmjerno sudjeluju u naknadi te žrtve. Taj se obračun obavlja formiranjem dviju havarijskih masa: vjerovničke i dužničke.

### 1. VJEROVNIČKU MASU:

Čini imovina žrtvovana ili oštećena činom zajedničke havarije, kao i troškovi koji se smatraju zajedničkom havarijom, uključujući i troškove likvidacije zajedničke havarije.

Vrijednost broda određuje se prema vrijednostima u vrijeme i u luci gdje se završava zajednički pothvat.

Kako se popravljaju i nadomješta brod, odnosno njegovi strojevi i oprema, kao zajednička havarija priznaju se stvarni razumni troškovi popravka ili nadomještaja takve štete ili gubitaka, eventualno uz odbitke od troškova popravaka. Ističe se da troškovi popravaka broda koji ulaze u vjerovničku masu nisu podložni odbicima po načelu "novo za staro", osim ako je brod stariji od 15 godina, kada se odbije jedna trećina.

Kada se brod (njegovi strojevi ili oprema) ne popravljaju i ne nadomješta, iznos koji se priznaje kao zajednička havarija jest razumno smanjenje vrijednosti koje proistječe iz štete ili gubitaka broda (njegovih strojeva ili opreme), ali koje ne prelaze procjene troškova popravaka.

Ako je posrijedi potpuni gubitak broda, iznos koji ulazi u vjerovničku masu (tj. priznaje se kao zajednička havarija) određuje se prema procijenjenoj vrijednosti broda u neoštećenom stanju.

Vrijednost oštećenog tereta koja ulazi u zajedničku havariju određuje se na osnovi vrijednosti tereta u vrijeme iskrcavanja, koja će se utvrditi iz trgovačke fakture izostavljene primatelju ili, ako takve fakture nema, na osnovi ukrajne vrijednosti. U vrijednosti tereta za vrijeme ukrcavanja uključuju se troškovi osiguranja i vozarina, osim ako rizik za gubitak vozarine ne snose osobe s interesom na teretu.

Izgubljena vozarina ulazi u vjerovničku masu s neto vvrijednošću, dakle uz odbitak troškova koje bi brodar morao podnijeti da je zaradi, ali koje stvarno nije podnio zbog žrtvovanja tereta. Gubitak vozarine može biti zajednička havarija samo kada je vozarina plativa nakon isporuke tereta.

U vjerovničku masu priznaje se provizija od 2 posto na izdatke zajedničke havarije, osim onih za osobne dohotke (plaće) i izdržavanje posade te pogonskog goriva, koji nisu nadoknađeni tijekom putovanja.

Na svote koje ulaze u vjerovničku masu priznaju se kamate od 7 posto godišnje do dana likvidacije zajedničke havarije. Od dana likvidacije zajedničke havarije vjerovnik može računati kamate prema propisima.

### 2. DUŽNIČKU MASU:

Dužničku masu čine sve vrijednosti (brod, teret, vozarina, prevoznina) koje su se našle u pogibelji (u riziku, opasnosti) u trenutku čina zajedničke havarije. U dužničku masu brod ulazi s neto vrijednošću na završetku plovidbenog pothvata, ali se pri određivanju te vrijednosti ne uzima u obzir povoljniji ili nepovoljniji utjecaj ugovora o zakupu ili brodarskog ugovora na vrijeme koji vrijedi glede tog broda.

Vrijednost tereta utvrđuje se kao i za vjerovničku masu. Dužnička masa obuhvaća vozarinu ili prevozninu.

Osim vrijednosti spašene činom zajedničke havarije, u dužničku masu ulaze i vrijednosti svih šteta na brodu i teretu i troškova zajedničke havarije tj. sve štete i troškovi koji inače čine vjerovničku masu.

Dužnička masa ne obuhvaća predmete za osobnu uporabu posade i prtljagu putnika za koju nije izdana prtljažnica ili teretnica. U dužničku masu ne ulaze ni poštanske pošiljke, ako ih je bilo na brodu. U

vjerovničku masu ne ulazi gubitak ili šteta na izbačenom teretu koji nije bio smješten u brod s priznatim običajima, na teretu ukrcanom bez znanja broдача (klandestini teret), kao ni teretu koji je u vrijeme ukcaja namjerno pogrešno naznačen.

Da bi se odredio postotak doprinosa u zajedničkoj havariji, vjerovnička masa se mora podijeliti dužničkom masom. Tako ćemo dobiti tzv. koeficijent doprinosa (K):

$$K = \frac{\text{Vjerovnička masa (VM)}}{\text{Dužnička masa (DM)}}$$

Taj koeficijent pomnožen s vrijednošću broда daje postotak (kvotu) doprinosa broда, pomnožen s vrijednošću tereta daje postotak doprinosa tereta, a pomnožen s vozarinom daje doprinos vozarine. Zbroj svih doprinosa (broда, tereta i vozarine) morao bi pokriti vrijednost vjerovničke mase.

## SUDAR BRODOVA

### Pojam sudara:

SUDAR BRODOVA takav je događaj u kojem jedan brod ili više brodova izravnim dodirnom (srazom) ili neizravno (indirektno) prouzroči štetu drugom brodu, odnosno imovini ili osobama što se nalaze na brodu.

Pomorski sudar jest sraz ili izravni sudar i neizravni sudar brodova.

#### a. Sraz ili izravni sudar (materijalni sudar):

- je stvarni sudar između dvaju ili više brodova. Sraz brodova nastaje kada se brodovi stvarno dodirnu trupom ili pojedinim dijelovima svoje upreme. Izravni sudar je i onaj sudar pri kojem jedan brod udara u sidreni lanac na kojem se nalazi usidren drugi brod.

#### b. Neizravni (indirektni) sudar:

- Pomorski zakonik naglašava da se odredbe o sudaru primjenjuju na odgovornost za štetu koju jedan brod prouzroči drugom brodu zbog obavljanja manevara ili propuštanja da obavi manevar ili zbog nepoštivanja propisa o sigurnosti plovidbe, iako i nije bilo stvarnog sudara brodova. Za pojam sudara nije važno ploviti li oba broда.

Načela o sudaru primjenjuju se i na odgovornost za štetu koju jedan brod prouzroči drugome iako plove u sastavu istog teglja (ili u istom potiskivanom sastavu)

Zakonske odredbe o sudaru ne primjenjuju se na nuklearne štete od sudara. Na te se štete primjenjuju posebni propisi o odgovornosti poslužitelika nuklearnog broда.

Određbe o sudaru brodova ne primjenjuju se pri tzv. udaru.

**UDAR** je materijalni sraz broda čvrstim (fiksni) pomorskim ili kopnenim objektom, npr. sa svjetionicima, obalama, plutajućim napravama itd.)

### Naknada štete u slučaju sudara:

Primjenjuje se načelo dokazane krivnje broda. Pod odgovornošću broda razumijeva se odgovornost vlasnika i broдача (i kad je štetu prouzročio peljar).

Dogodi li se slučaj isključivom krivnjom jednog broda, ukupnu štetu podmiruje taj brod.

Ako je šteta prouzročena krivnjom dvaju ili više osoba tj. zajedničkom krivnjom brodova, svaki brod odgovara razmjerno svojoj krivnji.

Ako su brodovi krivi u sudaru, ali se omjer (opseg) njihove krivnje ne može ustanoviti, odgovornost brodova za štetu dijeli se na jednake dijelove.

Koliki se opseg naknade štete priznaje?

Nadoknađuje se, osim stvarne štete i izmakla dobij, bez obzira na stupanj krivnje.

Do koje visine odgovara brod koji je kriv za sudar?

Brodari za štete iz sudara odgovaraju ograničeno prema načelima o općem (globalnom) ograničenju svoje odgovornosti.

Za materijalne štete prema trećima pomorski brodovi koji su skrivili štetu odgovaraju razmjerno svojoj krivnji. Nema solidarne odgovornosti. Međutim, ako je sudarom brodova prouzročena smrt ili tjelesna ozljeda neke osobe, za štetu nastalu smrću ili tjelesnom ozljedom solidarno odgovaraju brodovi čijom je krivnjom došlo do sudara. U slučaju solidarne odgovornosti zadržano je regresno pravo broda koji je platio naknadu štete koja prekoračuje razmjer njegove krivnje u odnosu prema drugome brodu.

Ako je šteta prouzročena slučajem ili višom silom (dakle bez krivnje brodova) ili se ne može ustanoviti uzrok zbog kojeg je sudar nastao (tzv. dvojbeni sudar), štetu snosi oštećenik (tj. svaka strana namiruje jedino svoju štetu)

### Praktički postupak zapovjednika u slučaju sudara:

1. u slučaju sudara zapovjednik broda dužan je poduzeti spašavanje drugog broda s kojim se sudario.
2. zapovjednik broda dužan je brodu s kojim se njegov brod sudario priopćiti, ako je moguće, ime i luku upisa broda kojim zapovijeda, ime posljednje luke iz koje je isplovio i ime luke u koju plovi. Za povredu tih dužnosti odgovara osobno zapovjednik broda.
3. zapovjednik će zatražiti i nastojati sigurno utvrditi identitet drugog broda i njegovu prvu namjeravanu luku pristajanja

4. zapovjednik bi trebao sve važne okolnosti i podatke u svezi sa sudarom unositi odmah u kakav neslužben pismeni podsjetnik, što može kasnije imati veliko značenje pri utvrđivanju odgovornosti za sudar. Osobito je važno unijeti sve podatke o upotrebi radara i o tome je li neki od sudarenih brodova upotrebljavao tegljače. Napokon, na osnovi svih prikupljenih podataka zapovjednik mora izraditi i pohraniti skicu sudara iz koje će biti vidljivo kretanje brodova prije sudara s oznakama brzine i kursa, te sam sudar s kutom sraza.
5. ako je na brodu bio peljar, zapovjednik bi trebao od peljara zatražiti pismenu i potpisanu izjavu o uzrocima sudara s potanjim opisom manevriranja sudarenih brodova.
6. jednog od iskusnijih časnika valja zadužiti da nakon pregleda zapisnički utvrdi vidljive štete na brodu i teretu te da upozori na mogućnost drugih oštećenja koja se ne mogu utvrditi vanjskim pregledom (tzv. presumirane štete)
7. zapovjednik mora odmah obavijestiti svojeg brodarku o sudaru, uz sažet opis događaja i šteta. Zatraži li to brodarku, obavijest o sudaru valja uputiti i osiguratelju broda (kaska) i osiguratelju odgovornosti brodarku (klubu)
8. zapovjedniku drugog broda valja podnijeti, na prikladan način, prosvjedno pismo sa svim potrebnim navodima i upozorenjima o odgovornosti za posljedice sudara.
9. posebice je važno u brodski dnevnik unijeti sve važne podatke.
10. lučkoj kapetaniji (u domaćoj luci) ili diplomatsko-konzularnome predstavništvu naše zemlje (u inozemstvu) zapovjednik mora podnijeti prijavu pomorske nezgode u roku od 24 sata nakon dolaska u luku
11. ako je do sudara došlo u luci ili u obalnome moru druge države, zapovjednik će, ako to lokalni propisi nalažu podnijeti prijavu pomorske nezgode i odgovarajućem organu te države.
12. od zapovjednika drugog broda ili njegova brodarku valja zahtijevati pouzdano jamstvo za naknadu štete. Ako zatraženo pouzdano jamstvo izostane, zapovjednik će, uz stručnu pravnu pomoć, zatražiti od nadležnog suda zabranu isplavljenja drugoga broda iz luke gdje se nalazi.

#### Međunarodni izvori prava:

- 1910g- Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o sudaru brodova
- 1952g- Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o kazenoj nadležnosti za sudar i druge plovidbene nezgode
- 1972g- Konvencija o međunarodnim pravilima za izbjegavanje sudara na moru
- 1987g- Lisabonska pravila

## SPAŠAVANJE

#### Općenito o spašavanju na moru:

SPAŠAVANJE je svaka potrebna i korisna usluga i pomoć pružena imovini i osobama koje se nalaze u opasnosti (pogibelji) na moru.

Opasnost mora ugrožavati živote osoba i prijetiti gubitku imovine.

Spašavanje je samo ona djelatnost koje je imala koristan rezultat. O korisnom rezultatu govorimo kada je

pogibelj uklonjena djelatnošću (akcijom) spašavatelja. Koristan rezultat može biti potpun ili djelomičan. Ako nije bilo korisnog rezultata, može se govoriti samo o pokušaju spašavanja.

Postoje slučajevi da brod u pogibelji ne traži djelatnu intervenciju drugog broda, već samo zahtijeva da u slučaju potrebe stoji u njegovoj neposrednoj blizini. Spremnost da se na traženje broda u pogibelji priskoči u pomoć valja glede pravnih posljedica izjednačiti s ukazanom pomoći, odnosno spašavanjem.

Objekt spašavanja na moru su ljudski životi (osobe) i imovina (brodovi i stvari s tih brodova).

U vezi sa spašavanjem na moru spomenimo dvije osnovne konvencije:

- a. Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru, Bruxelles 1910.g.
- b. Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS)

#### Spašavanje osoba (ljudskih života):

Pravna je obveza da se spašavaju ljudski životi. Zapovjednik broda koji na bilo koji način dozna da se osobe, uključujući i neprijatelje u slučaju oružanog sukoba, nalaze u životnoj opasnosti (pogibelji) na moru,:

- a. dužan je odmah krenuti u pomoć najvećom brzinom,
- b. obavještavajući ih o tome (ako je to moguće), i
- c. poduzeti njihovo spašavanje.

Zapovjednik broda u opasnosti ima pravo, nakon savjetovanja (ako je to moguće) sa zapovjednicima brodova koji su odgovorili na njegov poziv na pomoć, izabrati jedan od tih brodova ili više njih za koje drži da su najprikladniji da mu pomognu.

Zapovjednik ili zapovjednici izabranih brodova dužni su prihvatiti izbor i krenuti najvećom mogućom brzinom u pomoć osobama koje su u životnoj opasnosti.

Ako zapovjednik, ili osoba koja ga zamjenjuje, ne pruži pomoć osobama u životnoj pogibelji na moru, osobno će odgovoriti (u našem pravu takav propust smatra se kaznenim djelom).

Ipak, postoje i razlozi koji ga oslobadaju od obveze spašavanja. Zapovjednik broda nije dužan krenuti u pomoć i spašavati osobe u životnoj pogibelji u ovim slučajevima:

- a. ako bi poduzimanje tog spašavanja značilo ozbiljnu opasnost za brod kojim zapovijeda i za osobe na tom brodu ili ako on opravdano smatra da prema posebnim okolnostima slučaja, spašavanje osoba u opasnosti ne bi bilo uspješno (npr. velika je udaljenost između brodova, te se ne može očekivati da će brod stići na vrijeme)
- b. ako dozna da je drugi brod, a ne brod kojim on zapovijeda, izabran da ide u pomoć i da je izabrani brod taj izbor prihvatio
- c. ako od zapovjednika broda u pogibelji, ili neposredno od osoba koje su bile u životnoj pogibelji (znači sada su posve izvan pogibelji), ili od zapovjednika drugoga broda koji je stigao do tih osoba

bude obaviješten da pomoć više nije potrebna

### Spašavanje imovine:

Odredbe o spašavanju primjenjuju se na svaki plovni objekt bez obzira na njegovu namjenu, uključujući brodicu i hidroavion. U stvari s broda ubraja se teret na brodu, oprema broda, pripadnost (pripadci) i zalihe, vozarina i prevoznina, prtljaga putnika i osobne stvari posade.

U načelu ne postoji obveza spašavanja imovine. Međutim, iznimno se zapovjedniku broda nameće i dužnost spašavanja imovine. U slučaju sudara brodova zapovjednik broda je dužan, osim spašavanja osoba, što ima prednost, poduzeti spašavanje drugoga broda s kojim se sudario brod kojim zapovijeda ako to može učiniti bez ozbiljne opasnosti za brod kojim zapovijeda i za osobe na njemu.

Vlasnik broda ili brodar ne odgovara za štetu koja nastane zbog toga što je zapovjednik njegova broda povrijedio dužnost spašavanja ljudi ili imovine.

Pomorski je zakonik propisao da je spašavatelj dužan pri obavljanju spašavanja i pri sprječavanju ili smanjenju štete na morskome okolišu primijeniti dužnu pažnju (pažnju urednog broдача), zatražiti pomoć drugih spašavatelja ako to okolnosti nalažu i prihvatiti pomoć drugih spašavatelja kada zapovjednik broda ili brodar broda u opasnosti, odnosno vlasnik stvari s broda razborito zatraži da tako postupi.

Zapovjednik broda mora u brodski dnevnik unijeti razloge zbog kojih nije krenuo u pomoć osobama u opasnosti i poduzeo njihovo spašavanje, kao i razloge zbog kojih nije poduzeo spašavanje broda i stvari na njemu premda za to postoji načelna obveza.

Odredbe našeg Zakonika (kao i zakona mnogih drugih država) odnose se i na ratne brodove, ali s nekim odstupanjima s obzirom na specifičan položaj tih brodova. Tako se hrvatski ratni brod (i osobe na njemu) ne smije spašavati u slučaju izričite zabrane njegova zapovjednika (svaka njegova zabrana smatra se razložnom). Ministar obrane RH može propisati u kojim slučajevima zapovjednik hrvatskih ratnog broda nije dužan obavljati spašavanje u slučajevima kada za to postoji obveza.

### Mogu li se članovi posade smatrati spašavateljima?

Spašavateljem, sa svim pravima i obvezama, smatra se brodar broda koji je poduzeo spašavanje. Spašavatelj je zajednica broda i posade. Članovi posade mogli bi se smatrati jedinim spašavateljima, ako bi, u okolnostima koje to dopuštaju, djelovali samoinicijativno, ne upotrebljavajući brod kao tehničko sredstvo.

Posada spašavanoga (ugroženog) broda u načelu ne bi mogla nastupiti u svojstvu spašavatelja. Posada ukrcana na brod dužna je, u spletu redovitih dužnosti iz radnog odnosa, brinuti se za sigurnost broda i stvari na brodu te sudjelovati u spašavanju, često u vlastitom spasu.

### Nagrada za spašavanje:

- a. za spašavanje osoba ne duguje se nagrada. Međutim, ako je pri spašavanju sudjelovalo više spašavatelja, od kojih su neke spasili osobe, a neki brod ili stvari s broda, spašavatelju koji je spasio samo osobe pripada pravičan dio nagrade za spašavanje priznate spašavatelju broda i stvari s broda

- b. spašavatelju imovine pripada pravedna nagrada ako je spašavanje dalo koristan rezultat. Visina nagrade ne može iznositi više od vrijednosti spašenog broda ili spašenih stvari

Iznos (visinu) nagrade stranke mogu ugovoriti, ali ako stranke nisu sklopile ugovor o spašavanju, ili su ga sklopile, ali nisu ugovorile visinu nagrade, o visini nagrade, u slučaju spora odlučit će sud uzimajući u obzir:

1. spašenu vrijednost stvari s broda
2. vještinu i napore spašavatelja u sprječavanju ili umanjeњу štete na morskome okolišu
3. opseg uspjeha što ga je spašavatelj postigao
4. prirodu i stupanj opasnosti
5. vještinu i napore spašavatelja u spašavanju broda, druge imovine i osoba
6. utrošeno vrijeme, uložene troškove i gubitke spašavatelja
7. rizik odgovornosti
8. brzinu
9. dostupnost i upotrebu brodova i druge opreme namijenjene spašavanju i slično
10. stanje spremnosti i djelotvornosti opreme spašavatelja te njezinu vrijednost

U propisima se predviđa nekoliko situacija koje se smatraju negativnim elementima za utvrđivanje nagrade. Sud može, u slučaju spora, smanjiti nagradu spašavateljima ili odrediti da im ne pripada nagrada za spašavanje ako su svojom krivnjom izazvali potrebu spašavanja ili su prilikom spašavanja izvršili krađu, utaju ili prijevartu radnju.

Spašavatelj koji sudjeluje u akciji spašavanja protiv izričite i razumne zabrane zapovjednika broda, vlasnika ili brodarka spašavanog broda nema pravo na nagradu.

### Tko duuguje nagradu za spašavanje?

To ovisi o tome da li se spašava na temelju ugovora o spašavanju ili ne. Ne mora se zaključiti ugovor. Ako se zaključi ugovor o spašavanju, u praksi se upotrebljavaju tipizirani obrasci koji uvelike olakšavaju zaključivanje ugovora.

Sud može, na zahtjev stranke, poništiti ili izmijeniti ugovor o spašavanju broda ili stvari s broda u ovim slučajevima:

- a. ako je ugovor sklopljen u trenutku i pod utjecajem opasnosti i ako utvrdi da ugovorne odredbe nisu pravične
  - b. ako utvrdi da je stranka bila navedena na sklapanje ugovora prijevarom ili namjerno prikrivanjem činjenica
  - c. ako utvrdi da je ugovorena nagrada prema učinjenoj usluzi pretjerano visoka ili pretjerano niska
1. ako je zaključen ugovor o spašavanju koji je sklopio zapovjednik broda u opasnosti (pogibelji), nagradu za spašavanje dužan je platiti brodar spašenog broda, ako ugovorom nije drukčije predviđeno
  2. ako NIJE zaključen ugovor o spašavanju, nagradu za spašeni brod dužan je platiti brodar spašenog broda, a nagradu za spašene stvari vlasnik ili osoba koja ima pravo raspolagati tim stvarima

Iznos na ime nagrade i iznos efektivnih troškova i pretrpljene štete, u ostatak iznosa čini nagrada. Određeni dio čiste nagrade pripada posadi broda spašavatelja.



### Posebna naknada:

Kumulativno se zahtijeva ispunjenje dvaju uvjeta da bi se pristupilo odmjerenju posebne naknade. Spašavatelj mora obaviti operacije spašavanja broda koji je sam ili svojim teretom prijetio štetom na morskome okolišu. Zanim: spašavatelj nije uspio u spašavanju jer nije spasio imovinu (ili imovinu određene vrijednosti) koja bi mu bila osnova za utvrđivanje nagrade prema (tradicionalnim) mjerilima.

šteta → morskome okolišu

Moramo razlikovati izvođača radova (osoba koja obavlja tehničke operacije vađenja) i ovlaštenu osobu, koja te operacije ne obavlja ili ne može obavljati.

### Kako odgovara za štetu izvođač radova?

Ovisi o tome obavlja li radove na temelju odluke (odobrenja) nadležnog organa odgovara za štetu koju prouzroči svojim radom ako dokaže da se šteta nije mogla izbjeći uporabom dužne pažnje. Odgovara, dakle, po načelu pretpostavljene krivnje. Isto načelo pretpostavljene krivnje postoji i pri ugovorenom vađenju, premda stranke mogu ugovoriti i drukčije.

Ako je riječ o tzv. samovoljnom vađenju, a to znači vađenju bez odluke nadležnog organa i bez ugovora s ovlaštenom osobom, tada za štetu prouzročenu vađenjem potonule stvari izvođač radova uvijek odgovara (načelo kauzaliteta), osim ako ne dokaže da je štetu skrivila ovlaštena osoba ili osoba za koju ona odgovara.

Izvođač radova ima pravo na naknadu za obavljeno vađenje potonule stvari. Nema pravo na tu naknadu samo onda ako je stvar vadio unatoč izričitoj zabrani ovlaštene osobe. Naknada za vađenje stvari ne može prekoračiti svotu vrijednosti izvađene stvari, ako stranke drugačije ne ugovore.

Izvođač radova, ako nije drugačije ugovoreno, ima pravo zalogu na izvađenoj potonuloj stvari, i to za osiguranje naknade za vađenje i čuvanje stvari, te može zadržati izvađenu stvar dok mu vlasnik ne plati tu naknadu.

## IZVANUGOVORNA ODGOVORNOST VLASNIKA BRODA I BRODARA

### OPĆENITO:

U ovom se poglavlju analiziraju načela odgovornosti za štetu koju je iz izvanugovornog odnosa prouzroči brod osobama i stvarima izvan broda te okolišu.

Odredbes o izvanugovornoj odgovornosti vlasnika broda i brodara primjenjuju se i na brodice i na svaki drugi plovni objekt, bez obzira na veličinu i namjenu kojoj služi, kao i za hidroavion na vodi. Ovim odredbama obuhvaćaju se i ratni brodovi, osim dijela koji se odnosi na odgovornost od onečišćenja od broda izlijevanjem ulja (nafta) koje se prevozi kao teret.

### ODGOVORNOST ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE:

Za smrt i tjelesne ozljede kupača i drugih osoba u moru koje prouzroči brod odgovara vlasnik broda i brodar, ali i osoba koja u trenutku štetnog događaja upravlja brodom. Ipak, nema odgovornosti vlasnika broda ni brodara ako im je brod protupravno oduzet. Ako bi se ostvario takav slučaj, pored osobe koja je u trenutku događaja upravljala brodom, odgovara i osoba koja je protupravno oduzela brod.

Temelj odgovornosti ovisi o području gdje je štetni događaj nastupio:

1) ako je smrt ili tjelesna ozljeda prouzročena u području koje je proglašeno kupalištem ili u kojemu je zabranjena plovidba- odgovornost uvijek postoji osim ako osoba koja odgovara ne dokaže da je oštećeni prouzročio štetu svojom namjerom ili krajnjom (grubom) nepažnjom. Dakle, propisana je vrlo stroga objektivna (kauzalna) odgovornost, a odgovorna osoba može se osloboditi odgovornosti samo dokazom kvalificirane krivnje oštećenoga.

2) ako je smrt ili tjelesna ozljeda prouzročena u morskom prostoru do 150 metara od obale, a taj pojas nije kupalište niti područje zabranjene plovidbe niti luke, prilazi lukama, uobičajeni plovni putevi, a nije niti namijenjena za sportsku i sličnu plovidbu niti je područje zabranjenog načina ili sredstava plovidbe, tada je

odgovornost također stroga objektivna (kauzalna), ali sa mogućnošću da odgovorna osoba dokazuje da je nesretni slučaj prouzročen, pored namjere ili krajnje (grube) nepažnje oštećenog, i višom silom.

3. ako je smrt ili tjelesna ozljeda prouzročena u lukama, na prilazima luka, na uobičajenim plovnim putevima, na području koje se isključivo koristi za športsku ili sličnu plovidbu ili na području udaljenom više od 150 metara od obale, a to nije morski prostor zabranjenog načina ili sredstva plovidbe, Vlasnik broda, brodar ili osoba koja u trenutku događaja upravlja brodom, odgovara na temelju dokazane krivnje.

4. ako je smrt ili tjelesna ozljeda prouzročena na području u kojem su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe, a nesreća je nastupila za obavljanja zabranjenog načina plovidbe ili plovidbe zabranjenim sredstvima, odgovornost je također opravdano vrlo stroga (objektivna do granica apsolutnosti), pa se osoba koja odgovara može osloboditi te odgovornosti jedino ako dokaže da je oštećeni prouzročio štetu svojom namjerom ili krajnjom (grubom) nepažnjom.

#### ODGOVORNOST ZA OŠTEĆENJE STVARI I ONEČIŠĆENJE OKOLIŠA:

Ovakva odgovornost obuhvaća odgovornost broda za štetu koju nanese operativnim obalama, lukobranama, lučkim uređajima i postrojenjima, plutajućim objektima te drugim objektima u luci ili na moru. Ta odgovornost je kauzalna. *brodar*

Ovdje se izdvaja odgovornost broda za štete od izlijevanja ili izbacivanja tvari opasnih i štetnih za okoliš. Za ovakve štete jednak je temelj odgovornosti kao i kod oštećenja operativnih obala, lučkih uređaja, plutajućih objekata itd.

#### ODGOVORNOST ZA ONEČIŠĆENJE OD BRODA IZLIJEVANJEM (ULJA) (NAFTE) KOJE SE PREVOZI KAO TERET

Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štete nastale onečišćenjem naftom (uljima), 1969e. uređuje izvanugovornu odgovornost za materijalne štete. Konvencija se, dakle, primjenjuje na tankere. Tjelesne štete od onečišćenja nisu obuhvaćene Konvencijom, pa će se za takve štete primjenjivati opća načela pomorskog prava.

Za materijalne štete trećima odgovara brodovlasnik (bez obzira na to je li ujedno i brodar), i to na temelju stroge, kauzalne (objektivne) odgovornosti. Brodovlasnik se može osloboditi samo ako dokaže da je:

- 1) šteta od onečišćenja nastala ratom, neprijateljstvima, građanskim ratom, ustankom ili prirodnom pojavom izvanrednog, neizbježnog i neotklonjivog značenja
- 2) da je šteta namjernog (doložnog) djelovanja ili propusta treće osobe, a brodovlasnik se može potpuno ili djelomice osloboditi od odgovornosti i ako dokaže da je šteta od onečišćenja u cijelosti ili djelomice prouzročena krivnjom oštećenoga
- 3) da je šteta u cijelosti potječe od nemarnog ili drugog štetnog postupka neke vlade ili njezinih organa koji se brinu za održavanje svjetionika ili drugih objekata za sigurnost plovidbe u obavljanju te funkcije

Odgovornost prijevoznika ograničena je visinom. Ako nije osobno kriv, odgovara do iznosa od najviše 2000 zlatnih franaka po brutoregistarskoj toni broda, ali najviše do 210 milijuna tih franaka.

Konvencija 1969. predviđa obvezno osiguranje odgovornosti brodovlasnika. Brodovlasnik je dužan pribaviti i na brodu držati da je osigurao svoju odgovornost ili da ima drugo financijsko jamstvo do iznosa propisanog ograničenja odgovornosti.