

Odgovornost prijevoznika za štete na teretu

Vranić, Kristijan

Undergraduate thesis / Završni rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies, Rijeka / Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:226432>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-23**



Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet
University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Maritime Studies - FMSRI Repository](#)



uniri DIGITALNA
KNJIŽNICA



**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

KRISTIЈAN VRANIĆ

**ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETE NA
TERETU**

ZAVRŠNI RAD

Rijeka, 2022.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

**ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETE NA
TERETU
RESPONSIBILITY OF THE CARRIER FOR THE
DAMAGE TO THE GOODS**

ZAVRŠNI RAD

Kolegij: Pravo pomorskih prijevoza

Mentor/komentor: Izv. prof. dr. sc. Biserka Rukavina

Student/studentica: Kristijan Vranić

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112076555

Rijeka, rujan 2022.

Student/studentica: Kristijan Vranić

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG:0112076555

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI ZAVRŠNOG RADA

kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom

Odgovornost prijevoznika za štete na teretu

izradio/la samostalno pod mentorstvom

IZV. PROF. DR. SC. BISERKA RUKAVINA

U radu sam primijenio/la metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristio/la literaturu koja je navedena na kraju završnog rada. Tude spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo/la u završnom radu na uobičajen, standardan način citirao/la sam i povezao/la s fusnotama i korištenim bibliografskim jedinicama, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Rad je pisan u duhu hrvatskoga jezika.

Student/studentica
Kristijan Vranić
(potpis)

Kristijan Vranić

Student/studentica: Kristijan Vranić

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112076555

IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG ZAVRŠNOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor završnog rada dozvoljavam Pomorskom fakultetu Sveučilišta u Rijeci da ga trajno javno objavi i besplatno učini dostupnim javnosti u cjelovitom tekstu u mrežnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta.

U svrhu podržavanja otvorenog pristupa završnim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog završnog rada kao autorskog djela pod uvjetima *Creative Commons* licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na <http://creativecommons.org/licenses/>

Student/studentica - autor

Kristijan Vranić
(potpis)

SAŽETAK

U ovom se radu analizira i opisuje odgovornost prijevoznika za štete na teretu. U prvom dijelu rada opisuju se osnovni pojmovi, obilježja i značajke koje su bitne kako bi se pomorski prijevoz mogao ostvariti. Pažnja je usmjerena na ugovor o prijevozu stvari morem, te su njegovi dijelovi detaljno obrađeni.

U drugom dijelu rada obrađuju se međunarodne konvencije, pravni dokumenti, njihova povijest te kako se i na koji način danas uređuju odgovornosti prijevoznika za štete. U nastavku rad je usmjeren na odgovornost prijevoznika. Postavljaju se osnovna pitanja poput: što je šteta, kakva je odgovornost prijevoznika u odnosu na vrstu štete, kakve su posebnosti odgovornosti prijevoznika za štete na teretu u slučaju postojanja takozvanih iznimnih slučajeva u kojima prijevoznik neće odgovarati osim ako nije postupao bezobzirno. Na temelju rada zaključuje se neizmijerna važnost pomorskog prijevoza kao i potrebe donošenja nove konvencije koja će ga regulirati.

SUMMARY

This paper describes the responsibility of the carrier for damages to the cargo. The first part of the paper describes the basic concepts and characteristics that are essential in order for the transport to be realized. Attention is focused on the contract of carriage of goods by sea and the parts of it are dissected. The second part of the paper describes conventions, legal documents, their history and the way they regulate the carrier's responsibility for damages on the cargo today. In the further continuation of the work the focus is on the responsibility of the carrier. Several basic questions are asked and answered: What is damage, what is the responsibility of the carrier in relation to the type of damage, what are the unique characteristics of the responsibility that the carrier has when an exceptional case happens. The main conclusion of the paper is the significant importance of maritime transport and the needs of creating a new convention which is going to regulate it.

SADRŽAJ

SAŽETAK	I
SUMMARY	I
SADRŽAJ	II
1. UVOD	1
2. ELEMENTI UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM	2
2.1. TERET	3
2.2. BROD	6
2.3. STRANKE UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM	8
3. PRAVNI IZVORI KOJI UREĐUJU ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA	11
3.1. POVIJEST ODGOVORNOSTI PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETE NA TERETU	12
3.2. POKUŠAJ UNIFIKACIJE PRAVA U POMORSKOM PRIJEVOZU	14
3.2.1. Haška pravila	14
3.2.2. Haško - visbyjska pravila	15
3.2.3. Hamburška pravila	16
3.2.4. SDR protokol	17
3.2.5. UN konvencija o multimodalnom prijevozu	17
3.2.6. Roterdamska pravila	17
3.2.7. Pomorski zakonik	18
4. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETE NA TERETU .	19
4.1. OSNOVNA NAČELA ODGOVORNOSTI PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETE NA TERETU	20
4.2. POJAM I VRSTE ŠTETA	21
4.3. TRAJANJE I VISINA ODGOVORNOSTI	23
4.4. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA OSOBE KOJE ZA NJEGA RADE	24
4.5. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA POŽAR	25
4.6. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA A TERET SLOŽEN NA PALUBU ...	26
4.7. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA OPASAN TERET	27
4.8. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA HLADNI TERET	28
4.9. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŽIVE ŽIVOTINJE	28

4.10. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA SLAGANJE ROBE U KONTEJNER	29
4.11. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA KAŠNJENJE	30
4.12. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA POSEBNE TERETE	31
4.13. IZNIMNI SLUČAJEVI	31
4.13.1 <i>Viša sila, pomorska nezgoda, ratni događaji, međunarodni zločini na moru, nemiri i pobune</i>	32
4.13.2 <i>Sanitarna ograničenja ili druge mjere i radnje državnih tijela</i>	34
4.13.3 <i>Radnje ili propusti krcatelja ili osoba ovlaštenih da raspolažu teretom, ili osoba koje za njih rade</i>	34
4.13.4 <i>Obustava rada ili štrajk, masovno isključenje radnika s posla ili bilo koja druga smetnja koja potpuno ili djelomično sprječava rad</i>	35
4.13.5 <i>Spašavanje ili pokušaj spašavanja ljudi i imovine na moru</i>	35
4.13.6 <i>Skretanje broda radi spašavanja ljudi i imovine na moru ili zbog drugih razloga</i>	36
4.13.7 <i>Prirodni gubitak u težini ili obujmu tereta ili oštećenje, ili gubitak koji nastaje zbog vlastite mane, skrivene mane ili posebne naravi tereta</i>	36
4.13.8 <i>Nedovoljno pakiranje ili nejasne ili nedovoljno trajne oznake na teretu</i>	36
4.13.9 <i>Skrivene mane broda</i>	37
5. ZAKLJUČAK	38
LITERATURA	39
INTERNETSKI IZVORI	40
SLIKE	41

1.UVOD

Prijevoz brodovima obavljao se tisućama godina unazad. Značenje i svrha brodova su se s vremenom postupno mijenjale. Na početku je služio samo za premještanje ljudi iz nekog mjesta u drugo, a danas gotovo pa ne postoji vrsta posla koju brod ne može ispuniti. Brodovi su danas izrazito pogodno prijevozno sredstvo za prijevoz velike količine tereta preko velikih udaljenosti.

U ovom završnom radu prikazuje se kako i na koji način odgovornost prijevoznika za štete na teretu utječu na sveukupnu sliku pomorskog prijevoza. U prvom dijelu rada obrađuje se ugovor o prijevozu stvari morem i definira pojam broda, njegova povijest kao i vrste brodova kojima prijevoznici raspolažu. Objašnjava se pojam tereta, njegova podjela kako i na koji način se može prevoziti. Tereti su roba ili proizvodi koji se prevoze u kamionu, kombiju, avionu, vlaku ili pomoću broda. Današnja je pretpostavka da 90% tereta je prevezeno teretnim brodom. Teretni brod je brod čija je svrha prijevoz različitih vrsta tereta iz jedne luke u drugu luku. Pažnja je posebno usmjerena na samu osobu koja obavlja prijevoz, a to je prijevoznik, kao i na ostale stranke ugovora o prijevozu koje, osim prijevoznika, uključuju naručitelja, krcatelja i primatelja. U drugom dijelu rada ukratko će se obraditi pojam odgovornosti. Pažnja u ovome poglavlju je usmjerena na različite pravne izvore to jest, konvencije kao i njihova povijest. Kako i na koji način oni u današnje vrijeme kontroliraju postupke prijevoznika i sprječavaju neprimjereno postupanje. U nastavku ukratko je prikazano trajanje prijevoznikove odgovornosti kao i visina njegove odgovornosti. Pod visinom se podrazumijeva do kojih novčanih vrijednosti će prijevoznik odgovarati. Razrađuje se i definira šteta koja može biti uzrokovana njegovim djelovanjem, ali može biti i uzrokovana drugim događajima nevezanim za prijevoznika. Analiziraju se različite vrste šteta. Nadalje obrađuje se jednako bitan pojam, a to je odgovornost. Opisuju se značenja i obilježja odgovornosti, zašto je ona ograničena, koja je svrha odgovornosti, kakva je odgovornosti prijevoznika u odnosu na vrstu štete, odnosno prema vrsti događaja zbog kojeg je nastala šteta. Analiziraju se različiti primjeri izuzetih slučajeva iz stvarnog života zbog kojih ne može i ne smije pravno odgovarati prijevoznik te se potkrepljuju primjerom iz stvarnoga života.

2. ELEMENTI UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM

Kako bi se prijevoz odvijao po planu te odnosi između osoba koji sudjeluju mogli urediti potrebno je imati isprave poput ugovora o prijevozu stvari morem. Ugovorom o prijevozu stvari morem prijevoznik se obvezuje da će prevesti stvari brodom, a naručitelj prijevoza da će platiti vozarinu.¹

Pozivanjem na ovu definiciju može se zaključiti kako bitne elemente ugovora o prijevozu stvari čine sljedeći elementi: teret, prijevoz, brod i stranke ugovora.

Takvu vrstu ugovora moguće je podijeliti na ugovore o prijevozu pojedinih stvari i brodarske ugovore.²

Kod brodarskih ugovora, kao što i sama riječ kaže, temeljni element ugovora je brodski prostor ili brod dok u ugovoru o prijevozu pojedinih stvari temeljni element je stvar koja se prijevozi.

Brodarskim ugovorom brodar se obvezuje da će, kako bi se ostvario prijevoz, staviti određeni brodski prostor ili brod na raspolaganje. Odnos između stranaka u brodarskim ugovorima uređuju se čarter partijem.³ Brodarski ugovori dijele se na brodarske ugovore na putovanje i brodarske ugovore na vrijeme.

Kod ugovora o prijevozu pojedinih stvari, odnos se regulira na drugačiji način nego u brodarskim ugovorima, to jest, teretnicom ili pomorskim teretnim listom.⁴

Teretnica je jedan od najvažniji dokumenata vezanih za prijevoz. Na njoj pišu podaci vezani za teret, brod, vrstu tereta, količinu tereta, o strankama ugovora o prijevozu stvari morem. S njome se prijevoznik obvezuje da će predati teret ovlaštenome imatelju prava tog tereta. Nju potpisuje prijevoznik ili njegov opunomoćenik.⁵

¹ Članak. 447. Pomorskog zakonika, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19.

² Pavić, D. 2006, *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug Split, Split, str. 100.

³ Loc. cit.

⁴ Loc. cit.

⁵ Ibid. str. 183.

Pomorski teretni list je prijevozna isprava koja služi kao priznanica da je prijevoznik preuzeo stvari na prijevoz, da ugovor o prijevozu postoji te sadrži osobu kojoj je prijevoznik dužan predati teret. Ima veliku prednost u odnosu na teretnicu jer ubrzava i olakšava postupak preuzimanja tereta na način da primatelj tereta mora samo dokazati svoj identitet za razliku od teretnice gdje se mora prikazati originalna isprava.⁶

2.1. TERET

Jedan od glavnih razloga nastanka putovanja brodom u današnje vrijeme jest upravo prijevoz tereta. Bez prijevoza tereta gospodarstvo svijeta bi stagniralo. Teret je izrazito važan pojam u ovom završnom radu iz razloga jer je njegov prijevoz glavna zadaća prijevoznika. Teret se odnosi na robu ili proizvode koji se prevoze u kamionu, kombiju, avionu, vlaku ili brodu. Teret je moguće prevoziti kopnom, morem ili zrakom. Različite vrste tereta zahtijevaju i različite vrste uvjeta odnosno smještaja.

Teret je moguće podijeliti na dvije osnovne kategorije: tekući teret i suhi teret, a svaka vrsta tereta se dijeli na dodatne podgrupe. Brod, kada prevozi samo jednu vrstu tereta, prevozi homogen teret dok kada prevozi nekoliko vrsta tereta, kaže se da prevozi heterogen teret.⁷

Suhi tereti najčešće se slažu u međupalubni prostor, brodska skladišta ili na gornju palubu broda. Suhi tereti dijele se na 4. osnovne kategorije, a to su: generalni, rasuti, teški teret i hlađeni teret.⁸

Generalni teret- Pojam generalnog tereta vrlo je opširan te obuhvaća različite vrste tereta. Generalni tereti mogu se smjestiti u vreće, bačve, sanduke, također mogu biti automobili, strojevi i tako dalje. Generalni tereti se najčešće prevoze linijskim brodovima ili tramperima. Karakterizira ga sporije ukrcavanje i iskrcavanje jer je najčešće heterogene prirode.⁹

Rasuti teret je obično homogen, u velikim količinama i neraspakiran. Neki od primjera su pijesak, željezna jezgra, žito, šljunak, kaldrma. Suhi rasuti teret se najčešće krca u brodska

⁶ Ibid. str. 120.

⁷ Ivče, R., Vranić, D. 2006, *Tereti u pomorskom prometu*, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, 51000 Rijeka, Studentska 2, str. 17.

⁸ Buljan, I. 1962, *Prevoženje tereta morem*, Mornarički glasnik, Split, str. 127.

⁹ Loc. cit.

skladišta ili međupalublje. Karakterizira ga brži ukrcaj i iskrcaj u odnosu na generalni teret. Mehanizacija ukrcanja i iskrcaja često je automatski mehanizirana. Prevozi se najčešće u velikim količinama brodovima za rasuti teret.¹⁰

Teški tereti su tereti velikih dimenzija i težina. U teške terete spadaju primjerice lokomotive, vagoni, dijelovi hidroelektrana tenkovi i mostovi. S obzirom na težinu i velike dimenzije potreban je veliki oprez u vezi opterećenja određenih dijelova broda. S obzirom na tehnologiju ukrcanja i iskrcaja brodove koji prevoze takav teret može se podijeliti na brodove s *lo-lo* tehnologijom, brodove s *ro-ro* tehnologijom i brodove s *flo-flo* tehnologijom.¹¹

Hladni tereti podrazumijevaju terete koje je potrebno smjestiti na odgovarajuća mjesta ili skladišta gdje se temperature mogu regulirati ovisno o karakteristikama tereta koji je lako kvarljiv. Takvi tereti su najčešće organskog podrijetla tipa meso, riba, povrće, voće i tako dalje. Hladni teret najčešće se prevozi specijalnim brodovima opremljenim hladnjačama s rashladnim uređajima.¹²

Tekući teret se najčešće prevozi u tankovima tankera ili brodovima specijalno izgrađenim i opremljenim za prijevoz takve vrste tereta. U tekuće terete se ubrajaju nafta i naftni derivati, ulja, vino, alkohol, voda i drugi tereti. S obzirom na njihova svojstva u usporedbi sa suhim teretom, tekući se daleko brže ukrcava i iskrca. Tankeri su najveća prijevozna sredstva na svijetu te mogu imati duljinu veću od 300 metara s 500 000 DWT. Najveći tanker na svijetu ikada izgrađen je Seawise Giant izgrađen 1979. godine s 564 763 DWT.¹³

Opasan teret može biti u tekućem ili suhom obliku. Opasnim teretom nazivamo sve one vrste roba uz koje je vezana neka opasnost odnosno rizik. Drugim riječima, to su takvi tereti koji, s obzirom na svoja svojstva, mogu predstavljati stvarnu opasnost za one koji njima rukuju.¹⁴ Opasni tereti dijele se na klase. Prema članku 14 Pravilnika o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu,

¹⁰ Ivče, R., Vranić, D., op.cit., str. 19-20.

¹¹ Loc. cit.

¹² Pavić, D., op. cit., str. 24.

¹³ Ivče, R., Vranić, D., op. cit., str. 22.

¹⁴ Mohorović, P.: Opasni teret., *Naše more: znanstveni časopis za more i pomorstvo*, vol. 12., 1965., str. 5-6, online: <https://hrcak.srce.hr/file/309426> (21.7.2022.)

ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja, one se dijele na:

Klasa 1. Eksplozivi

Klasa 2. Plinovi pod tlakom, ukapljeni ili otopljeni pod tlakom

Klasa 3. Zapaljive tekućine

Klasa 4.1. Zapaljive krute tvari

Klasa 4.2. Tvari podložne samozapaljenju

Klasa 4.3. Tvari koje u dodiru s vodom razvijaju zapaljive plinove

Klasa 5.1. Oksidirajuće tvari

Klasa 5.2. Organski peroksidi

Klasa 6.1. Otrovnne tvari

Klasa 6.2. Infektivne tvari

Klasa 7. Radioaktivne tvari

Klasa 8. Korozivne tvari

Klasa 9. Ostale opasne tvari.¹⁵



Slika 1. Oznake klasa opasnih tereta

Izvor: <https://studyflying.com/9-nine-classes-of-dangerous-goods/> (8.8.2022)

¹⁵ Članak 14. *Pravilnika o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja*, NN 51/2005

2.2. BROD

Prijevoz je pojam kojim opisujemo čin premještanja ljudi, životinja, robe odnosno tereta. Važan je za razvoj gospodarstva neke države i pripada pod tercijarni sektor.¹⁶ Kako bi se pomorski prijevoz tereta mogao ostvariti potrebno je imati prijevozno sredstvo, odnosno brod.

Prva poznata vodena plovila izrađena su prije oko 10 000 godina. Tadašnja plovila s obzirom na dostupnu tehnologiju imala su veliki broj ograničenja i najčešće su bila korištena za ribolov. Najstariji kanui, koji su pronađeni od strane arheologa, najčešće su bili napravljeni, to jest, izrezani iz crnogoričnih stabala pomoću alata napravljenih od kamena. Kanu, pronađen u Pessi, smatra se najstarijim vodenim plovilom ikada pronađenim. Na početku pronalaska arheolozi su imali određene sumnje da je taj pronalazak bio stvarno najstarije vodeno plovilo na svijetu, ali nakon što su napravili identičnu repliku zaključili su da je imao upravo tu svrhu, prevoziti ljude po vodama. Pronađen je 1955. godine izgradnjom autoceste. Dugačak je 3 metra i širok 44 centimetara.¹⁷



Slika 2. Kanu pronađen u Pessi

Izvor:<https://www.readersdigest.ca/wp-content/uploads/2019/03/Pesse-Canoe-boat.jpg> (18.6.2022.)

Postoje mnogi arheološki nalazi koji dokazuju da su Egipćani znali napraviti drveni brodski trup pomoću dasaka još prije 5 000 godina. U starom vijeku središte razvoja

¹⁶ <https://hr.awordmerchant.com/transporte> (18.6.2022.)

¹⁷ <https://drentsmuseum.nl/en/in-the-spotlight-top-exhibits/pesse-canoe> (18.6.2022.)

trgovine kao i brodogradnje bilo je na Sredozemlju. Plovila su se kretala pomoću vesla, a jedra bi se upotrebljavala samo pri odgovarajućoj brzini vjetra.

U srednjem vijeku Vikinzi su gradili izrazito čvrste brodove pokretane jedrima ili veslima. Najčešći smjer putovanja bio je Atlantski ocean. Mnogi izumi poput kompasa astrolaba kao i povećanje kvalitete brodova omogućili su dužu plovidbu kao i velika geografska otkrića.¹⁸

Brod ne može steći svojstvo broda ako nije upisan u Upisnik brodova ili ako mu nije izdan plovidbeni list.

Potrebno je razlikovati brodove i brodice jer ne samo da imaju drugačije karakteristike nego i zakon drugačije regulira segmente njihovog korištenja. Brod je plovni objekt koji služi za prijevoz ljudi, robe ili u neke druge svrhe. Prema članku 5. *Pomorskog zakonika* koji regulira pomorsku plovidbu u Hrvatskoj brod ne smije imati manju duljinu trupa od 15 metara, ili mora biti u stanju prevoziti minimalno 12 putnika. Za razliku od broda brodica može prevoziti maksimalno samo 12 putnika te imati 15 metara duljinu trupa.

Sa stajališta imovinskog prava brod je pokretna stvar koja nema pravnu osobnost i ne može samostalno preuzimati obveze niti stjecati prava. Brodar ili vlasnik broda u poslovanju s brodom preuzima obveze i stječe različita prava. Kada se kaže da je brod skrivio nesreću, misli se na brodar, odnosno vlasnika tog broda, a ne na sam brod upravo zato što brod kao sam ne može stjecati prava niti preuzimati obveze, a brodar može.¹⁹

S obzirom na to da je tema završnog rada usko vezana uz teret potrebno je posebno napomenuti sljedeću vrstu broda, a to je teretni brod. Teretni brod je trgovački brod namijenjen prijevozu tereta. Teretni se brodovi prema vrsti tereta dijele na brodove za prijevoz krutog tereta, rasutog tereta i tekućeg tereta.²⁰

Velika prednost prijevoza tereta brodom je niža cijena po jedinici tereta u usporedbi s ostalim vrstama prijevoza. Iako je dostava dosta sporija u usporedbi s kopnenim ili zračnim prijevozom i nije prikladan za prijevoz kvarljivog tereta, isplativo je u slučaju da je potrebno premjestiti velike količine nekvarljivog tereta na odredišta do kojih je teže doći kopnom.

¹⁸ <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=9625> (19.6.2022.)

¹⁹ Pavić, D., op. cit., str. 38.

²⁰ <https://tehnika.lzmk.hr/teretni-brod/> (17.8.2022.)

Prijevoz tereta teretnim brodom izrazito je siguran način prijevoza s obzirom da je krađa tereta takvim prijevozom teško ostvariva.²¹



Slika 3. Prijevoz tereta teretnim brodovima

Izvor: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:87.9/centery:30.1/zoom:2>

(18.6.2022.)

Slika prikazuje prijevoz robe teretnim brodovima u 8:29 sati 18.6.2022. Svaki obojeni znak u crveno ili zeleno predstavlja jedan teretni brod. Na temelju slike može se zaključiti koliko je zapravo razvijen prijevoz teretnim brodovima. Pretpostavlja se da 90% prijevoza tereta, što se obavlja u današnje vrijeme, je upravo prevoženo vodom odnosno brodovima.

2.3. STRANKE UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM

Kako bi se prijevoz tereta mogao ostvariti, osim prijevoznog sredstva potrebno je imati nekoliko stranaka. U ugovoru o prijevozu stvari morem pojavljuju se dvije glavne stranke: prijevoznik i naručitelj. Osim prijevoznika i naručitelja u ugovornom odnosu javljaju se još krcatelj i primatelj te i one prema prijevozniku imaju određena prava iz ugovora.²²

Različite konvencije daju različite definicije prijevoznika.

²¹ <https://www.tirolia.at/hr/faq/prijevoz-tereta/> (20.6.2022.)

²² Pavić, D. op., cit., str. 106.

Različite definicije prijevoznika u međunarodnim konvencijama čine prijevoz složenijim. Identifikacija prijevoznika posebno je teška u odnosima ugovora na vrijeme, kada naručitelj sklapa potprijevodne ugovore.²³

Prema *Pomorskom zakoniku* prijevoznik je dužan teret prevesti brodom koji je izričito ugovoren ili koji ima ugovorena svojstva.²⁴

Prijevoznik može biti vlasnik, brodar ili osoba koja je sklopila ugovor s naručiteljem prijevoza. Brodara i brodovlasnika se treba razlikovati jer brodar može biti, ali i ne mora biti brodovlasnik.²⁵

Vlasnik broda ovlaštenik je prava vlasništva na brodu. Pravna je ili fizička osoba kojoj vlasništvo na brodu daje potpunu privatnu pravnu vlast. Pravo vlasništva proteže se na sve dijelove i pripadnosti broda. Kako bi stekao pravo vlasništva mora se upisati u upisnik brodova.²⁶ Vlasnik broda ima pravo samostalnog iskorištavanja broda, ali također može na temelju *ugovora o zakupu broda* prepustiti iskorištavanje broda nekoj drugoj osobi.²⁷

Brodar može biti fizička ili pravna osoba. Dok se brodovlasnika može nazvati nositeljem prava vlasništva na brodu, brodara se može nazvati kao nositelja plovidbenog pothvata. Brodar također može biti ujedno i vlasnik broda, ali i ne mora.

Naručitelj s prijevoznikom sklapa ugovor o prijevozu stvari morem te od prijevoznika naručuje obavljanje posla vezanog uz plovidbene pothvate poput prijevoza stvari, tegljenja i tako dalje.²⁸

Predati stvari prijevozniku na prijevoz jedna je od osnovnih obveza naručitelja. Naručitelj može ovlastiti drugu osobu za obavljanje te radnje, a to je krcatelj. Kada se govori o predaji stvari ona ne podrazumijeva fizičku predaju nego na predaju stvari u pravnom smislu. Prijevozniku stvari najčešće predaju lučki sлагаči.²⁹

²³ Ibid. str. 108.

²⁴ Članak 459. *Pomorskog zakonika*

²⁵ Pavić, D., op. cit., str. 107.

²⁶ Ibid. str. 50.

²⁷ Ibid. str. 51.

²⁸ Ibid. str. 109.

²⁹ Ibid. str. 110.

Osim prijevoznika, krcatelja i naručitelja, osoba koja također ima pravo prema ugovoru o prijevozu stvari je primatelj. Primatelj je osoba ovlaštena da primi stvari od prijevoznika.³⁰ Prijevoznik je primatelju dužan predati teret.

Može se zaključiti neizmijerna važnost prijevoznika, ali i ostalih osoba koje se pojavljuju u ugovoru o prijevozu stvari morem bez kojih obavljanje prijevoza ne bi bilo moguće ostvariti.

³⁰ Članak 445. *Pomorskog zakonika*

3. PRAVNI IZVORI KOJI UREĐUJU ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA

U ovom dijelu završnog rada opisuju se različiti pravni izvori odnosno međunarodne konvencije koje reguliraju pitanje odgovornosti pomorskog prijevoznika za štete na teretu te će se pokušati odgovoriti na pitanje odgovaraju li njihova rješenja potrebama suvremenog pomorskog prijevoza. Kako bi se mogla što bolje razumjeti važnost i značajke pojedinog pravnog uređenja, potrebno je definirati sam pojam pomorskog prava.

Pomorsko pravo predstavlja sustav pravnih pravila koja uređuju pravne odnose vezane s pomorskim djelatnostima.³¹ Glavne su mu sastavnice: međunarodno pravo mora (dio međunarodnog javnoga prava), pomorsko upravno pravo i pomorsko imovinsko pravo. Pomorsko imovinsko pravo je sustav pravnih normi koji uređuju specifične imovinske odnose u djelatnostima vezanim za more.³²

Pravna vrela pomorskog imovinskog prava s obzirom na podrijetlo mogu se podijeliti na autonomna i zakonodavna.

Autonomna pravna vrela stvaraju sami sudionici gospodarskog prometa u granicama slobode koje im je dao zakonodavac. Iako su ograničeni zbog zakonodavca, ona ne potječu od njega. Autonomni izvori prava su trgovački običaji, uzance, opći uvjeti poslovanja, ugovorne klauzule i termini. Zakonodavni pravni izvori za razliku od autonomnih potječu od strane zakonodavca.³³

Države pristupaju međunarodnim konvencijama tako da ih ratificiraju. U Republici Hrvatskoj najviši zakonodavni organ je Sabor koji ujedno i donosi ratifikaciju međunarodnih konvencija.³⁴

³¹ <https://enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=49368> (5.7.2022)

³² Pavić, D., op. cit., str. 29.

³³ Ibid. str. 36.

³⁴ Ibid. str. 35.

3.1. POVIJEST ODGOVORNOSTI PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETE NA TERETU

Prva plovila pojavila su se još prije 10 000 godina, stoga nije čudno da prijevoz tereta te pravila za prijevoz imaju bogatu povijest. Prve odredbe o odgovornosti vlasnika broda sadržane su u *Hamurabijevom zakoniku* iz 2 000. godine prije nove ere. U početcima štetnik je odgovarao samo zato što je on taj bio koji ju je prouzrokovao. Nije se ispitivalo je li ju on uzrokovao slučajno ili namjerno. Veza između prijevoznikove radnje i štete bila je razlog za njegovu odgovornost.³⁵

Rimsko pravo kao što i sama riječ kaže primjenjivalo se u Rimskom Carstvu. Danas gotovo svi instituti su u potpunosti preuzeti iz rimskog prava³⁶. Ono je stvorilo posebni pravni institut *receptum nautarum*, koji je na kraju krajeva imao veliki utjecaj na reguliranje odgovornost prijevoznika. Prije rimskog prava odgovornost se za štetu gledala objektivno, s dolaskom rimskog prava ona se počinje gledati subjektivno. Ugovor o prijevozu nije imao status zasebnog ugovora nego su prijevoznici morali prevoziti teret primjenjujući različite institute. Neke od odgovornosti su bile zaštita interesa vlasnika tereta koje su bile predane prijevozniku kao i odgovornost za propuštanje poduzimanja određenih mjera kako bi se teret mogao očuvati. Vlasnik broda imao je mogućnost osloboditi se krivnje u slučaju nastanka više sile poput oluje kao u današnje vrijeme iako se tada nije uzimalo u obzir prijevoznikovo postupanje dužnom pažnjom.³⁷ Stroga odgovornost se nastavlja i u srednjem vijeku. Članak XVII Statuta grada Trani navodi da će prijevoznik odgovarati u svakoj situaciji osim u slučaju oluja kao i u rimskome pravu. U engleskom pravu prijevoznik je odgovarao za svaki slučaj osim Božje sile i Kraljevih neprijatelja. Sudska praksa u Americi je zastupala identičnim stavom kao i englesko Pravo. U engleskom pravu nastaje pravilo koje se i dan danas koristi a to je da je prijevoznik dužan predati primatelju teret u istom stanju u kojem ih je preuzeo na prijevoz.³⁸

Početakom 19. stoljeća nastavlja se stroga odgovornost prijevoznika. U Francuskoj prijevoz je uređen *Građanskim zakonikom* iz 1804.godine. Prema *Građanskom zakoniku* prijevoznik je morao voditi brigu o teretu, a odgovarao je na temelju pretpostavljenje

³⁵ Ivošević, V. B., Pejović, Č. 2019, *Pomorsko pravo*, Pravni fakultet Univerziteta Union u Beogradu, Javno poduzeće Službeni glasnik, Beograd, str. 227.

³⁶ https://bs.wikipedia.org/wiki/Rimsko_pravo (23.6.2022.)

³⁷ Ivošević, V. B., Pejović, Č., op. cit., str. 228.

³⁸ Ibid. str. 229.

krivnje. U Italiji odgovornost prijevoznika je određena *Trgovačkim zakonom* iz 1882.godine. Njemačko pravo regulirano je svojim starim *Trgovačkim zakonom* iz 1861. godine. Zakon iz 1861. navodi skrivene mane broda kao višu silu koje se i dan danas koriste. Novi njemački *Trgovački zakon* zamjenjuje strogu odgovornost prijevoznika s pojmom dužna pažnja. Razvoj i ekspanzija pomorske trgovine počele su zahtijevati brz protok što je dovelo do razvoja linijske plovidbe a potom i teretnice.³⁹ Izrazito stroga odgovornost počinje gubiti na značenju još od *Građanskog zakonika* koji je dopuštao slobodu ugovaranja. Ogromni problemi počinju nastajati jer prijevoznici počinju zloupotrebljavati te unose u teretnice klauzule koje ih potpuno oslobađaju od bilo kakve odgovornosti. Prijašnju strogu odgovornost, koja je postojala gotova pa i dva tisućljeća, zamjenjuje se gotovo potpunom neodgovornošću. Gotovo pa svaka država je prihvaćala takve klauzule. Neke od država su Njemačka, Belgija, Rumunjska, Grčka, Nizozemska.... Na Jadranu su austrougarski sudovi potpuno priznavali valjanost klauzula neodgovornosti.⁴⁰



Slika 4. Hamurabijev zakonik

Izvor: <https://www.history.com/topics/ancient-history/hammurabi> (23.6.2022.)

³⁹ Ibid. str. 230.

⁴⁰ Ibid. str. 232.

3.2. POKUŠAJ UNIFIKACIJE PRAVA U POMORSKOM PRIJEVOZU

Različiti problemi, koji su se pojavili pojavom neodgovornosti prijevoznika, vezani za teret u drugoj polovici 19. stoljeća potakli su negodovanje kod mnogih država. Prve države koje su se počele zalagati za vlasnike tereta ujedno i najveća su Sjedinjene Američke Države koje su znatno ograničile isključivanje odgovornosti. SAD donosi zakon 1893. godine koji će imati znatan utjecaj na budući razvoj odgovornosti prijevoznika *Harter act*. *Harter act* zabranjuje sve klauzule koje imaju cilj ukidanja odgovornosti prijevoznika za štete. Prema *Harterovom actu* prijevoznik neće odgovarati za navigacijske propuste ako je postupao dužnom pažnjom, nešto slično vidimo danas. U zakon je uveden niz okolnosti u kojima prijevoznik neće odgovarati. Na početku je djelovalo samo u SAD-u na relacijama gdje su ili luka odredišta ili luka ukrcaja te države. Kasnije se zakon proširio na ostale zemlje.⁴¹

Želja nakon donošenja *Harterovog acta* za unifikacijom bila je sve veća. Iako je *Harterova acta* donijela određena rješenja najveći problem je i dalje postojao, a to je sud. Različiti sudovi donosili su potpuno suprotne odluke. U Americi je sud donosio odluke u korist vlasnika tereta dok je engleski donosio u korist prijevoznika. Teretnice nisu proizvodile očekivani učinak balansiranja odgovornosti pa se tim pozabavila CMI, međutim Prvi svjetski rat spriječio je razvoj izjednačavanja odgovornosti.⁴² U nastavku završnog rada analizirat će se međunarodne konvencije i protokoli kojima se pokušala uspostaviti unifikacija pravila o odgovornosti prijevoznika za štete na teretu.

3.2.1. Haška pravila

Od 30.8.1921. do 3.9.1921. održala se konferencija u Hagu te se usvaja jedan model teretnice koja bi trebala biti općeprihvaćena u cijelom svijetu. Dobivaju naziv *Haška pravila* te po prvi put donose jedinstveni sistem prijevoznikove odgovornosti za teret na međunarodnom planu. 25.8.1924. godine usvojena je kao *Međunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o teretnici*.⁴³ Po svome sadržaju samo je mali dio usmjeren na teretnicu iako u nazivu ima pojam teretnice. Pravila su usmjerena najviše na reguliranje odgovornosti prijevoznika i ugovornih stranaka. Članci, koji se nalaze u *Haškim pravilima*,

⁴¹ Ibid. str. 234.

⁴² Ibid. str. 237.

⁴³ Loc. cit.

daju nam definicije osoba koje odrađuju prijevoz broda, ugovor o prijevozu stvari kao i koliko dugo traje odgovornost prijevoznika. Na jednoj strani interes vlasnika brodova bio je da dobivaju visoku vozarinu uz nisku odgovornost, dok je interes vlasnika tereta bio da plaćaju nisku vozarinu uz visoku odgovornost prijevoznika. *Haška su pravila* uspostavila režim minimuma odgovornosti koji se ne može dalje umanjivati na štetu vlasnika tereta, dajući istovremeno prijevoznicima značajnu zaštitu u vidu liste slučaja za koje ne odgovara, uz to propisujući ograničenje odgovornosti.⁴⁴

Određujući granice svoje primjene, *Konvencija* ističe da se primjenjuje samo na one prijevoze robe morem kod kojih je došlo do izdavanja teretnice ili slične isprave koje daju stvarnopravni naslov na teret koji se prevozi. *Haška pravila* se primjenjuju jedino ako je teretnica izdana u zemlji ugovornici.⁴⁵

Konvencija je uspjela riješiti veliku većinu problema te omogućila lakše odvijanje pomorskog prijevoza. *Konvencija* se nije mijenjala više od četrdeset godina to jest, do 1968. godine.

3.2.2. Haško - Visbyjska pravila

Iako su *Haška pravila* donijela veliki uspjeh u reguliranju odgovornosti, neka su pitanja ostala netaknuta. 23.2.1968. usvojen je *Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici*. *Visbyjska pravila* značajno proširuju polje primjene. *Visbyjska* se pravila primjenjuju u slučajevima kad teretnica sadrži klauzulu o primjeni *Haško-Visbyjska pravila*, ili se na prijevoz primjenjuje pravo države koja je ratificirala *Visbyjska pravila*. Iako ih je ratificirala većina država, uspjeh kao *Haška pravila* nisu postigla. Većina država nisu zadovoljne s takvim sistemom pravila jer smatraju da prijevoznici i dalje imaju preveliku mogućnost ograničenja odgovornosti te da ona nije uravnotežena.⁴⁶

⁴⁴ Ibid. str. 238.

⁴⁵ Ibid. str. 239.

⁴⁶ Ibid. str. 240.

3.2.3. Hamburška pravila

Razna nezadovoljstva u vezi određenih odgovornosti potakle su organizaciju zemalja unutar UN-a pod nazivom grupa 77 ili G77 na izmjenu ograničenja odgovornosti prijevoznika. Grupa država tražila je ukidanje neodgovornosti kod šteta nastalih navigacijom, drugačije reguliranje odgovornosti kod požara i smanjenje izuzetih slučajeva koje ograničavaju ili isključuju odgovornost prijevoznika za nastale štete. Na konferenciji održanoj 31.3.1978. godine u Hamburgu nastala je *Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem*. Stupila je na snagu tek 1992. godine. *Konvenciju* je ratificiralo sveukupno 35 država; neke od kojih su Austrija, Albanija, Češka Republika, Dominikanska Republika, Egipat i Sirija, ali niti jedna značajna pomorska država. *Hamburška pravila* imaju široko polje primjene. Primjenjuje se ukoliko su luke ukreaja ili iskreaja, ili neka usputna luka, nalaze u državi ugovornici, ili ako je teretnica izdata u državi ugovornici ili predviđa primjenu *Hamburških pravila*. Odgovornost prijevoznika se pooštrava prema ovoj konvenciji, odgovornost prijevoznika za osposobljavanje broda više se ne gleda samo prije ili nakon putovanja nego i za vrijeme njega⁴⁷. Prema članku 5 st.1, *Hamburških pravila* navodi se da prijevoznik, u razdoblju dok traje njegova odgovornost, odgovara za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja robe, kao i za zakašnjenje u predaji, osim ako dokaže da su on, njegovi službenici ili punomoćnici poduzeli sve mjere koje su se razborito mogle zahtijevati radi izbjegavanja događaja i njegovih posljedica.⁴⁸

Prema *Hamburškim pravilima* prijevoznik odgovara na temelju pretpostavljene krivnje.

Nadalje pravila povećavaju visinu obračunske jedinice koja ograničava gornju granicu odgovornosti SDR to jest, special drawing rights i to u iznosu od 835 obračunskih jedinica po koletu ili 2,5 obračunske jedinice po kilogramu. Pravila donose još jednu novost, a to je uključivanje zakašnjenja u sustavu odgovornosti.⁴⁹

⁴⁷ Ibid. str. 241.

⁴⁸ Članak 5. st. 1. *Hamburških pravila*

⁴⁹ Grabovac, I. 2010, *Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i u međunarodnim konvencijama*, Književni krug Split, Split str. 74.

3.2.4. SDR protokol

Odmah godinu dana nakon što je održana konferencija te su donesena *Hamburška pravila* donesen je *Protokol o izmjeni konvencije o teretnici*. Već 1984.godine stupa na snagu. Protokol uvodi svoju verziju specijalnih prava vučenja gdje je visina 666.67 obračunskih jedinica po koletu, ili drugoj jedinici mjere i dvije obračunske jedinice po kilogramu. Republika Hrvatska je ratificirala SDR protokol i s njim uskladila odredbe *Pomorskog zakonika* o ograničenju odgovornosti iz ugovora o prijevozu stvari.⁵⁰

3.2.5. UN konvencija o multimodalnom prijevozu

Usporedno s preuređivanjem odgovornosti prijevoznika po pitanju šteta ne teretu *Hamburškim pravilima*, međunarodna zajednica pokušala je urediti odgovornost prijevoznika na jedinstveni način tako da u okviru jednog multimodalnog prijevoza odgovornost prijevoznika pokriva cijeli prijevozni put. Donijeta je 1980. godine od strane UN-a. *Konvencija* bi se primjenjivala ako bi se transport dobara vršio pomoću minimalno dva različita prijevozna sredstva, da se vrši na temelju ugovora o multimodalnome prijevozu te ako su mjesto ukrcaja i preuzimanja tereta u različitim državama⁵¹. *Konvencija* nikad nije stupila na snagu.

3.2.6. Roterdamska pravila

Veći broj godina je prošao od zadnje konvencije koja je donesena. Neuspjeh *Hamburških pravila* te *UN-ove konvencije o multimodalnom prijevozu* potakle su na izradu novih pravila pod imenom *Roterdamska pravila*. Ona su donesena 2009. godine. *Roterdamska pravila* su zadržala fundamentalne elemente sistema odgovornosti iz *Haško-Visbyjskih pravila*, kako bi se sačuvala sudska praksa koja je tumačila ta pravila. Tako član 4. preuzima odredbe koje se odnose na obavezu prijevoznika u pogledu sposobnosti broda za plovidbu, dok član 17. preuzima sličan sistem tereta dokazivanja. Usprkos tome, sistem odgovornosti po *Roterdamskim pravilima* je povoljniji za vlasnike tereta. Neke od donesenih mjera uključuju produljenje odgovornosti za osposobljavanje broda za plovidbu, ukidanje nautičke greške kao i povišena granica ograničenja odgovornosti.⁵²

⁵⁰ Ivošević, V. B., Pejović, Č., op. cit., str. 242.

⁵¹ Loc. cit.

⁵² Ibid. str. 243.

Roterdamska pravila nisu nikad stupila na snagu, a ratificiralo ju je samo 5 država, a to su Španjolska, Kongo, Kamerun, Benin i Togo.⁵³

Postoji više odredbi koje mogu imati negativan utjecaj na proces ratifikacije. Također vrlo su opsežna i komplicirana. Mala je vjerovatnost da će ikada stupiti na snagu.

3.2.7. Pomorski zakonik

Kao i u svakoj državi, tako i u Republici Hrvatskoj, postoji niz pravila kojima se regulira pomorski promet.

Pomorsko imovinsko pravo u Republici Hrvatskoj regulirano je *Pomorskim zakonikom*. *Pomorski zakonik* nije bio uvijek isti te postoji nekoliko verzija. Prva njegova verzija donesena je 1994. godine.⁵⁴ Tom je zakoniku prethodio *Zakon o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi* iz 1978. godine. Donesen je 2004. godine novi *Pomorski zakonik*, izmijenjen i dopunjen, no on se je još nekoliko puta nadograđivao i dopunjavao. Zadnje njegove promjene napravljene su 2019. te su na snazi od 2020. godine. *Pomorskim zakonikom* reguliraju se odnosi u pomorskoj plovidbi. Unutarnja plovidba regulirana je *Zakonikom o unutarnjoj plovidbi 1998*.⁵⁵ Prema odredbama ovoga *Zakonika* utvrđuju se morski i podmorski prostori Republike Hrvatske i uređuju pravni odnosi u njima; sigurnost plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, zaštita i očuvanje prirodnih morskih bogatstava i morskog okoliša, osnovni materijalnopravni odnosi u pogledu plovnih objekata, ugovorni i drugi obvezni odnosi koji se odnose na brodove, upise plovnih objekata, ograničenje brodareve odgovornosti, ovrha i osiguranja na brodovima.⁵⁶ On djeluje samo na objekte koji se nalaze, to jest, plove na teritoriju Republike Hrvatske što i sam potvrđuje člankom 1. st. 2. Odgovornost pomorskog prijevoznika za štete na teretu u *Pomorskom zakoniku* sadržane su u glavi 2 ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova pod ugovorima o pomorskom plovidbenome poslu.

⁵³ Ibid. str. 244.

⁵⁴ Pavić, D., op. cit., str. 35.

⁵⁵ Ibid. str. 36.

⁵⁶ Članak 1. *Pomorskog zakonika*

4. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETE NA TERETU

Najvažniji pojam u ovom radu je odgovornost. Kako bi se odgovornost prijevoznika za učinjena djela, odnosno štete mogla odrediti, potrebno je definirati samu odgovornost. Odgovornost je ispunjavanje obveza ili briga prilikom donošenja odluka ili nečega. Odgovornost je i činjenica da ste odgovorni za nekoga ili nešto.⁵⁷

Kako bi odgovornost postojala, moraju biti ispunjene pretpostavke određene zakonom. Te pretpostavke su: štetna radnja, subjekti, uzročna veza između štetne radnje, šteta, štete i protupravnost štetne radnje. U posebnim slučajevima potrebne su i dodatne pretpostavke poput krivnje štetnika, povećane opasnosti od štete i tako dalje. U pravilu je odgovornost subjektivna, i to takva kod koje se krivnja predmnijeva. Objektivna odgovornost postoji za štete od stvari ili djelatnosti od kojih potječe povećana mogućnost nastanka štete. Prema tomu tko odgovara za štetu, odgovornost može biti vlastita odgovornost ili odgovornost za drugoga.⁵⁸

U Hrvatskom imovinskom pravu odgovornost pomorskog prijevoznika regulirana je *Pomorskom zakonikom* odnosno *Haškim* i *Haško/Visbyjskim pravilima*.

Prijevoznik može i ne mora odgovarati za određene štete koje su se pojavile za vrijeme prijevoza. Hoće li on odgovarati ovisi o njegovima postupcima. Prijevoznik ima obavezu izvršenja nekoliko osnovnih zadataka, a to su da teret mora predati na odredište u stanju, količini i vrsti onako kako ga je i primio. Druga obveza je predati teret bez zakašnjenja.⁵⁹

Kako bi prijevoznik odgovarao, korisnik prijevoza mora prikazati interes za stvari te da su mu one predane bez ikakvih oštećenja, također mora prikazati štetu i visinu štete. *Prema Pomorskom zakoniku* prijevoznik će za štetu biti odgovoran ako korisnik prijevoza dokaže da je šteta prouzročena krivnjom prijevoznika ili krivnjom osoba za čije je radnje i propuste odgovoran prijevoznik, a koji se ne odnose na plovidbu ili rukovanje brodom.⁶⁰

⁵⁷ <https://hr.encyclopedia-titanica.com/significado-de-responsabilidad> (4.8.2022.)

⁵⁸ <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=44735> (30.6.2022.)

⁵⁹ Grabovac, I., op. cit., str. 11.

⁶⁰ Članak. 553. *Pomorskog zakonika*

Odgovornost prijevoznika varira s obzirom na različite okolnosti zbog kojeg je šteta nastala. Mogu se podijeliti na slučajeve koji su uobičajeni za nastanak štete i iznimne slučajeve gdje prijevoznik najčešće neće odgovarati jer su često nepredvidljive prirode.

Prijevoznik mora dokazati da uzrok zbog kojeg je nastala šteta na teretu prijevoznik nije mogao spriječiti ni ukloniti dužnom pažnjom.

4.1. OSNOVNA NAČELA ODGOVORNOSTI PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETE NA TERETU

Haško- visbyska pravila definiraju nekoliko osnovnih načela odgovornosti, a to su: uporaba dužne pažnje, pretpostavljena krivnja, ograničenje odgovornosti prijevoznika te zabrana ugovaranja na štetu korisnika prijevoza.⁶¹

Riječi dužna pažnja su pojam koji se sve češće spominje u pomorstvu. Dužna pažnja odnosno due diligence može se gledati jednako razumnoj pažnji, uzimajući u obzir poznate ili očekivane okolnosti te prirodu putovanja i tereta koje prevozi.⁶² *Pomorskim zakonikom* također je predviđena dužnost prijevoznika na ulaganje dužne pažnje. Jedan od mnogih članaka koji spominje dužnu pažnju je članak 549 *Pomorskog zakonika*. Dokazana uporaba dužne pažnje najčešće rezultira oslobođenjem prijevoznika za nastale štete.

Odgovornost prijevoznika je ograničena. Kada se govori o ograničenju, naravno misli se na novčanu visinu do koje prijevoznik može odgovarati za nastale štete.

Prijevoznik općenito odgovara na temelju pretpostavljene krivnje. Kod pretpostavljene krivnje štetnik dokazuje da ne postoji nikakva krivnje s njegove strane, odnosno da je ulagao dužnu pažnju. Oštećeni mora dokazati suprotno.

Svaka moderna konvencija danas zabranjuje ugovaranje na štetu korisnika prijevoza.

Jedna od mnogih pravila koja izričito to zabranjuju su *Haško-Visbyjska pravila*. Članak 3 stavka 8 tih pravila glasi da; Svaka klauzula, pogodba ili sporazum u ugovoru o prijevozu, kojima se prijevoznik ili brod oslobađaju odgovornosti za gubitak ili oštećenje u vezi s robom nastalo nepažnjom, krivnjom ili neispunjenjem dužnosti ili obveza propisanih ovim

⁶¹ Badovinac, G. 1970, *Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova*, Zagreb, str. 101.

⁶² Colinvaux, R., Carver, G. T. 1963 *Carriage by Sea*, Stevens & Sons, 1, str. 218.

članom, ili kojima se njihova odgovornost umanjuje na drugi način nego je to propisano ovom Konvencijom, bit će ništavi, nepostojeći i bez učinka.⁶³

4.2. POJAM I VRSTE ŠTETA

Šteta je pojam na temelju kojeg se opisuje gubitak vrijednosti ili koristi koji najčešće proizlazi iz povrijeđene osobe, imovine ili ugleda.⁶⁴

Može se podijeliti na materijalnu i nematerijalnu štetu.

Materijalna šteta- povrjeda je nekog imovinskoga prava ili interesa oštećenika. *Nematerijalna šteta*- povrjeda je osobnih, neimovinskih prava ili interesa fizičke ili pravne osobe, tj. povrjeda prava osobnosti. Prema vremenu nastupanja, šteta može biti sadašnja, aktualna i buduća.⁶⁵

Šteta može nastati kao izravna posljedica štetnoga događaja (izravna, direktna šteta) i kao posljedica štetnoga događaja, ali uz sudjelovanje nekoga drugoga događaja ili posebnih okolnosti vezanih uz osobu ili stvar (posredna, indirektna šteta).⁶⁶



Slika 5. Štete na teretu

Izvor: <https://www.seatrade-maritime.com/casualty/storm-damaged-containership-one-apus-headed-kobe> (2.7.2022.)

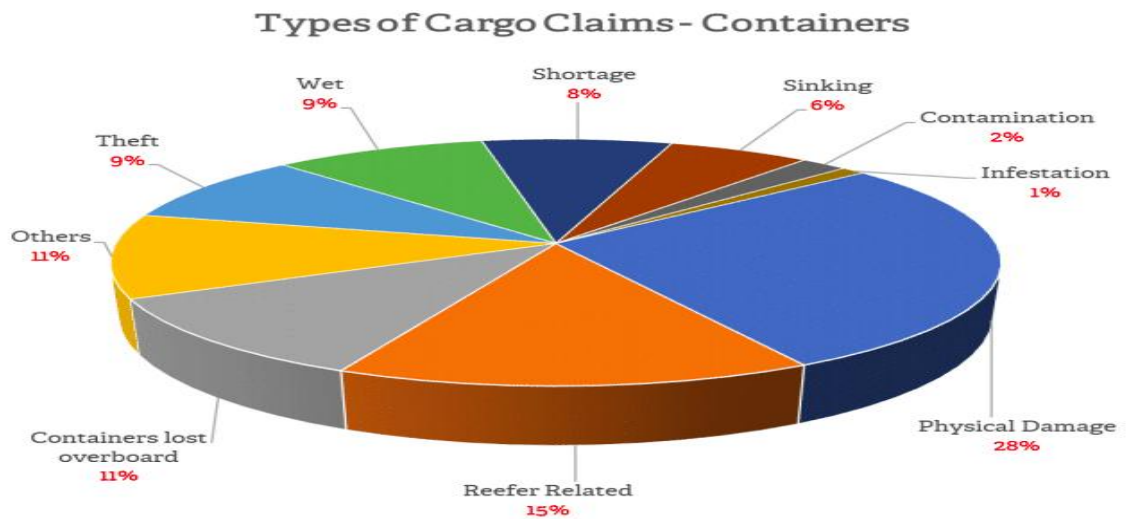
⁶³ Članak 5. st. 8. *Haško-Visbyjskih pravila*

⁶⁴ <https://www.merriam-webster.com/dictionary/damage> (5.8.2022.)

⁶⁵ <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=59918> (2.7.2022.)

⁶⁶ <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=59918> (2.7.2022.)

Postoji nekoliko načina prema kojem se može podijeliti šteta u pomorskom prijevozu. To su gubitak, manjak i oštećenje. Svaki vrsta štete ima određene karakteristike. Kada govorimo o gubitku stvari govorimo o nesposobnosti prijevoznika da preda primatelju na određitu robu koju je primio zbog prijevoza. Manjak ima sličnu definiciju kao i gubitak. Nemogućnost je predaje određenog dijela tereta. Osim manjka i gubitka imamo i oštećenje. Oštećenje podrazumijeva umanjenu vrijednost stvari nastalu fizičkom štetom. Postoji još jedna vrsta štete koja je drugačija od prethodnih, a to je zakašnjenje. Zakašnjenje u predaji tereta postoji ako teret nije predan primatelju u ugovorenom roku ili kada taj rok nije ugovoren.⁶⁷ Prijevoznik će u slučaju zakašnjenja odgovarati za daljnju štetu to jest, za izgublenu dobit.



Slika 6. Učestalost štete na teretu koji se prevozi u kontejnerima

Izvor: <https://arviem.com/the-basics-that-everyone-must-know-about-cargo-damage/>
(3.7.2022.)

Slika prikazuje vrste šteta i njihov postotak koji se najčešće pojavljuju na kontejnerima tijekom prijevoza teretnim brodom. Prva najčešća šteta na teretu je fizička šteta, a druga je uzrokovana hladnjačama to jest, nepravilnim rukovanjem ili nestankom struje kod istih. Oštećenja tereta u hladnjačama uključuju propadanje, odmrzavanje, oštećenje od smrzavanja, prekomjerno sazrijevanje i promjenu boje proizvoda u transportu. Oštećenje

⁶⁷ Grabovac, I., *Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i u međunarodnim konvencijama*, loc. cit.

može nastati zbog nepravilnog podešavanja temperature, nenamjerne ljudske pogreške, nepravilnog odlaganja i loše cirkulacije zraka. Treća šteta po broju je gubitak kontejnera.⁶⁸

4.3. TRAJANJE I VISINA ODGOVORNOSTI

Trajanje odgovornosti određeno je pravnim izvorima odnosno međunarodnim konvencijama. Različite konvencije određuju različito trajanje odgovornosti prijevoznika. Na primjer *Haška pravila* se ne primjenjuju za razdoblje prije početka ukrcavanja ni nakon iskrcavanja odnosno ona obuhvaćaju razdoblje od ukrcaja robe na brod do njenog iskrcaja s broda.⁶⁹ Konvencija dopušta slobodu ugovaranja odgovornosti. Ta je sloboda ograničena općim načelima obveznog prava .

Hamburškim pravilima trajanje odgovornosti započinje od trenutka primanja robe u luci ukrcaja do predaje robe u luci iskrcaja dok prema *Rotterdamskim pravilima* nalaže se trajanje odgovornosti opet drugačije to jest, za razdoblje kada izvršitelj ili prijevoznik primi stvari na prijevoz i izvršava svoju obvezu predajom stvari.

Pod visinu odgovornosti naravno misli se na novčanu vrijednost za koju će prijevoznik odgovarati ako učini štetu.

Pomorski prijevoz ima drugačiji sustav za nadoknađivanje štete. Kod drugih prometnih grana uzima se jedan kilogram bruto-težine izgubljene ili oštećene robe dok u pomorskom prijevozu prijevoznikova odgovornost određuje se po jedinici ili koletu izgubljenog, oštećenog, manjkavog ili tereta predanog sa zakašnjenjem. *Pomorski zakonik* odredio je da jedan kolet iznosi 666.67 SDR-a, a u slučaju izračunavanja po kg bruto težini iznosi 2 SDR-a. Prema *Pomorskom zakoniku* pod jedinicom tereta podrazumijeva se kolet ili komad, a kod tereta u rasutom stanju metarska tona ili kubični metar, odnosno druga mjera prema tome na temelju koje je jedinice mjere vozarina ugovorena. Ako vozarina nije ugovorena po jedinici mjere za rasuti teret pod jedinicom mjere, razumijeva se jedinica mjere na temelju koje se uobičajeno ugovara vozarina u mjestu ukrcaja.⁷⁰

Sporazumom članica Međunarodnog monetarnog fonda iz 1974.godine zlato se prestalo upotrebljavati kao mjerilo vrijednosti jer je u međuvremenu izgubilo svojstvo stabilnog mjerila vrijednosti. Umjesto zlata uvedeno je posebno pravo vučenja odnosno SDR kako ih

⁶⁸ <https://arviem.com/the-basics-that-everyone-must-know-about-cargo-damage/> (3.7.2022.)

⁶⁹ Grabovac, I., op. cit., str. 20.

⁷⁰ Članak 563. Pomorskog zakonika

definira Međunarodni monetarni fond.⁷¹ SDR je obračunska jedinica koja se je do 2016. godine određivala u odnosu na četiri svjetske valute. Vrijednost te obračunske jedinice nakon 2016. godine se određuje u odnosu na pet svjetskih valuta umjesto četiri to jest, na temelju prosjeka srednjih vrijednosti sljedećih valuta: američki dolar, euro, japanski jen, kineski juan i britanska funta. Jedan SDR 29.06.2022 vrijedi 1.332880 dolara. Interesantno je to kako je prije 16 godina odnosno 2.svibnja 2006.godine vrijedio više to jest, 1.47776.

Prijevoznik može izgubiti pravo na ograničenje u RH.

Prema *Pomorskom zakoniku* prijevoznik gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je prijevoznik učinio, bilo u namjeri da prouzroči štetu, bilo bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati.⁷²

4.4. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA OSOBE KOJE ZA NJEGA RADE

Prijevoznik je općenito odgovoran za radnje i propuste svojih zaposlenika odnosno zapovjednika broda, drugih članova posade i ostalih osoba koje u prijevoznikovo ime obavljaju poslove. U prijevozu tereta postoji jedna iznimka koja je definirana *Haaškim pravilima*, a to je da prijevoznik neće odgovarati za nautičke greške osim ako sam prijevoznik nije prouzročio tu štetu. koju mora dokazati korisnik prijevoza.⁷³

Pod nautičkom djelatnosti podrazumijevaju se radnje i poslovi posade broda u plovidbi i pri rukovanju brodom. *Pomorski zakonik* navodi da prijevoznik ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta te zakašnjenje u predaji tereta koji su prouzročeni radnjama ili propustima zapovjednika broda, drugih članova posade broda i ostalih prijevoznikovih osoba u plovidbi i pri rukovanju brodom.⁷⁴ Može se zaključiti da *Pomorski zakonik* kao i *Haaška pravila* propisuju jednaki temelj odgovornosti prijevoznika za nautičku djelatnost. Za komercijalnu djelatnost odnosno čuvanje tereta, kontrola i održavanje rashladnih uređaja i tako dalje ne vrijede ista pravila te će prijevoznik odgovarati za štete uzrokovane

⁷¹ https://hr.wikipedia.org/wiki/Posebna_prava_vu%C4%8Denja (29.7.2022.)

⁷² Članak 566. *Pomorskog zakonika*

⁷³ Grabovac, I., op. cit., str. 13.

⁷⁴ Članak. 550. st. 2. *Pomorskog zakonika*

radnjama njegovih djelatnika. Prijevoznik neće odgovarati ako osobe koje za njega rade postupaju izvan svog radnog zadatka.⁷⁵



Slika 7. Navigacijski uređaji

Izvor: <https://www.onthemosway.eu/wartsila-introduces-updated-version-of-its-nacos-platinum-navigation-automation-and-control-system/?cn-reloaded=1> (28.7.2022.)

4.5. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA POŽAR

Odgovornost prijevoznika za požar kao i kod drugih odgovornosti tijekom povijesti se mijenjala. Sve do početka 20 stoljeća prijevoznik gotovo pa i nije imao odgovornosti u slučaju požara. Kao i u slučaju ostalih odgovornosti svaka konvencija drugačije tumači požar i odgovornost prijevoznika za požar. *Haška pravila* ne preciziraju uvjete.⁷⁶ *Rotterdamska pravila* izjednačavaju požar sa izuzetim slučajem. *Hamburška pravila* prihvaćaju načelo dokazane krivnje. U Republici Hrvatskoj prema *Pomorskom zakoniku* kao i u *Konvenciji o teretnici 1924.* prijevoznik neće odgovarati za štetu koja je prouzročena požarom. Prema članku 551. iz *Pomorskog zakonika* koji navodi da prijevoznik za štetu koja je teretu na brodu prouzročena požarom prijevoznik broda odgovara samo ako se dokaže da je požar skrivio osobnom radnjom ili propustom.⁷⁷ Neke od situacija u kojima prijevoznik ne može biti oslobođen odgovornosti su neopremljenost broda za sprječavanje požara jer je prema zakonu on obvezan brod pripremiti za plovidbu.⁷⁸ Prijevoznik će odgovarati čak i u slučaju više sile ako je teret skladišten na

⁷⁵ Grabovac, I., *Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i u međunarodnim konvencijama*, loc. cit.

⁷⁶ Pavić, D., op. cit., str. 16.

⁷⁷ Članak. 551. *Pomorskog zakonika*

⁷⁸ Pavić, D., op. cit., str. 232.

mjesto koje mu nije predviđeno a kasnije je oštećeno požarom.⁷⁹ Nadalje šteta mora nastati na brodu bez obzira gdje je požar nastao. Pod štetom se ne misli samo na onu prouzrokovanu vatrom nego i gašenjem.⁸⁰

U nastavku će se opisati sudska presuda koja se odnosi na odgovornost prijevoznika za štete nastale uslijed požara.

Osiguratelji traže od prijevoznika da plati osigurninu povodom nastale štete na teretu. Radilo se o prijevozu bala. Nakon nastanka požara prema zapovjedniku oštećeno je sveukupno 25 bala koje su nakon gašenja u mokrom stanju izvađene kako bi se osušile. U pregledanom dnevniku zapovjednik je zabilježio naređivanje detaljnog pregled broda te pronalazak svake oštećene bale. Osiguratelji traže naknadu štete za još za 59 bala koje su pronađene na odredištu a koje prijevoznik nakon požara nije izvađio. Osiguratelji traže naknadu štete te tuže prijevoznika kako nije poduzeo dužnu pažnju pa tako spriječio dodatnu štetu. Sudska praksa donijela je odluku u korist prijevoznika pošto je zapovjednik detaljno u svom dnevniku opisao događaj kao i vještaci koji nisu vidjeli u usputnim lukama bilo kakvu štetu na tih 59 bala tokom detaljnog pregleda broda.⁸¹

4.6. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA A TERET SLOŽEN NA PALUBU

Prethodno je navedeno u slučaju požara da će prijevoznik odgovarati za teret koji je oštećen a nije bio složen na predviđeno mjesto. Prijevoznik je dužan složiti teret na predviđeno mjesto. Ako to ne napravi odgovarati će za svaku štetu koja je u vezi sa činjenicom slaganja bez obzira je li ona nastala iznimnim slučajem. *Haško* i *Haško-Visbyska* pravila ne primjenjuju se na ugovor o prijevozu stvari na brodskoj palubi.⁸² Prijevoznik može i bez pristanka krcatelja složiti teret na palubu koji se inače vozi na palubi ali u suprotnom ako teret koji nije namijenjen palubnom prijevozu kada ga treba prevoziti on nema pravo ga smjestiti na palubu. Smještajem tereta na palubu on se izlaže većim rizicima nego kada je u brodskim skladištima. Kada je takav način prijevoza ugovoren smatra se da je korisnik prijevoza spreman prihvatiti povećanu mogućnost

⁷⁹ Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo*, loc. cit.

⁸⁰ Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo*, loc. cit.

⁸¹ Jakaša, B.: Požar na brodu - Brodar je odgovoran za štetu koja se nakon požara može izbjeći, *Poredbeno pomorsko pravo*, br. 15., 1962., str. 49-50, online: http://www.hazu.hr/jzavod/casopis/1-UPPPK/015_049-050_PP_Jakasa_Jakasa.pdf (17.08.2022)

⁸² Pavić, D., op.cit., str. 236

nastanka štete. To ne znači da on ne mora primjeniti dužnu pažnju. Promjena odredbi ugovora za prijevoz tereta na palubi je moguća.⁸³ Članak 572 *pomorskog zakonika* regulira mogućnost promjene odredbi odgovornosti ugovorom.

Tako se odredbe o odgovornosti prijevoznika smiju ugovorom mijenjati u prijevoznikovu korist u slučaju:

- oštećenja, manjka ili gubitka tereta nastalog prije početka ukrcavanja ili nakon iskrcaja
- prijevoza živih životinja
- prijevoza stvari koji je na temelju suglasnosti krcatelja smješten na palubi
- štete zbog zakašnjenja.⁸⁴

4.7. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA OPASAN TERET

U *Haaškim pravilima* opasni teret nije konkretno definiran. S obzirom na karakteristike opasnih tereta, kako bi se siguran prijevoz takve robe mogao obaviti, potrebno je poduzeti određene mjere. Za sam početak prijevoza potrebna je suglasnost prijevoznika da ga želi primiti na prijevoz. Prijevoznik može i ne mora znati da neki određeni teret ima karakteristike opasnog tereta s toga mu je krcatelj dužan napomenuti. Prema članku 13. *Hamburških pravila* krcatelj je dužan označiti robu na prikladan način. U trenutku preuzimanja takvog tereta smatra se da je prijevoznik preuzeo rizik prijevoza takvog tereta.⁸⁵ U slučaju neznanja prijevoznika to jest, ako prijevoznik nije bio prije ukrcavanja obaviješten da je teret opasan, zapovjednik broda može opasni teret u svako doba i bilo gdje iskrcati, učiniti ga bezopasnim ili baciti. U tom slučaju prijevoznik zadržava pravo na punu vozarinu i ne odgovara za štetu.⁸⁶

Kada je prijevoznik primio na prijevoz teret znajući za njegova opasna svojstva, on ga može iskrcati ili učiniti bezopasnim samo ako bude ugrožena sigurnost broda, osoba ili drugog tereta na brodu te okoliša.⁸⁷

⁸³ Loc. cit.

⁸⁴ Članak. 572. *Pomorskog zakonika*

⁸⁵ Pavić, D., op.cit., str. 240.

⁸⁶ Članak. 554. *Pomorskog zakonika*

⁸⁷ Članak. 555. *Pomorskog zakonika*

4.8. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA HLADNI TERET

U slučaju oštećenja gledaju se dvije osnovne stvari: je li brod bio osposobljen za prijevoz hladnog tereta i je li prijevoznik postupao dužnom pažnjom da pomnjivo čuva i brine se o teretu za vrijeme prijevoza. Ako brod nije spreman, ne samo obaviti prijevoz u smislu dolaska do odredišta, nego i rashladne komore ili uređaji nužni za prijevoz takvog tereta nisu ispravni, takav brod ne smije obavljati prijevoz hladnog tereta. Prijevoznikova odgovornost je osprbljivati takva skladišta strujom. Opskrbu električnom energijom može se tretirati kao komercijalnu djelatnost za koju u slučaju propusta prijevoznik odgovara. Osim toga, prijevoznik mora pažljivo pratiti visinu temperature skladišta kako ne bi došlo do kvarenja.⁸⁸ Kada se prijevoznik obveže da će održavati određenu temperaturu, bit će odgovoran za svaku štetu koja nastane zbog toga što nije udovoljio toj dužnosti.⁸⁹

4.9. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŽIVE ŽIVOTINJE

Žive životinje nisu kao niti jedan drugi teret. Njihova svojstva ih odvajaju od svih drugih tereta. Bez obzira kako se one prevozile mogućnost nastanka bilo kakve štete uvijek je moguć. Osim toga gotovo pa svaka konvencija drugačije tumači i regulira prijevoz takve vrste tereta, mnogobrojni ostali vanjski čimbenici poput odluka zdravstvenih vlasti, karantenskih ograničenja također mogu utjecati na njihov prijevoz i probleme u odvijanju istog. Neovisno o takvim poteškoćama u današnje vrijeme prijevoz životinja iznimno je velik. *Konvencija o teretnici* nije primijenjena na žive životinje. Zbog tog razloga prijevoznici mogu slobodno regulirati pitanje odgovornosti za nastalu štetu u ovom slučaju uginuće ili tjelesne ozljede što je spomenuto i u prethodno navedenom članku 572 *Pomorskog zakonika*. U Republici Hrvatskoj prijevoz živih životinja posebno je reguliran *Pravilnikom o uvjetima i načinu prijevoza životinja (2001.)*.⁹⁰ Prema tom pravilniku životinje se neće smjeti prevoziti u određenim okolnostima. Jedna od okolnosti je da ni jedna životinja ne smije se prevoziti ako nije sposobna za planirano putovanje i ako nije osigurana briga o njoj tijekom putovanja i po dolasku na odredište. Bolesne ili ozlijeđene životinje nisu sposobne za prijevoz.⁹¹ Prema *Hamburškim pravilima* prijevoznik ne

⁸⁸ Pavić, D., op.cit., str. 243.

⁸⁹ Ibid. str. 244.

⁹⁰ Pavić, D., op. cit., str. 242.

⁹¹ Članak. 5. st. 1. *Pravilnika o uvjetima i načinu prijevoza životinja*, NN 116/2005, Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodnoga gospodarstva

odgovara za gubitak, oštećenje ili zakašnjenje u predaji koji su posljedica posebnih rizika svojstvenih toj vrsti prijevoza.⁹² Može se zaključiti da je prijevoz takvog tereta zaista složen posebice u pravnome svijetu, a odgovornost se teško procjenjuje.



Slika 8. Prijevoz živih životinja

Izvor: <https://www.euractiv.com/section/agriculture-food/news/spain-declines-eu-parliaments-invitation-to-clear-livestock-ship-affair/> (26.7.2022.)

4.10. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA SLAGANJE ROBE U KONTEJNER

Ovdje se teret skladišti i prevozi u transportnim kontejnerima različitih veličina. Vrsta tereta koji se prevozi određuje vrstu kontejnera u kojem će biti pohranjen. S obzirom na vrstu tereta koju prevoze kontejneri mogu se podijeliti na univerzalne kontejnere koji prevoze teret u određenoj vrsti ambalaže poput bačava, kutija, sanduka i vreća ili specijalne kontejnere koji su namijenjeni za prijevoz jedne vrste tereta odnosno istovrsnog tereta. Kontejneri su vremenski otporni te omogućuju brzo rukovanje teretom. Također pružaju sigurnost očuvanja tereta zbog svoje građe.



Slika 9. Kontejneri

⁹² Članak. 5. st. 5. *Hamburških pravila*

Izvor: <https://morski.hr/2021/08/31/video-najveci-kontejnerski-brod-na-svijetu-prvi-put-prolazi-kroz-sueski-kanal/> (17.6.2022.)

Slaganje mogu obavljati i prijevoznik i krcatelj.. Nakon nastanka štete u kontejnerima postavlja se važno pitanje tko je taj isti teret slagao. Pošto su kontejneri prije predaje prijevozniku često zatvoreni odnosno zaključani te se ne otvaraju do kraja svoga putovanja. Prijevoznik stoga neće imati utjecaj na štetu nastalu unutar kontejnera jer nije mogao utjecati na ispravnost takvog tereta niti je mogao utjecati na njegovo slaganje. U ta dva slučaja prijevoznik neće odgovarati za štetu. Osim toga prijevoznik može zatražiti dodatnu odštetu u slučaju da je neispravno slaganje tereta i osiguranje u kontejneru utjecalo na stvaranje neke dodatne štete koje prijevoznik može pretrpjeti.⁹³

U slučaju da prijevoznik krca teret u kontejnere vrijede opet nova pravila. Prijevoznik će odgovarati osim ako ne dokaže da je postupao dužnom pažnjom. On odgovara na temelju pretpostavljene krivnje. Ograničenje odgovornosti je moguće, ali samo u granici dopuštenim imovinskim pravom⁹⁴

4.11. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA KAŠNJENJE

Osim prijevoznikove odgovornosti za nastalu štetu gubitak ili manjak na teretu, prijevoznik odgovara i za kašnjenje. Prijevoznik je ugovorom obvezan predati teret koji je primljen na datum i vrijeme koji su ugovoreni. Različite konvencije određuju različita pravila za kašnjenje. Postoje različiti sporovi u vezi *Haaških pravila* i njihovog tumačenja odgovornosti prijevoznika za zakašnjenje. Naime *Haaška pravila* u članku broj tri nisu nabrojala izvršenje putovanja na vrijeme. Međutim 1923.godine na *Bruxelleskoj konvenciji* prije nego što je prihvaćena *Konvencija o teretnici* bilo je tvrdnji da pojam šteta uključuje sve uzroke štete. *Hamburška pravila* kao i *Rotterdamska* uključuju zakašnjenje kao mogući uzrok štete na teretu.⁹⁵ Zakašnjenje u predaji tereta postoji ako teret nije predan primatelju u ugovorenom roku, ili kad taj rok nije ugovoren, ako teret nije predan primatelju u primjerenom roku.⁹⁶ Zakašnjenje može uzrokovati dvije vrste štete: onu na stvarima poput kvarenja voća i daljnjih šteta na primjer pada vrijednosti robe.⁹⁷ Može se zaključiti da

⁹³ Pavić, D., op. cit., str. 241.

⁹⁴ Loc. cit.

⁹⁵ Grabovac, I., op. cit., str. 84.

⁹⁶ Članak. 548. *Pomorskog zakonika*

⁹⁷ Pavić, D., op. cit., Split, str. 235.

Pomorski zakonik propisuje mogućnost odgovaranja prijevoznika zbog zakašnjenja, ali on kao i *Haaško-Visbyjska* pravila dopuštaju da se zakonske odredbe o odgovornosti mogu mijenjati ugovorom u korist prijevoznika. Štetu je odgovoran dokazati primatelj.

4.12. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA POSEBNE TERETE

Posebni tereti nisu određeni *Konvencijom o teretnici* već samo se navodi da ti tereti imaju takve karakteristike da je potreban poseban sporazum. *Konvencija* dopušta slobodno ugovaranje odgovornosti kod takvih vrsta tereta. U teretnice je moguće unositi odgovarajuće klauzule kojima se smanjuje odgovornost, ali naravno u samo određenoj granici.

U poseban teret spadaju , npr. slike i dragulji za koje prijevoznik naravno neće htjeti preuzeti odgovornost u visini jednakoj samoj vrijednosti tih tereta.

Mogu se ubrajati i tereti neuobičajenih dimenzija ili težina.⁹⁸

4.13. IZNIMNI SLUČAJEVI

Prijevoznik za iznimne slučajeve, ako su prouzročili štetu, neće odgovarati jer su iznimke od općih načela odgovornosti prijevoznika. Prijevoznik neće odgovorati za njih osim ako se ne dokaže njegova krivnja ili krivnja osobe za čije radnje ili propuste odgovara.⁹⁹ Oni se navode u *Konvenciji o teretnici* iz 1924. godine i taksativno su navedeni u *Pomorskom zakoniku*. Za te slučajeve prijevoznik ne odgovara prema pretpostavljenoj krivnji nego prema načelu dokazane krivnje.¹⁰⁰ *Pomorski zakonik* navodi isključenje odgovornosti prijevoznika u događaju idućih slučaja:

1. viša sila, pomorska nezgoda, ratni događaji, međunarodni zločini na moru, nemiri i pobune

2. sanitarna ograničenja ili druge mjere i radnje državnih organa

⁹⁸ Ibid. str. 245.

⁹⁹ Ibid. str. 221.

¹⁰⁰ Loc. cit.

3. radnje ili propusti krcatelja ili osoba ovlaštenih da raspolažu teretom, ili osoba koje za njih rade
4. obustava rada ili štrajk, masovno isključenje radnika s posla ili bilo koja druga smetnja koja potpuno ili djelomično sprječava rad
5. spašavanje ili pokušaj spašavanja ljudi i imovine na moru
6. skretanje broda radi spašavanja ljudi i imovine na moru ili drugih opravdanih razloga
7. prirodni gubitak u težini ili obujmu tereta ili oštećenje, ili gubitak koji nastaje zbog vlastite mane, skrivene mane ili posebne naravi tereta
8. nedovoljno pakiranje ili nejasne ili nedovoljno trajne oznake na teretu
9. skrivene mane koje se ne mogu dužnom pažnjom otkloniti.¹⁰¹

Prijevoznik dokazuje uzročno-posljedičnu vezu između iznimnog slučaja i štete kako bi bio oslobođen odgovornosti. Ako prijevoznik uspije dokazati uzročno-posljedičnu vezu između nastale štete i tog događaja, prijevoznik nije primoran dokazati da nije kriv, nego korisnik prijevoza, ako želi dobiti naknadu od prijevoznika, mora dokazati krivnju prijevoznika ili osobe za koje on odgovara. *Hamburška pravila* ne poznaju izuzete slučajeve. *Haška pravila* priznaju izuzete slučajeve.¹⁰²

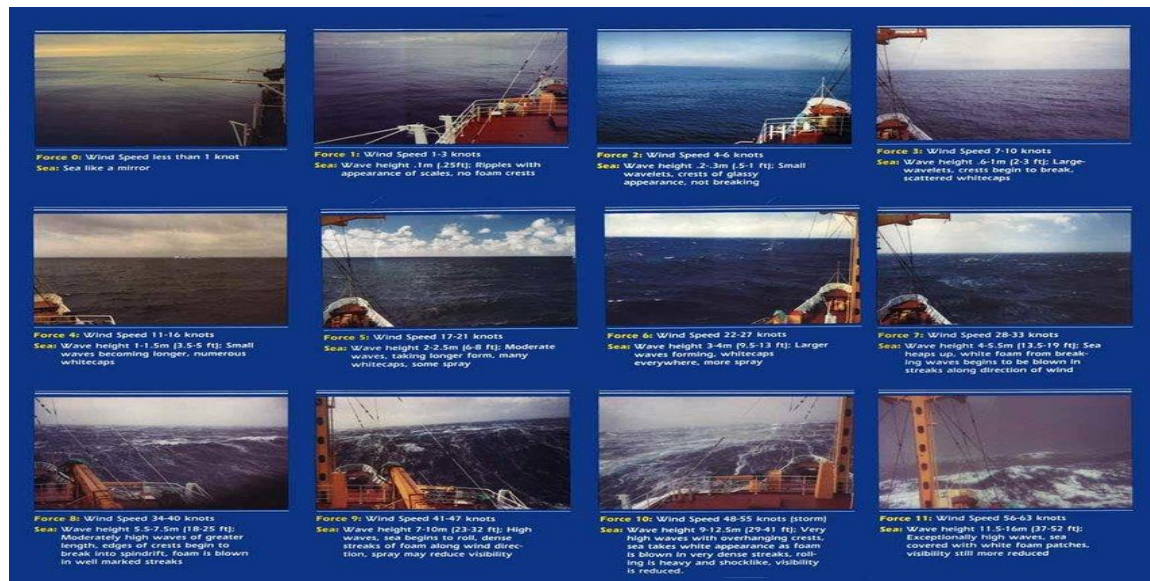
4.13.1 Viša sila, pomorska nezgoda, ratni događaji, međunarodni zločini na moru, nemiri i pobune.

Kao viša sila podrazumijeva se vanjski događaj koji se nije mogao predvidjeti, izbjeći ili otkloniti. Na moru ona se najčešće pojavljuje kao nevrijeme. Nevrijeme će imati karakteristike više sile jedino ako je izvanredne snage koja se nije mogla svladati normalnom pomoračkom vještinom. Ako se je takvo nevrijeme moglo izbjeći, onda nema karakteristike više sile. Ako u određenom dijelu godine, na nekom određenom plovidbenom pravcu mogu očekivati loši uvjeti, ono nije viša sila. Uobičajena djelovanja mora i vjetra nisu viša sila. Uzima se da jačina vjetra do osam stupnjeva *Beaufortove ljestvice* nije viša sila. U sudskoj praksi ne postoji točan kriterij pomoću kojeg će se

¹⁰¹ Članak 553. *Pomorskog zakonika*

¹⁰² Grabovac, I., op. cit., str. 22.

primjenom *Beaufortove ljestvice* ocjenjivati postojanje više sile. Pri ocjeni više sile primjenjuju se različita načela i gledaju se okolnosti određenoga slučaja.¹⁰³



Slika 10. Beaufortova ljestvica

Izvor: https://www.researchgate.net/figure/Images-of-the-Beaufort-Scale-from-Ref-3_fig1_255218351 (1.7.2022.)

Beaufortova ljestvica empirijska je mjera koja povezuje brzinu vjeta s promatranim uvjetima na moru ili kopnu.¹⁰⁴

Pomorska nezgoda pravno je najspornija od svih ostalih slučajeva. Pomorske nezgode nisu sve nezgode koje su nastale nego samo one koje su nastale pod nepredvidljivim okolnostima. Prema *Pomorskom zakoniku* pomorska nezgoda je događaj povezan s radom plovnog objekta, koji se ne razvrstava kao pomorska nesreća, a koji je ugrozio ili bi mogao ugroziti sigurnost plovnog objekta, osoba na plovnom objektu ili drugih osoba te mora i morskog okoliša.¹⁰⁵

Pod ratni događaj podrazumijeva se ne samo rat između pojedinih država nego i građanski rat, revolucija, ustanak i slično. Međunarodni zločin je piratstvo kao i svaka druga uporaba sile na moru koja stvara posljedice na teretu odnosno štetu.¹⁰⁶

¹⁰³ Pavić, D., op. cit., str. 222.

¹⁰⁴ <https://www.rmets.org/metmatters/beaufort-scale> (1.7.2022.)

¹⁰⁵ Članak 49. *Pomorskog zakonika*

¹⁰⁶ Pavić, D., op. cit., str. 223.

Nemir je nasilna situacija u kojoj mnogi ljudi na javnom mjestu uzrokuju ozbiljnu štetu.¹⁰⁷ Pobuna je situacija kada se veliki broj ljudi ponaša bučno, nasilno i nekontrolirano u javnosti, često kao prosvjed.¹⁰⁸

U nastavku će se opisati presuda koja se odnosi na odgovornost prijevoznika za štete nastale višom silom.

Bačve su se prevozile brodom Pelješac. Budući da je teret stigao na odredište oštećen primalac je tužio prijevoznika za naknadu štete. Radilo se o prijevozu bačava. Prijevoznik se brani navođenjem više sile odnosno u ovom slučaju vjetra koji je puhao jačinom 8 Beauforta. Prijevoznik navodi da je postupao dužnom pažnjom. Prvostupanjski sud odbija tužbu primatelja, a drugostupanjski samo potvrđuje odluku prvog suda. Sudska praksa na drugostupanjskom sudu navodi da iako je vjetar jačine 8 Beauforta na našoj obali ne može isključiti mogućnost uzrokovanja više sile.

Sud je prema dnevniku prijevoznika zaključio da je postupao dužnom pažnjom te da nije kriv za nastalu štetu.¹⁰⁹

4.13.2. Sanitarna ograničenja ili druge mjere i radnje državnih tijela

Kako bi se prijevoznik mogao osloboditi odgovornosti, on se može pozvati na sanitarno ograničenje ili na neke druge mjere i radnje državnih tijela, tvrdeći da su te mjere ili ograničenja uzrok nastale štete dok korisnik prijevoza mora dokazati da je prijevoznik svojom krivnjom izazvao te mjere.¹¹⁰ To su mjere i postupci s obilježjima sanitarnih mjera kao što su na primjer deratizacija, fumigacija, izolacija broda, dezinfekcija i tako dalje, doneseni od strane državnih organa koji mogu uzrokovati štetu na teretu.¹¹¹

4.13.3. Radnje ili propusti krcatelja ili osoba ovlaštenih da raspolažu teretom, ili osoba koje za njih rade

Ako prijevoznik uspije dokazati da su propusti krcatelja ili radnje krcatelja prouzročili štetu, vrijedi pretpostavka da ne odgovora.¹¹² Krcatelj mora dokazati suprotno. Jedan od primjera propusta prijevoznika je pogrešna deklaracija odnosno pogrešno navođenje

¹⁰⁷ <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/civil-commotion> (2.7.2022.)

¹⁰⁸ <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/riot> (2.7.2022.)

¹⁰⁹ Badovinac, G., Požar na brodu - Brodar je odgovoran za štetu koja se nakon požara može izbjeći, *Poredbeno pomorsko pravo*, br. 22., 1962., str. 28-29, online: http://www.hazu.hr/jzavod/casopis/1-U PPPK/022_028-029_PP_Badovinac.pdf (17.8.2022.)

¹¹⁰ Grabovac, I., op. cit., str. 39.

¹¹¹ Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo*, loc. cit.

¹¹² Ibid. str. 224.

podataka o teretu. *Pomorski zakonik* navodi da prijevoznik ne odgovara za štetu nastalu zbog oštećenja, manjka ili gubitka tereta ili zakašnjenja u predaji tereta, ako je krcatelj naznačio vrstu ili vrijednost tereta, znajući da je naznaka neispravna.¹¹³

4.13.4. Obustava rada ili štrajk, masovno isključenje radnika s posla ili bilo koja druga smetnja koja potpuno ili djelomično sprječava rad

Štrajk je sukob između zaposlenika i poslodavaca u kojem zaposlenici osmišljenim, organiziranim i kolektivnim prekidom rada nastoje od poslodavca iznuditi ustupke, odnosno prisiliti ga na prihvaćanje svojih zahtjeva¹¹⁴. Štrajk i obustava rada imaju jednako značenje. Da bi se prijevoznik oslobodio od odgovornosti, nije potrebno da štrajk ima obilježje više sile. Masovno isključenje, pokušaj je pritiskanja radnika kako bi prihvatili uvjete poslodavca. Masovno isključenje još se naziva lockoutom. Poduzimanje takvih mjera može pričiniti štete drugoj strani. Prijevoznik je odgovoran ako je kriv za masovno isključenje radnika s posla. Teret je dokaz o njegovoj krivnji na korisniku prijevoza.¹¹⁵

4.13.5. Spašavanje ili pokušaj spašavanja ljudi i imovine na moru.

Riječ spašavanje je prvobitno usmjerena prema očuvanju i zaštiti broda, stvari i osoba od opasnosti ili smrtnih slučajeva na brodu. Također podrazumijeva i pružanje pomoći. Postupcima spašavanja može doći do štete na teretu. Svako spašavanje nije opravdan razlog za nastale štete na teretu. Spašavanje osoba jedino je obvezno spašavanje, a spašavanje imovine samo u slučaju kada dođe do sudara brodova.¹¹⁶ U drugim slučajevima ono nije potrebno. Iako *Hamburška pravila* ne poznaju institut izuzetih slučajeva ona kao jedan od eksculpacijskih razloga navode spašavanje.¹¹⁷

Prema *Hamburškim pravilima* prijevoznik ne odgovara za štetu koja nastane zbog mjera poduzetih za spašavanje života ili razboritih mjera za spašavanje imovine na moru.¹¹⁸

¹¹³ Članak 556. *Pomorskog zakonika*

¹¹⁴ <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=59952> (4.7.2022.)

¹¹⁵ Pavić, D., *Pomorsko imovinsko pravo*, loc. cit.

¹¹⁶ Ibid. str. 225.

¹¹⁷ Loc. cit.

¹¹⁸ Članak. 5. st. 6. *Hamburških pravila*

4.13.6. Skretanje broda radi spašavanja ljudi i imovine na moru ili zbog drugih razloga

Skretanje broda odnosno devijacija je skretanje broda s uobičajenog puta koji je označen u ugovoru, a da pri tom ostane isti krajnji cilj. Brod ne može skrenuti s puta radi komercijalnih razloga. Razlog skretanja broda mora biti spašavanje imovine ili ljudi ili neki drugi razlog koje je opravdan.¹¹⁹ Prijevoznik ne odgovara ako je do štete došlo opravdanim skretanjem. Prijevoznik, kako bi se oslobodio krivnje, mora dokazati da je šteta nastala radi opravdanog skretanja, dok korisnik prijevoza mora dokazati suprotno.¹²⁰

4.13.7. Prirodni gubitak u težini ili obujmu tereta ili oštećenje, ili gubitak koji nastaje zbog vlastite mane, skrivene mane ili posebne naravi tereta

Općenito svaki teret ima svoje karakteristike koje same po sebi mogu utjecati na dugotrajnost tog tereta. Prijevoznik neće odgovarati za štete nastale na teretu ako dokaže da je nastala zbog prirodnog svojstva tog tereta bez djelovanja vanjskog uzroka. Prijevoznik mora upozoriti na takve karakteristike tereta da on sam po svojoj naravi gubi težinu, obujam ili biva oštećen.

Primjer prirodne mane tereta zbog kojeg je nastala šteta

Tužitelj je primalac, a tuženik je brodar. Oštećena roba je koža. Šteta se pojavila na 690 komada kože. Spor se vodio oko toga je li brodar kriv za nastanak štete ili je šteta nastala prirodnim putem. Temeljem sudske prakse na prvostupanjskom sudu utvrđeno da je šteta nastala radi prirodnog svojstva kože. Drugostupanjski sud je samo potvrdio odluku prvostupanjskog suda. Dodatni dokaz koji oslobađa brodara od odgovornosti je nalaz i mišljenje vještaka da crvenilo koje se pojavilo na koži može nastati radi nekvalitete mesa, takvu analizu dodatno upotpunjuje to što ostala koža od drugog proizvođača nije pokvarila iako se prevozila u istom skladištu kao i oštećena roba.

4.13.8. Nedovoljno pakiranje ili nejasne ili nedovoljno trajne oznake na teretu

Odgovarajuće pakiranje tereta kao i oznake na teretu vrlo su bitan dio pomorskog prijevoza. Omogućuje pravilno skladištenje, rukovanje, posebice kod opasnih tereta kao i

¹¹⁹ Grabovac, I., op. cit., str. 40.

¹²⁰ Ibid. str. 226.

očuvanje tereta. Prijevoznik mora unijeti napomenu u teretnicu o nepostojanju ambalaže ili o slaboj ambalaži.¹²¹

4.13.9. Skrivene mane broda

Izuzetim slučajem smatraju se i skrivene mane broda. Ponajprije kada se govori o manama misli se o manama na brodu, ali mogu također biti i na opremi, raznim strojevima ili uređajima broda koja se nisu mogla otkriti uporabom dužne pažnje stručne osobe. Manjkavo stanje broda nije moguće otkriti uobičajenim metodama. Ono postaje vidljivo tek nakon nekog određenog vremena. Skrivene mane broda usko su povezano s pojmom seaworthiness odnosno sposobnošću broda za obavljanje plovidbe.¹²²

Prijevoznik mora dokazati da je dužnom pažnjom osposobljavao brod za plovidbu te uzročno- posljedičnu vezu između mane i nastale štete.¹²³

¹²¹ Ibid. str. 51.

¹²² Pavić, D., op.cit., str. 228.

¹²³ Loc. cit.

5. ZAKLJUČAK

Pomorski prijevoz možda je i najprofitabilnija vrsta prometa u svijetu. On je moguć zbog prijevoznih sredstava odnosno brodova koji omogućuju prijevoz robe preko vodenih površina. Brodovi na početku služili su samo za prijevoz manjeg broja ljudi, a danas gotovo pa ne postoji obaveza koju on ne može ispuniti. Postoje mnoge vrste brodova za prijevoz putnika, neki od kojih su takozvani *brodovi gradovi* odnosno kruzeri gdje turisti putuju duže vrijeme, ali možda najvažniji tip broda je upravo onaj koji prenosi teret. S obzirom da je postotak prijevoza tereta općenito brodovima 90% u odnosu na ostale grane, može se zaključiti kolika je važnost upravo pomorske plovidbe. Ali za njihovo maksimalno profitabilno iskorištavanje potrebno je imati uređeni pravni odnos između nekoliko stranaka. Najvažnije stranke su naručitelj, prijevoznik, krcatelj i primatelj. Kako bi se odnos između njih odvijao u najboljem mogućem skladu, potrebno je imati određena pravila. Tijekom povijesti pravila su se mijenjala, odgovornost prijevoznika bila je oštra sve do 19. stoljeća kada nastupa potpuna neodgovornost prijevoznika. Promjene nastaju pojavom *Harterovog acta* krajem tog stoljeća. Daljnje konvencije u 20. stoljeću posebice *Haška pravila* imaju veliki utjecaj na današnje pomorstvo. Iako je doneseno više konvencija, unifikacija odgovornosti prijevoznika za štetu nije nikada uspješno ostvarena. Zadnji pokušaj, to jest, *Roterdamska pravila* urodili su svime samo ne željenim rezultatom. Preopsežna su i ne donose tako željeni balans odgovornosti koji ide na stranu vlasnicima tereta. Naše imovinsko pravo uređeno je *Pomorskim zakonikom*. *Pomorski zakonik* iako samo regulira pomorsku plovidbu možda je i najvažniji regulator prometa u usporedbi s ostalim granama s obzirom na važnost pomorskog prijevoza u 21. stoljeću. Budući da i dalje nije ostvarena unifikacija pomorskog prava sviju država svijeta, u bližoj se budućnosti može očekivati novi pokušaj njegovog ostvarenja novom konvencijom. Ne samo da se mora ostvariti, jer dugi niz godina nije postignut, nego je i nužan zbog konstantnog razvoja gospodarstva, sve većeg i opsežnijeg pomorskog prometa kao i konkurencije ostalih grana prometa.

Može se zaključiti da donošenjem tako potrebne i željene unifikacije ne samo da će profitirati svaka stranka, odnosno sudionici u njemu, nego će se i sam pomorski promet još osnažiti u odnosu na druge prometne grane.

LITERATURA

- [1] *Pomorski zakonik*, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19
- [2] Pavić, D. 2006, *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug Split, Split
- [3] Ivče, R., Vranić, D. 2006, *Tereti u pomorskom prometu*, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci, 51000 Rijeka, Studentska 2,
- [4] Buljan, I. 1962, *Prevoženje tereta morem*, Mornarički glasnik, Split
- [5] *Pravilnik o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načine sprječavanja širenja isteklih ulja*, NN 51/2005
- [6] Ivošević, V. B., Pejović Č, 2019, *Pomorsko pravo*, Pravni fakultet Univerziteta Union u Beogradu, Javno poduzeće Službeni glasnik, Beograd
- [7] *Hamburška pravila*, 1978.
- [8] Grabovac, I. 2010. *Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i u međunarodnim konvencijama*, Književni krug Split, Split
- [9] Badovinac, G. 1970, *Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova*, Zagreb
- [10] Colinaux, R., Carver, G. T. 1963 *Carriage by Sea*, Stevens & Sons, 1
- [11] *Haško-Vizbyska pravila*, 1968.
- [12] *Pravilnik o uvjetima i načinu prijevoza životinja*, NN 116/2005, Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodnoga gospodarstva

INTERNETSKI IZVORI

1. Mohorović, P.: Opasni teret., *Naše more: znanstveni časopis za more i pomorstvo*, vol. 12., 1965., str. 5-6 online: <https://hrcak.srce.hr/file/309426>
2. <https://hr.awordmerchant.com/transporte>
3. <https://drentsmuseum.nl/en/in-the-spotlight-top-exhibits/pesse-canoe>
4. <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=9625>
5. <https://tehnika.lzmk.hr/teretni-brod/>
6. <https://www.tirolia.at/hr/faq/prijevoz-tereta/>
7. <https://enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=49368>
8. https://bs.wikipedia.org/wiki/Rimsko_pravo
9. <https://hr.encyclopedia-titanica.com/significado-de-responsabilidad>
10. <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=44735>
11. <https://www.merriam-webster.com/dictionary/damage>
12. <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=59918>
13. <https://arviem.com/the-basics-that-everyone-must-know-about-cargo-damage/>
14. https://hr.wikipedia.org/wiki/Posebna_prava_vu%C4%8Denja
15. Badovinac, G., Požar na brodu - Brodar je odgovoran za štetu koja se nakon požara može izbjeći, *Poredbeno pomorsko pravo*, br. 22., 1962., str. 28-29, online: http://www.hazu.hr/jzavod/casopis/1-UPPPK/022_028-029_PP_Badovinac.pdf
16. <https://www.rmets.org/metmatters/beaufort-scale>
17. <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/civil-commotion>
18. Jakaša, B.: Požar na brodu - Brodar je odgovoran za štetu koja se nakon požara može izbjeći, *Poredbeno pomorsko pravo*, br. 15., 1962., str. 49-50, online: http://www.hazu.hr/jzavod/casopis/1-UPPPK/015_049-050_PP_Jakasa_Jakasa.pdf
19. <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/riot>
20. <https://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=59952>

POPIS SLIKA

Slika 1 . Oznake klasa opasnih tereta	5
Slika 2 . Kanu pronađen u Pessi	6
Slika 3 . Prijevoz tereta teretnim brodovima	8
Slika 4 . Hamurabijev zakonik	13
Slika 5 . Štete na teretu	21
Slika 6 . Učestalost štete na teretu koji se prevozi u kontejnerima	22
Slika 7 . Navigacijski uređaji	25
Slika 8 . Prijevoz živih životinja	29
Slika 9 . Kontejneri	29
Slika 10 . Beaufortova ljestvica	33