

# Ukrcaj, prijevoz i predaja tereta primatelju

---

Čičić, Antonio

Master's thesis / Diplomski rad

2023

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:187:402374>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-24**



**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

**ANTONIO ČIČIĆ**

**UKRCAJ, PRIJEVOZ I PREDAJA TERETA PRIMATELJU**

**DIPLOMSKI RAD**

Rijeka, 2023.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI  
POMORSKI FAKULTET**

**UKRCAJ, PRIJEVOZ I PREDAJA TERETA PRIMATELJU  
LOADING, TRANSPORT AND DELIVERY OF CARGO TO  
THE CONSIGNEE**

**DIPLOMSKI RAD**

Kolegij: Ugovaranje u pomorstvu

Mentor: prof. dr. sc. Mirano Hess

Student: Antonio Čičić

Studijski program: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0112075397

Rijeka, srpanj, 2023.

Student: Antonio Čičić

Studijski program: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0112075397

## IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI DIPLOMSKOG RADA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom "Ukrcaj, prijevoz i predaja tereta primatelju" izradio samostalno pod mentorstvom prof. dr. sc. Mirana Hessa.

U radu sam primijenio metodologiju izrade stručnog/znanstvenog rada i koristio literaturu koja je navedena na kraju diplomskog rada. Tuđe spoznaje, stavove, zaključke, teorije i zakonitosti koje sam izravno ili parafrazirajući naveo u diplomskom radu na uobičajen, standardan način citirao 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



---

Antonio Čičić

Student: Antonio Čičić

Studijski program: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0112075397

IZJAVA STUDENTA – AUTORA  
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG DIPLOMSKOG RADA

Izjavljujem da kao student – autor diplomskog 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 diplomskim radovima trajno objavljenim u javno dostupnom digitalnom repozitoriju Pomorskog fakulteta, ovom izjavom dajem neisključivo imovinsko pravo iskorištavanja bez sadržajnog, vremenskog i prostornog ograničenja mog diplomskog rada kao autorskog djela pod uvjetima Creative Commons licencije CC BY Imenovanje, prema opisu dostupnom na

<https://creativecommons.org/licenses/>

Student – autor



---

Antonio Čičić

## SAŽETAK

U radu se analiziraju i tumače svi potrebni koraci i dokumentacija u pomorskom ugovaranju. Pomorska trgovina je vrlo složen transportni proces u kojem se razna roba i teret brodovima prevoze diljem svijeta. Ukoliko takav sustav ne bi bio pravno i administrativno organiziran moguće je da se s obzirom na neizostavnost pomorskog transporta iz svjetskog gospodarstva isti vrlo otežano odvijao. Kao i u ostalim gospodarskim granama tako i u transportu bitno je pravno regulirati samo poslovanje. U radu će biti riječ prije svega o brodarskim ugovorima, ali i od drugim sličnim dokumentima. Isto tako vrlo je važno objasniti i tko su sudionici u prijevozu stvari morem te koje su njihove obaveze i prava. U radu se kroz pravno-administrativne aspekte analizira ukrcaj, prijevoz i predaja tereta primatelju.

Ključne riječi: brodarski ugovori, klauzule, stojnica, ugovaranje u pomorstvu, teretnica

## SUMMARY

*This paper analyzes and interprets all the necessary steps and documents in maritime contracting. Maritime trade is a very complex transport process in which various goods and cargo are transported around the world by ship. If such a system were not legally and administratively organized, it is possible that, given the indispensability of maritime transport in the world economy, it would be very difficult to proceed. As in other economic branches, in transport it is important to legally regulate the business itself. The paper will deal primarily with shipping contracts, but also with other similar documents. It is also very important to explain who are the participants in the transport of goods by sea and what are their obligations and rights. The paper analyzes the loading, transportation and delivery of cargo to the recipient through legal and administrative aspects.*

Key words: *charter party, clause, lay days, bill of lading*

## Sadržaj

|   |    |
|---|----|
| 1. UVOD .....   | 1  |
| 1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA .....  | 1  |
| 1.2. RADNA HIPOTEZA .....   | 1  |
| 1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA .....   | 2  |
| 1.4. ZNANSTVENE METODE .....  | 2  |
| 1.5. STRUKTURA RADA.....  | 2  |
| 2. STRANKE IZ UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM .....  | 4  |
| 2.1. BRODAR .....   | 4  |
| 2.2. PRIJEVOZNIK .....  | 5  |
| 2.3. NARUČITELJ.....  | 6  |
| 2.4. KRCATELJ .....   | 6  |
| 2.5. PRIMATELJ .....  | 6  |
| 2.6. OTPREMNIK (ŠPEDITER) .....   | 7  |
| 2.7. SLAGAČ .....   | 7  |
| 2.8. ZAPOVJEDNIK BRODA.....   | 8  |
| 2.9. POMORSKI AGENT.....  | 9  |
| 3. PRAVNI OKVIR PRIJEVOZA STVARI MOREM .....  | 12 |
| 3.1. MEĐUNARODNA KONVENCIJA ZA IZJEDNAČAVANJE NEKIH PRAVILA O TERETNICI .....   | 12 |
| 3.2. PROTOKOL O IZMJENI MEĐUNARODNE KONVENCIJE ZA IZJEDNAČENJE NEKIH PRAVILA O TERETNICI.....                         | 12 |
| 3.3. KONVENCIJA UJEDINJENIH NARODA O PRIJEVOZU ROBE MOREM .....   | 12 |
| 3.4. PROTOKOL O IZMJENAMA MEĐUNARODNE KONVENCIJE ZA IZJEDNAČENJE NEKIH PRAVILA O TERETNICI .....                      | 13 |
| 3.5. KONVENCIJA UJEDINJENIH NARODA O UGOVORIMA O MEĐUNARODNOM PRIJEVOZU STVARI U CIJELOSTI ILI DJELOMIČNO MOREM ..... | 13 |
| 3.6. POMORSKI ZAKONIK .....   | 14 |
| 4. SVJETSKO POMORSKO TRŽIŠTE .....  | 15 |
| 4.1. TRŽIŠTE NOVOIZGRAĐENIH BRODOVA .....   | 16 |
| 4.2. TRŽIŠTE DOTRAJALIH BRODOVA .....   | 18 |
| 4.3. TRŽIŠTE RABLJENIH BRODOVA .....  | 20 |
| 5. VOZARINA .....   | 22 |
| 5.1. VOZARINA PREMA KORISNO PREVALJENOM PUTU .....  | 23 |

|   |    |
|---|----|
| 5.2. OBVEZNIK NA PLAĆANJE VOZARINE I OSIGURANJE NAPLATE VOZARINE .....                  | 24 |
| 5.3. VOZARINSKI INDEKSI .....   | 25 |
| 6. UGOVORI O ISKORIŠTAVANJU POMORSKIH BRODOVA .....                                     | 26 |
| 6.1. UGOVOR O PRIJEVOZU STVARI MOREM .....  | 27 |
| 6.2. BRODARSKI UGOVOR.....  | 27 |
| 6.3. POMORSKI POSREDNICI.....   | 30 |
| 6.4. POTPRIJEVOZNI UGOVORI .....  | 30 |
| 6.5. POMORSKO-PRIJEVOZNIČKI UGOVOR.....   | 31 |
| 7. IZVRŠENJE UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM .....                                     | 32 |
| 7.1. PRIPREMA BRODA ZA UKRCAJ I ISKRCAJ TERETA .....                                    | 32 |
| 7.2. PREDAJA TERETA PRIMATELJU.....   | 35 |
| 7.3. VRIJEME POTREBNO ZA UKRCAVANJE I ISKRCAVANJE TERETA.....                           | 35 |
| 7.3.1. Vrijeme stojnica .....   | 36 |
| 7.3.2. Vrijeme prekostojnica .....  | 37 |
| 7.3.3. Izvanredne prekostojnice.....  | 38 |
| 7.3.4. Reverzibilne stojnice .....  | 38 |
| 8. DOKUMENTACIJA I PRIJEVOZNE ISPRAVE.....  | 39 |
| 8.1. TRIPTIH.....   | 39 |
| 8.2. TEREKNICA.....   | 41 |
| 8.2.1. Vrste teretnice .....  | 42 |
| 8.2.2. Elektronička teretnica.....  | 46 |
| 8.3. TEREKNI LIST .....   | 47 |
| 9. KLAUZULE.....  | 49 |
| 9.1. GENCON .....   | 49 |
| 9.2. KLAUZULE KOJIMA SE UREĐUJE TRAJANJE BRODARSKOG UGOVORA ...                         | 50 |
| 9.3. KLAUZULE KOJIMA SE UREĐUJE IZVRŠENJE BRODARSKOG UGOVORA..                          | 50 |
| 9.4. KLAUZULE KOJE UREĐUJU OBVEZU ODRŽAVANJA BRODA U STANJU SPOSOBNOM ZA PLOVIDBU ..... | 50 |
| 9.5. KLAUZULE KOJIMA SE UREĐUJE MJESTO I VRIJEME PREDAJE BRODA NARUČITELJU.....         | 51 |
| 9.6. KLAUZULE KOJE REGULIRAJU OBVEZU VRAĆANJA BRODA NAKON ISTEKA UGOVORA.....           | 52 |
| 9.7. KLAUZULE KOJE UREĐUJU OBVEZE ZAPOVJEDNIKA BRODA.....                               | 52 |
| 9.8. KLAUZULE KOJE REGULIRAJU OBVEZU PLAĆANJA VOZARINE I DRUGIH NAKNADA.....            | 53 |



|  |    |
|--|----|
| 9.9. KLAUZULE KOJE UREĐUJU POSEBNE SLUČAJEVE PRESTANKA UGOVORA ..... | 54 |
| 10. ZAKLJUČAK .....  | 55 |
| 11. POPIS LITERATURE .....   | 56 |
| 12. POPIS KRATICA .....  | 57 |

# 1. UVOD

## 1.1. PROBLEM, PREDMET I OBJEKTI ISTRAŽIVANJA

Sve većim i složenijim razvojem gospodarstva i trgovine pa tako i pomorske trgovine došlo je do složenog sustava poslovanja. U poslovanju sudjeluje nekoliko strana, a generalno rečeno riječ je o onima koji se bave transportom i onima koji transport koriste. Sve veća potreba za robom u današnje doba dovela je do sve veće potrebe za brzim i jeftinim transportom robe na međunarodnoj razini. Kako bi se proces transporta što efikasnije odvijao u njemu danas sudjeluje veći broj zaposlenih od prijašnjih vremena. Kako bi se postigla što veća konkurentnost na tržištu bitno je da brodar bude što jeftiniji. U zamršenom i kompliciranom sustavu pomorskog poslovanja pomažu brodarski ugovori i drugi pravni dokumenti i obrasci. Iako se unifikacija takve dokumentacije još uvijek nije dovela do idealne razine oni znatno olakšavaju proces pomorskog transporta. Postoji veći broj standardnih obrazaca koji dodatno olakšavaju administrativna pitanja te su priznati od međunarodnih organizacija. Predmet istraživanja je ukrcaj, prijevoz i predaja tereta primatelju, a iz samog predmeta istraživanja i same problematike istraživanja proizlazi problem istraživanja: utjecaj brodarskih ugovora i ostalih pravno-administrativnih dokumenata na manipulaciju teretom.

Sam problem istraživanja determinirao je objekte istraživanja: konvencije i ostali pravni akti koji reguliraju prijevoz robe, ugovori i ostale isprave koje se izdaju pri prijevozu roba morem, sudionici pomorskog prijevoza robe, zapovjednik kao dionik ugovaranja u pomorstvu.

## 1.2. RADNA HIPOTEZA

Problem, predmet i objekt istraživanja determinirali su paradigmu za postavljanje radne hipoteze: brodarski ugovori i sudionici u pomorskom prijevozu ključni su za odvijanje suvremenog pomorskog prometa, tj. ukrcaja, prijevoza i predaje tereta koji se prevozi brodom. Radna hipoteza implicira više manjih hipoteza kao što su:

- Odgovornost pojedine strane ugovora vidljiva je iz brodarskog ugovora
- Unifikacija međunarodnog pomorskog prava pridonosi poboljšanju samog transporta
- Klauzule doprinose manjoj uniformnosti brodarskog ugovaranja
- Brodska teretnica odgovara suvremenim traženjima tržišta.

### **1.3. SVRHA I CILJEVI ISTRAŽIVANJA**

Svrha i ciljevi istraživanja u ovom diplomskom radu očituju se u sljedećem: analizirati i istražiti pravno i administrativno nužne dokumente koji sudjeluju u pomorskom transportu stvari morem. Poseban naglasak biti će stavljen na ulogu samih brodarskih ugovora te sudionika pomorskog transporta u vidu nadležnosti u pomorskom ugovaranju. Kako bi se riješio postavljeni problem istraživanja, ostvario predmet istraživanja, dokazala postavljena hipoteza i postigli svrha i ciljevi istraživanja, u ovom je diplomskom radu primjenom različitih znanstvenih metoda potrebno dati odgovore na određena pitanja kao što su:

- Kako današnje stanje tržišta u pomorstvu utječe na prijevoz stvari morem?
- Tko sudjeluje u pomorskom plovidbenom poduhvatu?
- Čemu služe brodarski ugovori?
- Koja je uloga isprava koje se izdaju tijekom prijevoza stvari morem?
- Što predstavlja predviđeno vrijeme za ukrcaj i/ili iskrcaj tereta?

### **1.4. ZNANSTVENE METODE**

Prilikom istraživanja, formuliranja i predstavljanja rezultata istraživanja korištene su u odgovarajućim kombinacijama sljedeće znanstvene metode: metoda analize i sinteze, metoda indukcije i dedukcije, metoda dokazivanja i opovrgavanja, statistička metoda, komparativna metoda, metoda klasifikacije, matematička metoda.

### **1.5. STRUKTURA RADA**

U prvom dijelu, Uvodu, navedeni su problem, predmet i objekt istraživanja, radna hipoteza i pomoćne hipoteze, svrha i ciljevi istraživanja, znanstvene metode i obrazložena je struktura rada.

Naslov drugog dijela rada je „Stranke iz ugovara o prijevozu stvari morem“ gdje se kroz devet potpoglavlja analiziraju sudionici koji sudjeluju u prijevozu stvari morem.

Treće poglavlje rada pod naslovom „Pravni okvir prijevoza stvari morem“ analizira i opisuje međunarodne konvencije koje su kroz desetljeća donesene kako bi pospješile pitanje prijevoza

stvari morem, a u posljednjem potpoglavlju daju se informacije o najvišem pravnom aktu koji ista pitanja regulira u Republici Hrvatskoj, Pomorski zakonik.

Četvrto poglavlje naslovljeno je „Svjetsko pomorsko tržište“ analizira se i opisuje stanje pomorskog tržišta novogradnji, polovnih brodova, dotrajalih brodova te stanje tankerskog tržišta u posljednjih pet godina.

Peto poglavlje rada pod naslovom „Vozarina“ objašnjava sam pojam vozarine kao i pojmovi vozarinski indeksi i na koji se način oni dobivaju.

Šesto poglavlje pod naslovom „Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova“ analizira i opisuje brodarske ugovore na vrijeme i na putovanje te obveze koje iz njih proizlaze za stranke ugovora.

Sedmo poglavlje naslovljeno je „Izvršenje ugovora o prijevozu stvari morem“ objašnjava osposobljavanje broda za plovidbu te sve popratne radnje koje su potrebne za ukrcaj, iskrcaj tereta. Također analizira se predaja tereta primatelju te se objašnjavaju pojmovi stojnica, prekostojnica, izvanredna prekostojnica i reverzibilna prekostojnica.

Osmo poglavlje pod naslovom „Dokumentacija i prijevozne isprave“ donosi pregled i pojašnjenje triptiha, časničke potvrde te se analizira teretnica, vrste teretnice uključujući i elektroničku teretnicu.

Deveto poglavlje naslovljeno „Klauzule“ objašnjavaju se klauzule kojima se uređuju trajanje brodarskih ugovora, izvršenje brodarskih ugovora, obveze o održavanju broda sposobnim za plovidbu te druge klauzule.

U posljednjem dijelu, Zaključku, dana je sinteza rezultata istraživanja kojima je dokazivana postavljena radna hipoteza.

## 2. STRANKE IZ UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM

### 2.1. BRODAR

Brodar (engl. *ship-owner*) fizička je ili pravna osoba koja je posjednik (držalac) vlastitog ili tuđeg broda i nositelj plovidbenog pothvata. Pojam brodar razlikuje se od pojma brodovlasnik. Brodovlasnik ima pravo vlasništva na brodu i upisan je u upisnom listu kao vlasnik, a brodar trenutno posjeduje brod. Brodar brodom upravlja, organizator je i poduzetnik plovidbe te je središnji subjekt u pomorskom privređivanju. Brodar i brodovlasnik mogu, no ne moraju biti iste osobe. Ukoliko brodovlasnik ne želi iskoristavati brod daje ga drugoj osobi na upotrebu. Zakupoprimalj, glavni je plovidbeni poduzetnik te često oprema brod te ga opskrbljuje posadom ukoliko brod već nije potpuno opremljen. Brodar ima sveukupnu upravu na brodu koju vrši preko zapovjednika broda koji predstavlja zastupnika brodara na brodu.

Funkcija brodara je dvojaka:

1. Brodar je nositelj plovidbenog pothvata, tj. u vlastito ime preuzima obveze iz plovidbenih djelatnosti i odgovara za tu djelatnost. Brodar preuzima sve odgovornosti koje su u ugovoru navedene te odgovara i za izvanugovorne obveze kao što su: sudar broda, smrt ili ozljede kupaca, štete nanesene operativnoj obali i dr.
2. Brodar je prijevozni poduzetnik (ili je poduzetnik nekog drugog plovidbenog posla), tj. preuzima obvezu da preveze neki teret iz luke A u luku B, da izvrši tegljenje broda itd. U ovoj funkciji brodar postaje prijevoznik ili davatelj neke druge usluge poput tegljenja, ali ostaje plovidbeni poduzetnik. Navedena funkcija je i razlog zašto se u nekim tekstovima on naziva prijevoznikom (vozar).

Za obveze koje nastaju u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda odgovara brodar ukoliko nije određeno drugačije. Prema članku 386. Pomorskog zakonika brodar može ograničiti svoju odgovornost u skladu s odredbama Zakonika. Tražbine podvrgnute ograničenju odgovornosti su:

- tražbine zbog smrti ili tjelesne ozljede ili zbog gubitka ili oštećenja imovine kojih je došlo na brodu i u neposrednoj vezi s korištenjem broda ili radnjama spašavanja
- tražbine koje proizlaze iz zakašnjenja u prijevozu tereta, putnika (i prtljanje) morem
- tražbine koje proizlaze iz izvanugovornih prava, a nastale su u neposrednoj vezi s iskorištavanjem broda

- tražbine druge osobe, a ne odgovorne osobe zbog mjera poduzetih u svrhu sprječavanja ili smanjenja štete za koju osoba koja odgovara može ograničiti svoju odgovornost u skladu s ovim dijelom Zakonika.<sup>1</sup>

Brodar gubi pravo na ograničenje odgovornosti ukoliko se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koju je počinio brodar. Brodar ne može ograničiti svoju odgovornost za štete nastale smrću ili tjelesnom ozljedom osoba koje brodar zapošljava.<sup>2</sup>

*The Baltic and International Maritime Council* (BIMCO) jedno je od najvećih međunarodnih udruženja koje zastupa interese brodovlasnika i brodara. Udruženje je osnovano 1905. godine u Kopenhagenu gdje i danas ima svoje sjedište. Kako je navedeno na službenim stranicama BIMCO-a udruženje pokriva 62% ukupne svjetske flote s preko 2.000 članova u preko 130 zemalja svijeta. Uz središnjicu imaju još nekoliko ureda u svijetu, u Houstonu, Londonu, Ateni, Bruxellesu, Singapuru i Šangaju. Glavna zadaća ove organizacije glede brodarskog ugovora na vrijeme je izdavanje obrasca i ostalih dokumenata potrebnih da se obavi pomorski prijevoz. Ostali poslovi kojima se bave su: odgovaranje klijentima na pitanja vezana uz pojašnjenja klauzula, pripremanje i dopunjavanje brodarskih ugovora, poboljšanje sigurnosti brodova, borba protiv radnji koje čine ugrozu pomorstva kao što je piratstvo.<sup>3</sup>

## 2.2. PRIJEVOZNIK

Osoba koja je sklopila ugovor o prijevozu ili u čije je ime zaključen ugovor o prijevozu bez obzira obavlja li stvarno prijevoz naziva se prijevoznik. Osoba koja stvarno obavlja cijeli prijevoz ili dio prijevoza naziva se pravi prijevoznik.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> Pomorski zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19), Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, čl. 388.

<sup>2</sup> Pomorski zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19), Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, čl. 389.

<sup>3</sup> The Baltic and International Maritime Council, URL: <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members> (26. 06. 2023.)

<sup>4</sup> Grabovac, I.: Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni krug, Split, 1995. str. 60.

### 2.3. NARUČITELJ

Ugovorna strana koja od prijevoznika naručuje prijevoz stvari, tegljenje broda i obavljanje drugog pomorskog plovidbenog posla naziva se naručitelj (engl. *charterer*).<sup>5</sup> Naručitelj za korištenje broda plaća naknadu brodaru (vozarinu, tegljarinu). Nositelj je svih prava i obveza iz ugovora o pomorsko-plovidbenom poslu te je u njima ugovorena protustranka brodara.<sup>6</sup>

### 2.4. KRCATELJ

Krcatelj (engl. *shipper*) je sam naručitelj ili osoba koju on odredi i koja na osnovi ugovora o prijevozu stvari predaje stvari prijevozniku radi prijevoza morem.<sup>7</sup> Krcatelj brodaru predaje stvari u vrijeme i na mjestu koji su navedeni u ugovoru o prijevozu. Za razliku od djelatnosti slagača funkcija krcatelja je isključivo pravne naravi. Krcatelj uglavnom nije sam naručitelj, nego treća osoba koja nije stranka iz ugovora o prijevozu. To je najčešće neki otpremnik (špediter) u luci krcanja. Nakon što robu preda brodaru na prijevoz krcatelj ima samostalan zahtjev glede teretnice, ima pravo od brodara zatražiti da mu izda teretnicu. Krcatelj određuje koje će podatke teretnica sadržavati i kako će ona glasiti (npr. na ime, na donositelja ili po naredbi). Bez suglasnosti krcatelja teret se ne može smjestiti na palubu broda. Ostale dužnosti krcatelja su: potpisivanje, na zahtjev, brodaru teretnice te predaja carinskih i drugih isprava potrebnih za ukrcaj, prijevoz i iskrcaj tereta zapovjedniku broda.<sup>8</sup>

### 2.5. PRIMATELJ

Osoba ovlaštena da primi stvari od prijevoznika naziva se primatelj (engl. *consignee*).<sup>9</sup> To može biti naručitelj ili neka treća osoba. U slučaju kada je teretnica izdana brodar je dužan teret

---

<sup>5</sup> Pomorski zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19), Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, čl. 445.

<sup>6</sup> Grabovac, I.: *Ogledi o odgovornosti brodara*, Književni krug, Split, 1997., str. 50.

<sup>7</sup> Pomorski zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19), Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, čl. 445.

<sup>8</sup> Grabovac, I.: *Ogledi o odgovornosti brodara*, Književni krug, Split, 1997., str. 50

<sup>9</sup> Pomorski zakonik, čl. 445.

predati ovlaštenom imatelju teretnice. No, ukoliko teretnica nije izdana brodar će u luci odredišta biti dužan teret predati osobi koja je označena u ugovoru. Ako u ugovoru osoba primatelja nije naznačena i teretnica nije izdana ovlaštenim primateljem smatrati će se naručitelj.<sup>10</sup>

## 2.6. OTPREMNIK (ŠPEDITER)

Otpremnik (engl. *forwarder*) je poduzetnik cjelokupnog transportnog pothvata. Obvezuje se da radi prijevoza određene stvari sklapa u svoje ime i za račun nalogodavca, ugovor o prijevozu i druge ugovore potrebne za izvršenje prijevoza, te da obavi ostale uobičajene radnje, a nalogodavac se obvezuje isplatiti mu određenu naknadu. Otpremnik može i sam obaviti prijevoz stvari. Otpremnik koristi usluge: prijevoznika, međuotpremnika, podotpremnika, skladištara, slagača, brojača i ostalih. Ovisno o sustavu razlikuje se odgovornost otpremnika. U njemačkom sustavu otpremnik odgovara za izbor osoba koje sudjeluju u otpremanju, a po francuskom sustavu odgovara i za rad tih osoba. Odgovoran je i za rad međuotpremnika i podotpremnika. Bitni elementi ugovora o otpremi su: roba, relacija prijevoza i cijena prijevoza, a najčešće se zaključuje temeljem dispozicije.<sup>11</sup>

## 2.7. SLAGAČ

Iako su nekada mornari sami ukrcavali teret od sredine 19. stoljeća počeo se razvijati posao slagača. Osoba koja fizički vrši ukrcaj robe na brod naziva se slagač (engl. *docker, stevadores*). Ugovorom o slagačkom poslu (riječ je o ugovoru o djelu) slagački poduzetnik se obvezuje da će za naručitelja slagačkog posla obaviti potrebne operacije, a naručitelj se obvezuje da će to platiti naknadom. Uz uobičajene poslove slagač može obavljati i druge poslove kao što su primanje i provjeravanje robe na kopnu, skladištenje i čuvanje robe. Danas se u svijetu pojavljuju raznoliki organizacijski oblici slagačkih poduzetnika, od udruga radnika do posebno formiranih tijela i monopolskih poduzetnika. Slagač je tijekom obavljanja posla dužan posao

---

<sup>10</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 70.

<sup>11</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 73-76.



odraditi profesionalno po pravilima struke i potrebno je da poznaje tehnološka svojstva tereta kojim manipulira.<sup>12</sup>

## 2.8. ZAPOVJEDNIK BRODA

Zapovjednik broda kao zastupnik broдача ranije je imao puno veće ovlasti, no u novije vrijeme kada broдар ima zastupnike u lukama ovlasti zapovjednika su svedene na pomorsko-tehničko rukovođenje plovibenim pothvatom. Prema Pomorskom zakoniku zapovjednik broda ima pravo zastupati broдача. Za razliku od drugih broдарevih predstavnika kao što su agenti zapovjednikovo pravo proizlazi iz zakona, a njihovo iz punomoći stoga se kaže da je zapovjednik „zastupnik po zakonu“. Ovlaštenja zapovjednik broda su:

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

Ugovori o spašavanju odnose se na oba slučaja, ako zapovjednik traži pomoć i ako zapovjednik pruža pomoć. Pravni poslovi koji su potrebni za izvršavanje putovanja jesu ugovori radi nastavka putovanja, jednostrane izjave zapovjednika u sklopu izvršenja ugovora o prijevozu.

2. da u ime i za račun broдача u mjestu izvan sjedišta broдача, u kojemu nema ovlaštenog predstavnika broдача, zaključuje ugovore o pomorsko-plovibenim poslovima izuzev broдарskog ugovora na vrijeme za cijeli brod.

Ugovori o pomorsko-plovibenim poslovima su ugovori o prijevozu stvari, putnika i ugovori koji se odnose na ostale plovibene poslove poput tegljenja. Ovu ovlast zapovjedniku broda ne može oduzeti svaki broдарев agent jer nema posebnu broдаревu ovlast za isto.

3. da pred stranim sudskim i upravnim tijelima pokrene postupak radi zaštite broдарevih prava i interesa u poslovima u kojima zapovjednik broda sudjeluje i obvezuje broдача. Također, zapovjednik je ovlašten da u takvim postupcima poduzima procesne radnje.<sup>13</sup>

Broдар uvijek može ograničiti zapovjednikova ovlaštenja koja mu daje zakon. No, ukoliko dođe do internog ograničenja broдача prema zapovjedniku broda, a treće osobe nisu upoznate s time

---

<sup>12</sup> Grabovac, I.: *Ogledi o odgovornosti broдача*, Književni krug, Split, 1997., str. 58-59.

<sup>13</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 70-71.

ono je nevažeće. Ukoliko brodar tvrdi da je trećoj osobi moralo biti poznato da su ovlasti zapovjednika broda ograničene isto mora dokazati.

Uz navedene ovlasti postoje i ograničenja, npr. zapovjednik broda nije ovlašten sklapati ugovore o zakupu niti brodarske ugovore na vrijeme za cijeli brod. Također nije ovlašten niti da sklapa ugovore o osiguranju broda. Zapovjedniku se također ne dozvoljava da može otuđiti ili založiti brod.<sup>14</sup>

## 2.9. POMORSKI AGENT

Zbog složenosti pomorskog poslovanja u lukama postoje agencije koje obavljaju poslove broдача u luci. Pomorski agent osoba je koja potrebna kako bi se pomorsko poslovanje normalno odvijalo. Neki poslovi se ne bi uspješno obavljali s obzirom da se brodar nalazi u svojem sjedištu, a zapovjednik broda ne poznaje specifičnosti pojedinih luka te zbog manjka vremena koje zapovjednik broda ima za obavljanje takvih administrativnih poslova. Pomorski agent je osoba koja zastupa ili posreduje u pomorskom poslovanju. Neki od pomorskih agencijskih poslova su: prihvaćanje i otprema brodova, posredovanje pri sklapanju ugovora o iskorištavanju brodova, kupoprodaji, gradnji i popravku brodova, osiguranju brodova, tereta i interesa, opskrbi zalihama, popunjavaju posadom, te na brodu o posadi i putnicima. Agent može zastupati:

- broдача, brodovlasnika, vozara
- vlasnika tereta
- osiguravatelja.

Nekoliko je kriterija prema kojima se pomorski agenti dijele, a jedan je prema poslovima. Stoga, podjela agenata prema poslovima je slijedeća:

- tzv. lučki agent (engl. *port agent, shipagent*)
- agent posrednik (engl. *shipbroker*)
- agent tereta (engl. *cargo agent*)
- agent osiguratelja.

---

<sup>14</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 71.

Lučki agent se bavi sljedećim poslovima: briga o pronalasku mjesta za privez broda, obavještavanje o dolasku broda, obavljanje formalnih poslova s carinskim, lučkim, pomorsko-pravnim i zdravstvenim tijelima, ukrcaj, iskrcaj, preuzimanje i predaja tereta primatelju, plaćanje lučkih naknada, naplata vozarine. Uloga lučkog agenta značajna je i u slučajevima havarije broda ili šteta na teretu. Agenti posrednici posreduju prilikom sklapanja ugovora o iskorištavanju brodova pri čemu obavještava brodarka o kretanju tržišta, o specifičnostima pojedinih prijevoza.<sup>15</sup>

Idući kriterij po kojemu se agenti dijele je nalogodavac, razlikuju se: agent vozara, agent osobe zainteresirane za teret te agent osoba zainteresiranih za pomorsko osiguranje.<sup>16</sup> Prema imenovanju pomorski agenti dijele se na: agente koje imenuje brodarka (ili brodarkovlasnik), agente koje imenuje brodarkov opunomoćenik (npr. zapovjednik broda), agente koje imenuje brodarkov suugovornik (naručitelj prijevoza), agente koje imenuje osiguratelj ili reosiguratelj.<sup>17</sup>

Prema širini ovlaštenja pomorski agenti dijele se na: generalne (opće) agente, posebne (specijalne) agente, povremene ili stalne agente, agente s ograničenim ili neograničenim ovlastima, agente sa teritorijalnim ograničenjima. Opći ili generalni agent obavlja sve poslove u luci u ime nalogodavca, tj. brodarka. Neke od funkcija općeg agenta su: imenovanje podagenta, zastupanje brodarka, može sklapati ugovore o prijevozu, ali ne smije posredovati u kupoprodaji brodova. Posebni ili specijalni agent radi temeljem posebne punomoći koja ga ovlašćuje za samo jedan posao, npr. kupnja brodova.<sup>18</sup> Poslovi pomorskog agenta općenito se mogu podijeliti u tri kategorije:

1. Zastupanje, tj. sklapanje poslova za nalogodavca. Odnos pomorskog agenta i nalogodavca temelji se na mandatu, a za odnose s trećom osobom agent daje punomoć. Pri dolaska broda u luku agent među prvima stiže na brod te prikuplja podatke o teretu, posadi i potrebama u luci. Pribavlja zalihe, posadu, brine za liječničke usluge i ostale potrebe posade broda. Agent uz navedene poslove vodi računa o stojnicama, nadzoru tereta i dokumentacije. Pri odlasku brine o teretnici, manifestima, vozarinama, carinskim i drugim pravnim dokumentima. Agent zastupa u odnosima s javnim vlastima kao što su lučka kapetanija, policija, carina, *Port State Control* i sl. Osim s javnim vlastima agent zastupa i s drugim osobama koje nisu javne kao što su krcatelj, primatelj, sлагаči, brojači i dr.

---

<sup>15</sup> Borčić, V.: *Pomorski agent*, 2. izdanje, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1992. str.23-27.

<sup>16</sup> Borčić, V.: *Pomorski agent*, 2. izdanje, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1992. str. 27-28.

<sup>17</sup> Borčić, V.: *Pomorski agent*, 2. izdanje, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1992. str. 28-31.

<sup>18</sup> Borčić, V.: *Pomorski agent*, 2. izdanje, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1992. str. 31-34.

2. Posredovanje koje je uvijek vezano uz sklapanje ugovora, točnije on posreduje između dvije stranke ugovora. Agent stoga prati stanje tržišta, prikuplja i daje informacije te priprema ponudu.

3. Pomaganje ne podrazumijeva sklapanje pravnih poslova. Agenti pomažu zapovjedniku broda, posadi, putnicima. Agent poznaje stanje u luci te može pomagati zapovjedniku ukoliko je potrebno, no ne može ga zastupati.

Uz ove tri ključne kategorije poslova agenti obavljaju i druge poslove poput: upravljanje brodovima, utvrđivanje stanja tereta, dobivanje viza, prijevoz putnika od zračne luke, smještaj posade u hotelima i niz drugih poslova.<sup>19</sup>

Postoje dva prava agenta: pravo na nagradu i pravo na naknadu troškova. Pravo na tzv. agencijsku nagradu jest pravo na proviziju za obavljene posao, a ta se nagrada sastoji od dva dijela: agencijske pristojbe i agencijske provizije. U slučaju kada nalogodavac ne želi ili nije u mogućnosti podmiriti troškove i isplatiti nagradu dolazi do izražaja pravo privilegija, pridražaja i zaloga. Pravo na naknadu troškova podrazumijeva pravo na povrat novca za sve efektivne i režijske troškove koje je agent podnio za nalogodavca. Uz prava potrebno je navesti i dužnosti pomorskog agenta, a to su:

- postupanje prema nalogu nalogodavca
- postupati svjesno i u korist nalogodavca
- obavještavati nalogodavca o stanju tržišta i o provođenju naloga
- podnijeti račun nalogodavcu
- osobno obavljati poslove (osim ako u ugovoru ne stoji drugačije)
- isticati osobine agenta.<sup>20</sup>

Pomorski agent redovito ulazi u odnose sa trećim osobama: brodarom, zapovjednikom broda, sugovornici (naručitelj, krcatelj, primatelj, otpremnik), predstavnici javne vlasti i dr.

---

<sup>19</sup> Borčić, V.: *Pomorski agent*, 2. izdanje, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1992. str. 34-46.

<sup>20</sup> Borčić, V.: *Pomorski agent*, 2. izdanje, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1992. str. 48-55.

### **3.PRAVNI OKVIR PRIJEVOZA STVARI MOREM**

#### **3.1.MEĐUNARODNA KONVENCIJA ZA IZJEDNAČAVANJE NEKIH PRAVILA O TERETNICI**

Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih prava o teretnici ili poznatija pod nazivom Haška pravila donesena je u Bruxellesu 25. kolovoza 1924. godine. Konvencija donosi zahtjeve po kojima je prijevoznik dužan paziti da brod bude spreman za plovidbu. Ključan razlog donošenja ove Konvencije bilo je ograničenje slobode ugovaranja kako bi se zaštitile slabije strane ugovora. Konvencija regulira glavna pitanja prijevoznčkog procesa, točnije period od ukrcanja stvari na brod do iskrcanja istih s broda.<sup>21</sup>

#### **3.2. PROTOKOL O IZMJENI MEĐUNARODNE KONVENCIJE ZA IZJEDNAČENJE NEKIH PRAVILA O TERETNICI**

Protokol o izmjeni Konvencije o teretnici, ili poznatiji kao Haško-Visbyski protokol donesen je u Bruxellesu 23. veljače 1968. godine. Protokol je donesen na dva jezika, francuskom i engleskom te u jednom primjerku. Protokol je stupio na snagu 23. lipnja 1977. godine. Republika Hrvatska je ratificirala Protokol 1968. i 1979. godine. Tekst Haških pravila dijelom je izmijenjen i dijelom nadopunjen. Bitne izmjene odnose se na teretnicu, prijevoznikovu odgovornost i sl. Republika Hrvatska ratificirala je ova pravila pa se dio pravila Pomorskog zakonika temelji na njima.<sup>22</sup>

#### **3.3. KONVENCIJA UJEDINJENIH NARODA O PRIJEVOZU ROBE MOREM**

Ujedinjeni narodi s idejom modernizacije postojećih Haško/ Visbyjskih pravila radili su na stvaranju nove konvencije. Konvencija UN-a o prijevozu robe morem ili tzv. Hamburška pravila<sup>23</sup> prihvaćena su 31. ožujka 1978. godine u svrhu poboljšanja i nadopune tadašnjih međunarodnih pravila vezanih uz prijevoz robe morem. Više od deset godina kasnije Hamburška su pravila stupila na snagu 1. studenoga 1992. godine. Dio I. donosi opće odredbe

---

<sup>21</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 250-256.

<sup>22</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 313-317.

<sup>23</sup> Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, Dodatak III.

kao što su polje primjene i tumačenje konvencije. Dio II. donosi članke koji reguliraju odgovornost vozara za robu. Dio III. donosi članke koji reguliraju odgovornost krcatelja. Dio IV. donosi članke koji reguliraju prijevozne isprave kao što je teretnica. Dio V. člancima regulira pitanje zahtjeva i tužbi. Dio VI. donosi dopunske odredbe, a dio VII. Završne odredbe.<sup>24</sup>

### **3.4. PROTOKOL O IZMJENAMA MEĐUNARODNE KONVENCIJE ZA IZJEDNAČENJE NEKIH PRAVILA O TERETNICI**

Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici ili poznatiji kao *Special Drawing Right* Protokol (SDR) donesen je u Bruxellesu 21. prosinca 1979. godine, a stupa na snagu 1984. godine. Ovaj Protokol ratificiran je od strane Republike Hrvatske, te su odredbe Pomorskog zakonika usklađene prema Protokolu.<sup>25</sup>

### **3.5. KONVENCIJA UJEDINJENIH NARODA O UGOVORIMA O MEĐUNARODNOM PRIJEVOZU STVARI U CIJELOSTI ILI DJELOMIČNO MOREM**

Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem usvojena je u prosincu 2008. godine, a 23. rujna 2009. u Rotterdamu i potpisana. Po uzoru na Haška, Visbyjska i Hamburška pravila Konvencija se naziva Rotterdamska pravila. Ključan aspekt o kojem se vodilo računa pri donošenju Konvencije je suvremeno poslovanje i potrebe subjekta koji sudjeluje u prijevozu. Konvencija je nastojala i unificirati prijevoz stvari općenito u prometu. Rotterdamska se pravila primjenjuju ako je prijevoz u cijelosti izvršen morem, ali i u dijelu u kojem se predviđa prijevoz drugim oblikom prijevoza uz onaj pomorski.<sup>26</sup>

---

<sup>24</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 379-394.

<sup>25</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 397-400.

<sup>26</sup> Grabovac, I.: Pridonose li Rotterdamska pravila unifikaciji?, *Poredbeno pomorsko pravo*, Vol. 49 No. 164, 2010. str. 159-168.

### 3.6. POMORSKI ZAKONIK

Glavni akt pomorskog prava u Republici Hrvatskoj je Pomorski zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19) prvi puta donesen 1994. godine. Pomorski zakonik Republike Hrvatske iz 2004. prihvaća suvremene međunarodne konvencije i protokole. Zakonik je kroz godine nekoliko puta nadopunjavan. Pomorskim se zakonikom utvrđuje morski i podmorski prostor Republike Hrvatske i uređuju pravni odnosi u njima. Zakonikom se uređuje sigurnost plovidbe, zaštita i očuvanje morskog okoliša, osnovne imovinske i pravne odnose plovni objekata, upis i brisanje plovni objekata, ograničenje broderske odgovornosti, ugovaranje, pomorske nesreće, ovrha i osiguranja na brodovima. Pomorski zakonik podijeljen je u dvanaest dijelova koji su naslovljeni na sljedeći način:

Dio I- Opće odredbe

Dio II- Morski i podmorski prostori Republike Hrvatske

Dio III- Sigurnost plovidbe i zaštita od onečišćenja pomorskih objekata

Dio IV- Državan pripadnost, identifikacija, upis i brisanje broda

Dio V- Stvarna prava

Dio VI- Brodar

Dio VII- Ugovori

Dio VIII- Pomorske nesreće

Dio IX- Ovrha i osiguranje na brodu i teretu

Dio X- O mjerodavnom pravu i o nadležnosti sudova Republike Hrvatske

Dio XI- Pomorski prekršaji

Dio XII- Ovlaštenja, prijelazne i završne odredbe<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> Pomorski zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19), Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture

## 4. SVJETSKO POMORSKO TRŽIŠTE

Svjetsko pomorsko tržište jedan je od ključnih elemenata globalnog gospodarstva. Svjetsko pomorsko tržište ovisi o raznim segmentima poput ekonomskih ili političkih faktora, troškovima prijevoza te u današnje vrijeme sve više ovisi i o klimatskim promjenama.

Tržište je područje u kojemu se odvija ili susreće odnos između ponude i potražnje za raznim uslugama ili proizvodima. Pomorskim tržištem smatra se odnos između ponude i potražnje brodskih prostora za prijevoza raznih vrsta tereta ili putnika te odnos između ponude i potražnje novoizgrađenih, polovnih ili dotrajalih brodova.

Uz navedenu podjelu pomorskog tržišta ono se može podijeliti na još jedan segment, možda i najvažniji, a to je tržište vozarina odnosno vozarinsko tržište. Na tržištu vozarinskih derivata koristiti će se ugovori o prijevozu pojedinih stvari morem, ugovori na vrijeme te ugovori na putovanje koji su objašnjeni u kasnijim poglavljima. Tržište vozarina može se podijeliti za svaki tip i vrstu broda (tankeri, brodovi za rasuti teret, Ro-Ro i kontejnerski brodovi).<sup>28</sup>

Tržište vozarina je odnos između ponude i potražnje za pomorsko prijevoznim uslugama te se ono može podijeliti na:

- tržište tankerskog brodarstva
- tržište linijskog brodarstva
- tržište slobodnog brodarstva
- tržište vozarinskih derivata.

Bitno je naglasiti kako svjetsko pomorsko tržište nije linearno i jednoliko nego se ono mijenja ovisno o raznim aspektima što znači da svjetsko pomorsko tržište ima određene cikluse. Svjetsko pomorsko tržište prema određenim ciklusima može se podijeliti na:

- faza niskog tržišta
- faza oporavka tržišta
- vrhunac tržišta
- faza pada tržišta.

Pomorsko tržište u većini slučajeva neće biti za sve segmente brodarstva u istom ciklusu te će prijevoznici morati donijeti pravu odluku vezano uz određene financijske odluke. Prijevoznici

---

<sup>28</sup> United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport, Ujedinjeni narodi, Ženeva, 2022.



će pomoću svojih agenata pratiti stanje na svjetskom pomorskom tržištu te će uz njihove savjete donositi odluke kako će i kojem tržištu pristupiti kako bi ostvarili najveći profit i zaradu. Idealni slučaj bi bio kupnja broda kada je period niskog tržišta te prodaja istog kupljenog broda u periodu kada nastupa visoko tržište. Stanje na svjetskom pomorskom tržištu ovisiti će o ranije navedenim pojmovima ponude i potražnje.<sup>29</sup>

Kada potražnja na određenom segmentu pomorskog tržišta bude veća u odnosu na ponudu nastupiti će period visokog tržišta. Visoko tržište rezultirati će visokim cijenama vozarina, ugovarati će se velik broj novogradnji, cijene rabljenih brodova će porasti te će manji broj brodova završavati prodavani u rezalištima. Prijevoznici će ostvarivati veliki postotak zarade što neće biti slučaj kada nastupi period niskog tržišta. Period niskog tržišta rezultirati će padom cijena vozarina, u nekim slučajevima na razinu ili čak ispod operativnih troškova broda. Ugovarati će se znatno manji broj novogradnji, cijena polovnih brodova također će se smanjiti te će doći do povećanog broja brodova koji će biti prodavani rezalištima.

Prema podacima UNCTADA svjetska pomorska trgovina za 2021.godinu iznosila je otprilike 11 milijardi tona što je povećanje od 3,8% u odnosu na pandemijsku 2020.godinu.<sup>30</sup>

U sljedećim poglavljima analizirati će se tržište novogradnji, tržište dotrajalih i polovnih brodova. Kao primjeri za analizu uzeti su brodovi za prijevoz tekućih tereta.

#### **4.1. TRŽIŠTE NOVOIZGRAĐENIH BRODOVA**

Prema podacima BRS-a 2021. godina bila je druga po redu godina sa najviše ugovorenih brodova. U navedenoj godini ugovorila se gradnja 2014 novih brodova sa ukupnom nosivosti od 140 milijuna tona te je isporučen 1291 brod ukupne nosivosti 80 milijuna tona. Prethodna godina, odnosno 2022., bila je nešto slabija po pitanju novougovorenih brodova. Ugovorena je gradnja 1447 novih brodova, ukupne nosivosti 89 milijuna tona te je isporučeno 1226 brodova ukupne nosivosti 78 milijuna tona.<sup>31</sup>

Najveća potražnja bila je za brodovima za prijevoz ukapljenog prirodnog plina (LNG) te PCTC (Pure Car and Truck Carrier) brodovima. Potražnja za brodovima za prijevoz kontejnera,

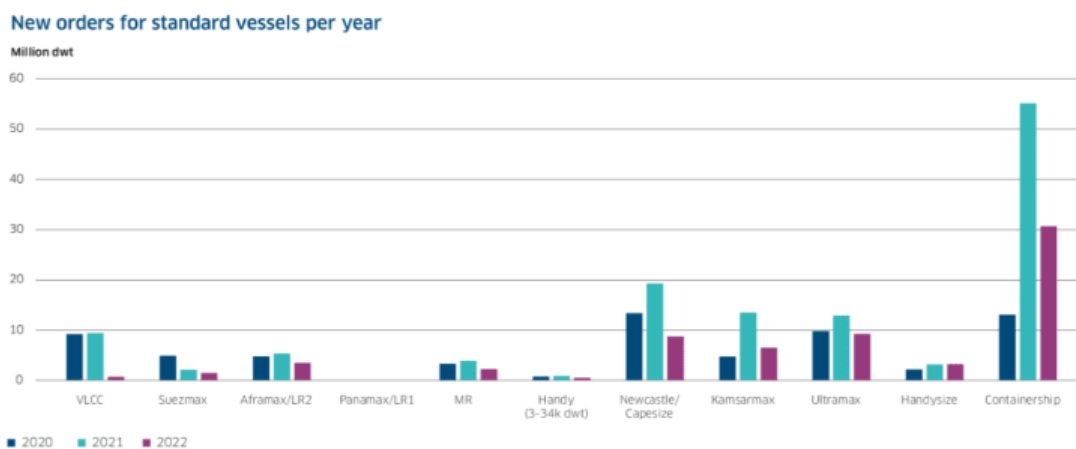
---

<sup>29</sup> United Nations Conference on Trade and Development, *Review of Maritime Transport*, Ujedinjeni narodi, Ženeva, 2022.

<sup>30</sup> United Nations Conference on Trade and Development, *Review of Maritime Transport*, Ujedinjeni narodi, Ženeva, 2022.

<sup>31</sup> BRS Group, *Shipping and shipbuilding markets*, godišnja izvješća za 2020., 2021., 2022. i 2023.

rasutog i tekućeg tereta bila je znatno manja u odnosu na 2021. godinu. Potražnja za brodovima za prijevoz tekućeg tereta 2022. godine bila je najniža u periodu od zadnjih desetak godina. Pandemijske 2020. godine ugovoreno je samo 860 novih brodova ukupne nosivosti 70 milijuna tona te je isporučeno 1180 novih brodova ukupne nosivosti 88 milijuna tona. U godini 2019. naručeno je 1120 novih brodova nosivosti 75,3 milijuna tona te su isporučeni brodovi ukupne nosivosti približno 98 milijuna tona (1284 nova broda). 2018. godina bila je nešto uspješnija od 2019. po pitanju naručenih brodova sa 1200 novougovorenih brodova te je isporučeno 1151 brod.<sup>32</sup>



**Slika 1. Grafički prikaz novih narudžbi brodova**

Izvor: [https://cdn.brsshipbrokers.skreycloud.com/annualreview2023\\_34a4abaf04.html](https://cdn.brsshipbrokers.skreycloud.com/annualreview2023_34a4abaf04.html)

Slika prikazuje period između 2020. godine i 2022. godine te prikaz novonaručenih brodova prema vrsti broda. Iz slike je vidljivo kako je najveći broj novonaručenih brodova bio 2021. godine i to brodova za prijevoz kontejnera. U 2022. godini vidljiv je pad svih vrsta brodova te je vidljivo kako je potražnja najmanja za VLCC brodovima te za Panamax brodovima potražnja takoreći ni ne postoji u vremenskom okviru od 2020-2022. godine.<sup>33</sup>

<sup>32</sup> BRS Group, Shipping and shipbuilding markets, godišnja izvješća za 2020., 2021., 2022. i 2023.

<sup>33</sup> BRS Group, Shipping and shipbuilding markets, godišnja izvješća za 2020., 2021., 2022. i 2023.

## 4.2. TRŽIŠTE DOTRAJALIH BRODOVA

| N° of Ships              | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|--------------------------|------|------|------|------|------|
| <b>VLCC</b>              | 32   | 11   | 2    | 20   | 5    |
| <b>Suezmax</b>           | 23   | 8    | 5    | 10   | 11   |
| <b>Aframax &amp; LR2</b> | 45   | 5    | 11   | 32   | 20   |
| <b>Panamax &amp; LR1</b> | 10   | 6    | 3    | 12   | 10   |

**Slika 2. Tablični prikaz dotrajalih tankera po veličini (2018-2022)**

Izvor: [https://cdn.brsshipbrokers.skreycloud.com/annualreview2023\\_34a4abaf04.html](https://cdn.brsshipbrokers.skreycloud.com/annualreview2023_34a4abaf04.html)

Prema veličini brodove za prijevoz tekućih tereta moguće je podijeliti po veličini na sljedeći način:

- Medium Range (25,000 - 50,000 dwt)
- Panamax (50,000 - 75,000 dwt)
- Aframax (75,000 - 120,000 dwt)
- Suezmax (120,000 - 180,000 dwt)
- VLCC (200,000 - 320,000 dwt)

Navedena podjela nije točno definirana već okvirno.

Prema podacima BRS-a u 2022.godini rezalištima je prodano 46 brodova za prijevoz tekućih tereta. Od 46 dotrajalih brodova koji su prodani rezalištima najviše je bilo Aframax brodova (20), zatim slijede Suezmax brodovi (11), nakon njih slijede Panamax brodovi (10) te je najmanje dotrajalih VLCC brodova (5). U usporedbi sa nekoliko prethodnih godina vidljivo je kako je najviše brodova prodavano u rezalište 2018.godine, njih čak 110 od čega je najviše bilo Aframax brodova (45). 2019. godine prodano je 30 brodova, zatim slijede 2020.godina sa 21 brodom koji je prodan rezalištima te 2021.godina sa 74 dotrajala broda.<sup>34</sup>

<sup>34</sup> BRS Group, Shipping and shipbuilding markets, godišnja izvješća za 2020., 2021., 2022. i 2023.

| m dwt       | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|-------------|-------|-------|-------|-------|------|------|------|------|------|------|
| Demolitions | 29.5  | 41.5  | 59.6  | 44.8  | 34.5 | 36.2 | 44.4 | 32.1 | 28.4 | 16.5 |
| Deliveries  | 149.9 | 162.4 | 152.5 | 107.3 | 88.0 | 94.4 | 98.7 | 96.1 | 79.2 | 97.6 |

**Slika 3. Tablični prikaz odnosa isporučenih i dotrajalih brodova (2010-2019)**

Izvor: [https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2020/07/brs\\_review\\_2020.pdf](https://www.isemar.fr/wp-content/uploads/2020/07/brs_review_2020.pdf)

Slika prikazuje period od 2010-2019. godine, usporedbu tržišta dotrajalih brodova te isporuka novoizgrađenih brodova u milijunima tona nosivosti. Najmanje brodova u rezališta je odlazilo 2018.godine te je tada najmanje brodova i isporučeno, a najviše brodova u rezališta je odlazilo 2012.godine. Najveći broj brodova isporučen 2011.godine sa ukupnom nosivošću od 162,4 milijuna tona nosivosti.

Na tržištu brodova koji su dotrajali pregovarati će brodovlasnik sa rezalištem u koje će brod otići. Moguće je da ovom dogovoru posreduje i shipbroker. Brodovi će odlaziti u rezališta kada je njihov vijek u eksploataciji završio ili u slučaju kada je period niskih vozarina pa brodovlasnici nisu u mogućnosti brod uposliti na određenom tržištu. Također moguća je prodaja brodova rezalištima i kada brodovlasnik nije u mogućnosti prodati rabljeni brod zbog smanjene potražnje za polovnim brodovima.<sup>35</sup>

<sup>35</sup> BRS Group, Shipping and shipbuilding markets, godišnja izvješća za 2020., 2021., 2022. i 2023.

### 4.3. TRŽIŠTE RABLJENIH BRODOVA



**Slika 4. Grafički prikaz kretanja cijena polovnih tankera**

Izvor: [https://cdn.brsshipbrokers.skreycloud.com/annualreview2022\\_9b8179554e.html](https://cdn.brsshipbrokers.skreycloud.com/annualreview2022_9b8179554e.html)

Svijetloplavom bojom označeni su VLCC brodovi, ljubičasta boja predstavlja brodove Suezmax veličine, tamnoplavom bojom označeni su Aframax brodovi te zelenom brodovi Panamax veličine. Svim veličinama brodova prikazanima na grafu je zajednička starost od 5 godina.

Na slici je prikazano kretanje cijena za razne vrste tankera kroz vremenski period od 2015-2021.godine. Uspoređujući cijene VLCC brodova 2015.godine vidljivo je da su bile nešto ispod 80 milijuna američkih dolara, polovinom 2016.godine cijena je pala na 60-ak milijuna dolara. Rast cijena VLCC brodova počinje sredinom 2019.godine te cijene opet skaču na otprilike 77 milijuna dolara. Vidljiv je također pad cijena na otprilike 65 milijuna dolara u pandemijskoj, 2020.godini. Cijena VLCC rabljenih brodova kroz 2021.godinu iznosi opet nešto iznad 70 milijuna dolara.

Cijene Suezmax brodova 2021.godine bile su nešto ispod 50 milijuna dolara, cijena brodova Aframax veličine kretala se oko 40-ak milijuna dolara te je cijena Panamax brodova bila nešto iznad 30 milijuna američkih dolara.<sup>36</sup>

<sup>36</sup> BRS Group, Shipping and shipbuilding markets, godišnja izvješća za 2020., 2021., 2022. i 2023.

| N° of Ships              | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
|--------------------------|------|------|------|------|------|
| <b>VLCC</b>              | 48   | 48   | 59   | 105  | 101  |
| <b>Suezmax</b>           | 29   | 28   | 41   | 44   | 38   |
| <b>Aframax &amp; LR2</b> | 42   | 66   | 76   | 95   | 129  |
| <b>Panamax &amp; LR1</b> | 12   | 20   | 33   | 24   | 41   |

**Slika 5. Tablični prikaz prodanih polovnih brodova (2017-2021)**

Izvor: [https://cdn.brsshipbrokers.skreycloud.com/annualreview2022\\_9b8179554e.html](https://cdn.brsshipbrokers.skreycloud.com/annualreview2022_9b8179554e.html)

Slika prikazuje broj brodova za prijevoz tekućih tereta prema veličini u vremenskom okviru od 2017-2021.godine. Sa slike je vidljivo kako je u 2021.godini najviše prodano rabljenih brodova Aframax veličine (129), a najmanje Suezmax brodova (38). Može se zaključiti kako je najviše polovnih brodova prodano 2021. godine njih čak 309, zatim slijedi 2020. sa 268 prodanih brodova, 2019.godine prodano je 209 polovnih brodova. 2018. godina (162) i 2017 (131) su godine sa najmanje prodanih rabljenih brodova.

Na tržištu rabljenih brodova o kupnji brodova pregovarati će brodovlasnik koji će kupiti brod i brodovlasnik koji će prodati brod. Cijena samih rabljenih brodova ovisi o ciklusu u kojem se trenutno nalazi pomorsko tržište te o godinama starosti i stanju polovnog broda kojeg se kupuje. Veća cijena polovnih brodova biti će u periodu kada je pomorsko tržište u visokom ciklusu, a u nekim slučajevima cijena rabljenih brodova može se približiti cijenama novogradnji. Brodovlasnici će se odlučiti za kupnju rabljenih brodova čak i po višim cijenama jer rabljeni brod mogu dobiti odmah i staviti ga na pomorsko tržište te ne moraju čekati izgradnju novog broda.<sup>37</sup>

<sup>37</sup> BRS Group, Shipping and shipbuilding markets, godišnja izvješća za 2020., 2021., 2022. i 2023.

## 5. VOZARINA

Vozarinom (engl. *freight*) se smatra suma odnosno cijena koju je naručitelj prijevoza obvezan platiti prijevozniku odnosno brodaru prema ugovoru o prijevozu stvari morem. U nekoj literaturi može se naći i termin prevoznina. Vozarina koju je dužan platiti naručitelj prijevoza glavni je izvor zarade i prihoda brodara kojem se plaća vozarina. Visina vozarine koju će brodar potraživati od naručitelja prijevoza ovisi o međusobnom odnosu između ponude i potražnje na određenim tržištima koji su navedeni u prethodnom poglavlju.<sup>38</sup>

U pomorskom transportu vozarinu je moguće računati prema:

- jedinici tereta
- jedinici vremena
- paušalna vozarina.

Vozarina koja će se obračunavati prema jedinici tereta često se koristi u linijskoj ili u slobodnoj plovidbi. Vozarinu je moguće izračunavati prema masi (u tonama), obujmu (prostorni metar) ili po broju komada. Osim navedenih izračuna vozarinu je za male pošiljke izračunati i po vrijednosti pošiljke. Ovakav način izračuna često se koristi za pošiljke visokih vrijednosti.

Kod ugovaranja broda na određeni period vremena vozarina će se računati po jedinici vremena bez obzira na to koji teret se prevozi te koliko je masa ili obujam tereta.

Vozarina koja se obračunava paušalno plaća se po jedinici brodskog prostora te njezina cifra nije ovisna o teretu koji se prevozi, njegovoj masi, kvantiteti kao i kod računanja po jedinici vremena. Paušalna vozarina plaća se bez obzira je li kapacitet brodskih skladišta i prostora u potpunosti iskorišten ili nije.

Kod vozarine koja se plaća po jedinici vremena naručitelj prijevoza uplaćivati će dogovorenu cifru po mjesecima za cijeli period iskorištavanja broda. Vozarinu je potrebno platiti kada brod dođe u iskrcajnu luku te nakon što je teret predan primatelju tereta. Ukoliko se na brod ukrcava veća količina tereta nego što je ranije postignuto dogovorom između stranaka ugovora, vozarina će se povećati proporcionalno višku ukrcanog tereta. Ovakav slučaj nije i kod ukrcanja tereta u manjoj količini nego što je dogovorena ili u slučaju ne ukrcavanja tereta te će vozarina ostati ista.

---

<sup>38</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 123.

Brodar ima pravo na zadržavanje pune vozarine u slučaju:

- iako je brod isplovio s neukrcanom potpunom količinom tereta
- ukoliko se naknada za prekostojnice nije platila o dospelosti
- ukoliko su prekostojnice istekle
- ukoliko brodar odustaje od ugovora zbog neplaćanja naknade za prekostojnice ili nakon proteka prekostojnica
- ukoliko je ukrcan teret bez znanja broдача
- ukoliko je teret nepotpuno ili neispravno označen pa ga brodar iskrca ili baci
- ukoliko korisnik prijevoza, bez obzira je li kriv, uzrokovao nedolazak tereta na odredište
- ukoliko je ugovorena „vozarina plativa u svakom slučaju“ (engl. *Freight payable ship or cargo lost or not lost*)<sup>39</sup>

## 5.1. VOZARINA PREMA KORISNO PREVALJENOM PUTU

Vozarina razmjerna korisno prevaljenom putu pripada broдарu u slijedećim slučajevima:

- u slučaju plovidbene nezgode, npr. brodoloma
- u slučaju zapaljenja,
- u slučaju zadržavanja broда ili tereta zbog ratnih događanja,
- u slučaju međunarodnih zločina na moru,
- u slučaju nemira ili pobune

Pomorski zakonik Republike Hrvatske priznaje vozarinu prema korisno prevaljenom putu u ranije navedenim slučajevima i u slučaju prestanka ugovora po sili zakona ili odustajanju jedne od ugovorenih stranaka iz objektivnih i opravdanih razloga, pri prijevozu opasnog tereta, a taj je teret izazvao opasnost te kod zabranjenog tereta koje je zapovjednik broда iako im je znao svojstva usputno iskrcao kao i u svim slučajevima kada broдар ne odgovara za prekid putovanja.

Vozarina razmjerna korisno prevaljenom putu razlikuje se od vozarine razmjerne prevaljenom putu, tzv. distančana vozarina. Broдар ima pravo na distančanu vozarinu ovisno o geografski prevaljenom putu. Vozarina se računa u omjeru prema prevaljenom putu od mjesta gdje je teret

---

<sup>39</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 125.



iskrcan. Ukoliko je udaljenost između luke i odredišta 150 milja, a brod je iskrcao teret nakon prevaljenog puta od 50 milja brodar bi imao pravo na trećinu vozarine.<sup>40</sup>

## **5.2. OBVEZNIK NA PLAĆANJE VOZARINE I OSIGURANJE NAPLATE VOZARINE**

Obveznik plaćanja vozarine prema ugovoru uvijek je naručitelj. Ta se vozarina plaća u odredišnoj luci. Osim što je naručitelj dužan plaćati vozarinu on je dužan plaćati i ostala potraživanja broдача, a koja se nalaze u broдарском ugovoru. Iznimno u slučaju tzv. Cesser klauzule oslobođen je isplate nakon odlaska broда. Ukoliko teretnica nije izdana obvezu plaćanja vozarine i drugih potraživanja iz ugovora će preuzeti primatelj čim preuzme teret. Iznimka je ukoliko su se broдар i naručitelj dogovorili da naručitelj plaća vozarinu te u tom slučaju primatelj ne plaća vozarinu. Ukoliko je teretnica izdana primatelj je dužan platiti samo potraživanja koja su navedena u teretnici ili su nastala nakon njezina izdavanja. Ukoliko dođe do situacije da primatelj ne plati vozarinu i druga potraživanja broдар ima pravo zadržavanja ili tzv. retencije. U tom slučaju broдар može zadržati stvari koje su mu predane za prijevoz dok primatelj, tj. dužnik ne plati dugovanja. Ukoliko primatelj ne plati dugovanja broдар ima pravo prodati stvari i na taj način namiriti dug. Ako je primatelj podmirio vozarinu i ostala davanja broдар nema pravo na zadržavanje i/ili prodaju stvari bez obzira što nije podmiren.<sup>41</sup>

Formiranje i kretanje cijena samih vozarina ovisiti će o ponudi i potražnji za određenom vrstom, veličinom i rutom broда, ali ovisiti će i o svjetskoj ekonomiji. Svjetska ekonomija i stanje svjetske ekonomije znatno utječe na samo pomorsko tržište. Ukoliko je stanje svjetske ekonomije takvo da se troši manje (recesija) biti će i manja potražnja za pomorskim transportom što će dovesti do pada cijena vozarina. Visina vozarine ovisiti će i o sezonalnosti određenih tereta tj. potražnjom za određenim teretima (npr. žitarice). Sezonalnost određenih tereta karakteristična je za brodove za prijevoz rasutih tereta.

U nekim određenim periodima odnosno ciklusima vozarine mogu biti vrlo niske te će prijevoznici odnosno broдарi biti u takvoj situaciji da će jedva pokrivati operativne troškove broда. U periodima niskih vozarina neki broдарi odlučiti će se na potpuno povlačenje određenih

---

<sup>40</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 125-126.

<sup>41</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 126-127.

brodova (u većini slučajeva to su brodovi većeg kapaciteta) sa pomorskog tržišta jer je takav način poslovanja jednostavno neisplativ.<sup>42</sup>

### 5.3. VOZARINSKI INDEKSI

Stanje na svjetskom pomorskom tržištu može se opisati kroz cijene i visinu vozarina ovisno o ponudi i potražnji za određenim brodovima i na određenoj ruti. Baltička burza (engl. *Baltic Exchange*) sjedište ima u Londonu te svakodnevno prikuplja razne podatke o stanju na svjetskom pomorskom tržištu. Baltička burza okuplja razne ekonomske i pomorske stručnjake te pruža informacije za fizičke i vozarinske ugovore. Pomorski i ekonomski stručnjaci prikupljaju razne podatke iz prakse o stanju na određenom tržištu odnosno o omjeru ponude i potražnje te se izdaju razni indeksi. Pomoću vozarinskih indeksa može se uočiti pad ili rast ponude ili potražnje za određenim energentima ili sirovinama. Vozarinski indeksi objavljuju se svaki dan te se mogu podijeliti ovisno na segment pomorskog tržišta:

- vozarinski indeksi za brodove za prijevoz suhih rasutih tereta (*Dry Indeks*)
- vozarinski indeksi za brodove za prijevoz tekućih tereta (*Tanker Indeks*)
- vozarinski indeksi za brodove za prijevoz ukapljenih plinova (*Gas Indeks*)
- vozarinski indeksi za brodove za prijevoz kontejnera (*Container Indeks*)<sup>43</sup>

Ovisno o navedenim vrstama brodova za prijevoz raznih tereta indeksi se još dijele unutar svake vrste ovisno o veličini broda i ruti plovidbe. Sukladno navedenome indeksi za brodove za prijevoz rasutih tereta mogu se još podijeliti za brodove veličina Capesize, Panamax, Supramax, Handysize te ovisno o tržištu rabljenih brodova ili tržištu dotrajalih brodova. Baltic Dry Indeks je generalni pokazatelj stanja vozarina na tržištu rasutih tereta te se on računa pomoću navedenih indeksa na tržištu rasutih tereta po veličini. Baltic Dry Indeks računati će se pomoću tablice ovisno o ruti putovanja i veličini broda pa tako u proračun ulaze Capesize brodovi (40%), Panamax i Supramax svaki po 30%. Navedeni Baltic Dry Indeks računa se na temelju ugovora koji su već potpisani te na temelju prosječnih vozarina.

---

<sup>42</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 127.

<sup>43</sup> Hess, M.: *Ugovaranje u pomorstvu: literatura za pripremu ispita iz istoimenog kolegija*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2023. str. 9-10.

U tankerskom brodarstvu koristi se indeks Woldscale (*Worldwide Tanker Nominal Freight Scale*) koji je vozarinski indeks za brodove za prijevoz sirove nafte i njenih derivata. Worldscale indeks predstavlja standardni tanker na određenom putovanju u standardnim uvjetima te za jednu ili više luka na putovanju. Ovaj indeks uključuje troškove putovanja standardnog tankera uključujući lučke i tranzitne troškove te troškove goriva. Vozarine se baziraju na standardnom brodu koji ima ukupnu nosivost 75 000 tona, plovi brzinom od 14,5 čvorova te mu je dnevni potrošak goriva 55 tona. Vozarine se baziraju da takav brod odradi putovanje do određene luke, a zatim i povratno putovanje. Također za tankersko brodarstvo i Baltička burza izdaje svoje indekse ovisno o teretu koji će tanker prevoziti pa tako indeksi mogu biti:

- Baltic exchange dirty tanker indeks- koristi se za brodove za prijevoz sirove nafte
- Baltic exchange clean tanker indeks- koristi se za brodove za prijevoz naftnih derivata<sup>44</sup>

## 6. UGOVORI O ISKORIŠTAVANJU POMORSKIH BRODOVA

Dvije su osnovne vrste ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova:

- Ugovori o pomorskom plovidbenom poslu odnosno ugovori o djelu
- Ugovori o zakupu broda

U ugovor o pomorskom plovidbenom poslu ubrajaju se:

- ugovori o prijevozu stvari morem,
- ugovori o prijevozu putnika i/ili prtljage morem,
- ugovori o tegljenju tj. potiskivanju te
- ugovori koji se odnose na druge plovidbene poduhvate.

Ugovori koji se odnose na druge plovidbene poduhvate mogu se još nazvati i neimenovani ugovori, a u njih spadaju razni poslovi poput poslova polaganja kabela, razne vrste ribolovnih djelatnosti ili djelatnosti znanstvenih istraživanja. Svim navedenim podvrstama je zajedničko da im je predmet određeni plovidbeni posao odnosno iskorištavanje određene vrste broda te se oni nazivaju još i ugovorima o djelu. Ugovorom o djelu smatra se takva vrsta ugovora gdje se

---

<sup>44</sup> Hess, M.: *Ugovaranje u pomorstvu: literatura za pripremu ispita iz istoimenog kolegija*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2023. str. 9-11.

jedna strana (prijevoznik) obvezuje da će obaviti posao koji druga strana (naručitelj) od njega zahtjeva prijevoz te je obvezan platiti odgovarajuću naknadu.<sup>45</sup>

## **6.1. UGOVOR O PRIJEVOZU STVARI MOREM**

Ugovorom o prijevozu stvari morem prijevoznik se obvezuje da će prevesti stvari određenom vrstom broda, a naručitelj prijevoza obvezan je platiti određenu vozarinu. Ovisno o količini tereta koju je potrebno prevesti naručitelj ovaj ugovor može sklopiti za cijeli brod, određenim dijelom broda ili određenim brodskim prostorom. Ukoliko naručitelj ima količinu tereta koja odgovara potpunom kapacitetu brodskog prostora on će zaključiti ugovor za prijevoz cijelim brodom. Ugovor se može zaključiti za određeni dio broda (npr. polovina, trećina ili četvrtina ukupnog brodskog kapaciteta) te je moguće sklopiti ugovor za određeno brodsko skladište. Ukoliko navedeni teret ne ispuni potpuni kapacitet brodskih prostora prijevoznik nema ovlaštenje za raspolaganje tim neispunjenim prostorom bez dopuštenja naručitelja prijevoza. Ugovor o prijevozu stvari morem još se može sklopiti na jedno putovanje, na više putovanja ili na određeni period vremena.<sup>46</sup>

## **6.2. BRODARSKI UGOVOR**

Brodarski ugovor (engl. *charter party*) mora biti potpisan od strane prijevoznika(brodara) i od strane naručitelja prijevoza ili ugovor mogu potpisati njihovi posrednici odnosno agenti. Prilikom potpisivanja potrebno je prisustvo svjedoka te ukoliko se ugovor potpisuje na istom mjestu potreban je jedan svjedok, a ukoliko se ugovor potpisuje na dva različita mjesta potreban je jedan svjedok prijevoznika i jedan svjedok naručitelja prijevoza.

Ugovor o prijevozu stvari morem zaključuje se nakon što prijevoznik i naručitelj dogovore bitne elemente ugovora. Bitnim elementima ugovora smatraju se:

- a) stvar koja se prevozi, odnosno njena vrsta i količina (masa, obujam, broj komada)

---

<sup>45</sup> Grabovac, I.: *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i pomorski zbornik (s pojmovnim kazalom)*, Književni krug, Split, 2005. str. 73.

<sup>46</sup> Grabovac, I.: *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i pomorski zbornik (s pojmovnim kazalom)*, Književni krug, Split, 2005. str. 73-75..

- b) prijevozni put
- c) prijevoz brodom (određene karakteristike, dimenzije, vrsta broda)
- d) vozarina<sup>47</sup>

Stranke ugovora dogovaraju prijevozni put sporazumom o početnoj točki i završnoj točki putovanja. Početna i završna točka putovanja mogu se ugovoriti određeno (Rijeka-Antwerpen) ili određivo gdje se naručitelju daje pravo izbora. Osim navedenih elemenata stranke se mogu dogovoriti o dodatnim stavkama ugovora ili rokovima koje je potrebno ispuniti, a koje neka od strana smatra presudnim za zaključivanje ugovora.

Brodarske ugovore moguće je ugovoriti ovisno o potrebama naručitelja, a to može biti brodarski ugovor na putovanje (engl. *voyage charter*) ili brodarski ugovor na vrijeme (engl. *time charter*).

Brodarski ugovor na putovanje može se zaključiti na jedno ili na više putovanja, ovisno o tome koliko je putovanja potrebno prijevozniku za transport određene količine tereta. Podaci koje je potrebno navesti u ugovoru su:

- ime prijevoznika
- ime naručitelja
- ime broda te njegove potrebne karakteristike poput bruto, neto tonaže, nosivosti, zastave i klase broda
- karakteristike, količina i vrsta tereta koji će se prevoziti
- mjesto ukrcaja i iskrcaja tereta
- visina vozarine
- klauzule o stojnicama, prekostojnicama i odgovornosti prijevoznika<sup>48</sup>

Kod brodarskih ugovora na vrijeme naručitelj prijevoza upotrebljava određeni brod u određenom vremenskom periodu te prema ugovoru dužan je plaćati dogovorenu visinu vozarine po jedinici vremena i u dogovorenim rokovima drugoj strani odnosno prijevozniku (brodaru). Ovaj ugovor se u praksi većinom sklapa za cijeli brod, a često ga koriste brodari (brodovlasnici) koji u određenoj situaciji i vremenu nemaju dovoljnu raspoloživu količinu svojih brodova ili

---

<sup>47</sup> Grabovac, I.: *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i pomorski zbornik (s pojmovnim kazalom)*, Književni krug, Split, 2005. str. 76-79.

<sup>48</sup> Grabovac, I.: *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i pomorski zbornik (s pojmovnim kazalom)*, Književni krug, Split, 2005. str. 76-79.

smatra kako kupovina ili gradnja novih brodova u tom trenutku nije dovoljno isplativa. Takvi brodari smatraju kako je potražnja za određenom vrstom broda i na određenoj ruti kratkog trajanja te da nije isplativo ulaganje u širenje i povećanje vlastite flote ( npr. nekoliko mjeseci ili godinu dana).

Ukoliko je riječ o brodarskim ugovorima na vrijeme i brodarskim ugovorima na putovanje potrebno je da oni budu u pisanom obliku. U slučaju djelovanja više sile ili neke nepredvidive okolnosti zbog kojih je potrebno na neizvjestan period vremena odgoditi ili obustaviti prijevoz, bilo koja stranka može odustati od ugovora. Dođe li do prestanka važenja ugovora ili odustajanja neke od stranki, prijevoznik može namiriti svoje troškove koji su nastali zbog potrebe za iskrcajem tereta.

Kod ugovaranja brodova na vrijeme dužnosti broдача su podmirivanje troškova posade broda, a naručitelj prijevoza dužan je podmirivati troškove koji su vezani uz opskrbu broda potrebnim pogonskim gorivom, mazivom i vodom koje je potrebno za pravilan rad brodskih strojeva i pomoćnih uređaja te je dužan plaćati lučke i plovidbene pristojbe. Zapovjednik broda mora izvršavati zahtjeve naručitelja koji moraju biti u skladu sa sklopljenim ugovorom kao i u skladu sa namjenom samog broda. Naručitelj broda ne smije odrediti takvu rutu putovanja koja bi značajno ugrozila brod (nepredvidive okolnosti poput rata) niti smije odrediti takvu rutu putovanja zbog koje će doći do prekoračenja vremena koje je dogovoreno u ugovoru.<sup>49</sup>

Zbog sve većeg obujma pomorskog transporta dolazi do kreiranja raznih tipiziranih ugovora i obrazaca kako bi ugovaranje samih brodova bilo jednostavnije za sve stranke ugovora i njihove posrednike, ukoliko se ugovor ugovara preko posrednika. Stvaranje već gotovih ugovora dolazi do značajne uštede vremena prilikom ugovaranja određenih stavki te ukoliko se neka stavka treba dodati ili izbrisati iz ugovora to se izvršava u tiskanom obrascu (formularu). Ovi tipizirani ugovori razlikuju se ovisno o vrsti samog tereta koji će se transportirati i području plovidbe te ovise ugovara li se brod na putovanje ili na vrijeme. U pomorstvu transportiraju se raznoliki tereti pa su navedeni samo neki od tipiziranih obrazaca:

- BIMCHEMVOY-brodarski ugovor na putovanje brodova za prijevoz kemikalija
- BIMCHEMTIME-brodarski ugovor na vrijeme brodova za prijevoz kemikalija
- GASTIME-brodarski ugovor na vrijeme brodova za prijevoz ukapljenog plina
- GASVOY-brodarski ugovor na putovanje brodova za prijevoz ukapljenog plina

---

<sup>49</sup> Grabovac, I.: *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i pomorski zbornik (s pojmovnim kazalom)*, Književni krug, Split, 2005. str. 76-79.

- GRAINCON-brodarski ugovor na putovanje brodova za prijevoz žitarica
- ROPAXTIME-brodarski ugovor na vrijeme Ro-Ro i putničkih brodova
- TANKERVOY-brodarski ugovor na putovanje brodova za prijevoz tekućih tereta<sup>50</sup>

### 6.3. POMORSKI POSREDNICI

Česta pojava u praksi prilikom ugovaranja brodova na vrijeme ili na putovanje je korištenje usluga posrednika odnosno brokera. Pomorski brokери su visokoškolorani i vješti posrednici između brodara i naručitelja prijevoza te postoji nekoliko vrsta brokera:

- 1) Brokери koji se bave kupnjom i prodajom brodova za račun svojih nalogodavaca
- 2) Brokери brodara koji se bave pronalaskom tereta za brodove koje posjeduje brodar
- 3) Brokери naručitelja prijevoza koji pronalaze brod za teret koji posjeduje naručitelj
- 4) Agent posrednik koji prikuplja i prenosi bitne informacije za ugovore o iskorištavanju brodova,
- 5) Agent posrednik koji djeluje u ime brodara i zapovjednika broda u određenim lukama te ugovara sve potrebne pojedinosti vezano za brod, teret, gorivo, zalihe i slično

U praksi se susreću firme koje imaju jednu ili često više navedenih brokera koji rade za određenu proviziju (postotak) za svoje posredništvo te su brokери većinom članovi određenih udruženja pomorskih posrednika.<sup>51</sup>

### 6.4. POTPRIJEVOZNI UGOVORI

Česta pojava u praksi je da naručitelj prijevoza nema potrebnu količinu za ispunjavanje potrebnog brodskog kapaciteta te on brodski prostor može dati trećoj strani u podnajam. Naručitelj je obvezan prijevozniku plaćati vozarinu bez obzira na to može li on ispuniti kompletan unajmljeni prostor te se u takvim slučajevima javlja treća strana tzv. podnaručitelj (engl. *Subcharterer*). Naručitelj u brodskom prostoru osim svojeg tereta može ukrcati i teret trećih strana te podnaručitelja može biti i više od jednog. Naručitelj sklapa prijevozni ugovor sa prijevoznikom te se time javlja direktna veza između prijevoznika odnosno brodara i podnaručitelja. Brodar je odgovoran podnaručitelju kao i naručitelju osigurati brod koji je

<sup>50</sup> BIMCO, BIMCO Contracts, URL: <https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-contracts> (01.07.2023.)

<sup>51</sup> Hess, M.: *Ugovaranje u pomorstvu: literatura za pripremu ispita iz istoimenog kolegija*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2023. str. 98-99.

sposoban za sve uvjete plovidbe te će naručitelj biti odgovoran za djela koja je učinio on i/ili podnaručitelj/i.<sup>52</sup>

## 6.5. POMORSKO-PRIJEVOZNIČKI UGOVOR

U pomorsko-prijevozničkim ugovorima prijevoznikova obveza je da preveze pojedine stvari iz polazišne luke u luku dolaska, a naručiteljeva obveza je plaćanje troškova vozarine. Ovakvom vrstom ugovora bitnim elementima se smatra određena stvar odnosno teret, vozarina, luke (polaska i dolaska) te kod pomorsko-prijevozničkih ugovora bitan element ugovora nije brodski prostor. Pomorsko-prijevoznički ugovori uobičajeni su za linijske brodove koji imaju redoviti raspored plovidbe te prijevoznik unaprijed definira svoje cijene i uvjete prijevoza. Kod ovakvog tipa ugovora postoji nekoliko naručitelja pa se u pravilu ne pregovara o posebnim uvjetima prijevoza te je ova vrsta ugovora karakteristična za brodove za generalni teret ili za multimodalni transport. Prilikom sklapanja ove vrste ugovora ne ugovaraju se ugovori sa dvadesetak stranica nego se ugovara zaključnica (engl. *Cargo booking note*) koja sadrži sljedeće stavke:

- imena stranki ugovora
- luka ukrcaja tereta
- luka iskrcaja tereta (odredišna luka)
- vrsta tereta
- količina tereta
- visina vozarine.<sup>53</sup>

---

<sup>52</sup> Grabovac, I.: *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i pomorski zbornik (s pojmovnim kazalom)*, Književni krug, Split, 2005. str. 79-82.

<sup>53</sup> Grabovac, I.: *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i pomorski zbornik (s pojmovnim kazalom)*, Književni krug, Split, 2005. str. 82-83.



## **7. IZVRŠENJE UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM**

U ovom poglavlju obraditi će se priprema broda za ukrcaj odnosno osposobljavanje broda za plovidbu prema međunarodnim konvencijama i pravilima. Obraditi će se predaja tereta primatelju te vrijeme koje je definirano za ukrcaj i iskrcaj tereta. Također obraditi će se pojmovi stojnica ,prekostojnica, reverzibilnih stojnica i izvanrednih stojnica.

### **7.1. PRIPREMA BRODA ZA UKRCAJ I ISKRCAJ TERETA**

Prijevoznik je dužan naručitelju na raspolaganje staviti brod koji je osposobljen za pomorsku plovidbu (engl. *Seaworthiness*). Osposobljavanje broda za plovidbu je zakonska dužnost prijevoznika tj. broдача te se on ni na koji način ne može pravno osloboditi navedene dužnosti. Brodom koji je osposobljen za pomorsku plovidbu smatra se brod koji je odgovarajuće opremljen raznom sigurnosnom opremom, sigurnosnim sustavima i uređajima za rukovanje teretom.

Osim navedenih zahtjeva brod mora udovoljavati propisima i zahtjevima SOLAS i MARPOL konvencije, uvjetima sigurnosne zaštite (ISPS), uvjetima konvencije o premazima protiv obraštanja trupa i invazivnih vrsta u balastnim vodama (AFS i BWB) te na brodu mora biti ukrcan minimalan broj članova posade koja je osposobljena u skladu sa međunarodnim pravilima o osposobljenosti i dopunskoj osposobljenosti. Utvrđivanje sposobnosti broda za plovidbu utvrđuje priznata organizacija (u Republici Hrvatskoj priznata organizacija je Hrvatski registar brodova) obavljanjem tehničkog nadzora te ona izdaje svjedodžbu o osposobljenosti broda za plovidbu. Brod je također potrebno osposobiti za siguran prihvata tereta te se teret mora sigurno složiti, osigurati i prevesti u istom stanju u kojem je teret predan na ukrcaj.

Prije početka ukrcaja brodar je dužan brod poslati u odredišnu luku gdje će brod prihvatiti teret. Slanje broda do odredišne luke ukrcaja naziva se pripremno putovanje (engl. *Preliminary voyage*). Određivanje ukrcajne odnosno iskrcajne luke određuje se brodarskim ugovorom. Ukoliko brod nije u mogućnosti doći u ukrcajnu luku naručitelj ima pravo odrediti drugu luku ukrcaja u koju će brod doći kako bi preuzeo teret. Naručitelj će najčešće odrediti prvu najbližu

luku koja odgovara brodu za prihvata tereta. Ukrcaj odnosno prihvat tereta može se obaviti i na sidrištu ako je brodarskim ugovorom tako dogovoreno ili ako je takav način ukrcanja karakterističan za određenu luku.

Ukoliko brod nije došao u navedenu luku u vrijeme koje je predviđeno ugovorom te nije spreman za početak ukrcanja u predviđeno vrijeme, naručitelj ima pravo odustati od ugovora o prijevozu prema brisovnoj klauzuli (engl. *Canceling clause*). Prema brisovnoj klauzuli naručitelja se ograđuje obveze o početku ukrcanja tereta prije određenog datuma, ali ima pravo odustati bez obzira na razlog zakašnjenja broda. Naručitelj je dužan obavijestiti brodar da odustaje od ugovora najmanje 48 sati prije nego brod dođe u ukrcajnu luku. U slučaju spriječenosti broda da dođe u ukrcajnu luku zbog raznih razloga (havarija ili drugi opravdani razlog) brodar je dužan navesti novi predviđeni datum početka ukrcanja tereta.

Brodar je dužan brodu osigurati luku koja će biti povoljna za njegov prihvat u svim vremenskim uvjetima, po karakteristikama broda, vremenu potrebnom za manipulacije teretom i mogućnošću ulaska i izlaska broda iz luke. Luka koja je povoljna za određeni brod po svim navedenim zahtjevima smatrati će se sigurnom lukom (engl. *Safe port*). Osim navedenih fizičkih elemenata sigurnosti, luka mora biti sigurna i politički što znači da u luci ne smije biti spriječena manipulacija odnosno ukrcaj/iskrcaj tereta zbog raznih razloga poput štrajka osoblja luke ili rata. Sigurnu luku je potrebno brodu osigurati kako za ukrcaj tako i za iskrcaj tereta.

U slučaju da luka zbog nekih uvjeta nije sigurna (npr. nepovoljno stanje mora) te brod nije u mogućnosti sigurno uploviti, brodar može odrediti drugu najbližu sigurnu luku što mu omogućuje *Caspiana* klauzula. Ovisno o tome kako je regulirano i propisano ugovorom u slučaju luke koja nije sigurna naknadu troškova mogu imati ili brodar ili naručitelj. Nadovezujući se na pojam sigurne luke potrebno je definirati i pojam sigurnog veza (engl. *Safe berth*). Mjesto na kojem će se obavljati ukrcaj određuje naručitelj te se mjestom sigurnog veza smatra područje gdje se mogu obaviti ukrcajne operacije bez ugrožavanja sigurnosti samog broda.

Dolaskom broda u luku odredišta na vrijeme smatrati će se ako je brod stigao u luku ili na njeno sidrište u vrijeme koje je propisano ugovorom o prijevozu. Nakon dolaska broda u luku zapovjednik će izdati pismo spremnosti (engl. *Notice of readiness*) nakon što su svi uvjeti ispunjeni za siguran ukrcaj poput pripremljenih i čistih brodskih prostora i skladišta. Zapovjednik je dužan pismo spremnosti predati (u ime brodara) krcatelju na njegovu adresu osobno ili putem brodarevog ovlaštenog zastupnika odnosno agenta.

Pismo spremnosti predaje se nakon što je brod dobio sve potrebne dozvole koje će mu omogućiti siguran promet s kopnom. Vremenski okvir kada je pismo spremnosti predano krcatelju važno je za početak računanja stojnica koje su objašnjene u poglavlju 7.3.1.

Prihvat tereta u pomorskom transportu najčešće se vrši ispod vitla (engl. *along side*). Terminom ispod vitla smatra se kada je teret dostavljen u području gdje ga brod može ukrcati svojim vlastitim dizalicama. Smatrati će se da je prijevoznik na brod prihvatio odnosno ukrcao teret kada se teret podigne brodskim dizalicama. Obrnuto je kod iskrcaja tereta te će se smatrati da je teret iskrcan kada ga brodska dizalica otpusti. Dužnost krcatelja je da teret o vlastitom trošku dostavi ispod vitla, a dužnost primatelja je da teret o vlastitom trošku ukloni ispod vitla.

Prilikom ukrcaja tereta krcatelj je dužan teret na brod ukrcavati prema naputcima zapovjednika broda odnosno prema planu i rasporedu tereta. Krcatelj mora poštivati upute zapovjednika kako ne bi došlo do oštećenja brodske konstrukcije, broda, brodske opreme te kako se ne bi ugrozila posada broda ili more i morski okoliš. U slučaju ukrcavanja opasnih tereta potrebno je poduzeti pravilne mjere prema međunarodnim pravilima i kodeksima. U slučaju opasnih tereta njihov prijevoz mora biti unaprijed najavljen sa svim njihovim podacima koji bi mogli biti potrebni prijevozniku. Ukoliko prijevozniku nije najavljeno da će morati ukrcati opasan teret ili njegov brod nije prikladan za prihvat on može odbiti prihvat takvog tereta. Zapovjednik na brod ne smije prihvatiti tj. ukrcati teret na prijevoz kojem je zabranjen uvoz i/ili izvoz ili je to teret koji se krijumčari.

Prijevoznik na raspolaganje stavlja brod određene nosivosti broda, ali moguće je odstupanje od 5% u nosivosti broda zbog vrijednosti na brodu koje nisu konstantne poput određene količine zaliha ili količine pogonskog goriva. Bez pristanka druge strane odnosno naručitelja prijevoza, prijevoznik ne smije mijenjati brod koji je već ugovoren sa drugim brodom. Ukoliko u trenutku sklapanja ugovora prijevoznik ne garantira koji će brod biti predan za prijevoz, prijevoznik ima pravo dati drugi brod koji mora odgovarati svim ključnim karakteristikama koje su od značajne važnosti za izvršenje ugovora što mora biti navedeno u tzv. supstitucijskoj klauzuli. Krcatelj tereta može imati dodatnih zahtjeva vezano uz osiguranje, segregacije, podlaganje i učvršćivanje njegovog tereta te je u tom slučaju krcatelj dužan dati potreban materijal kojim će se to postići.<sup>54</sup>

---

<sup>54</sup> Grabovac, I.: *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i pomorski zbornik (s pojmovnim kazalom)*, Književni krug, Split, 2005. str. 75-82.

## **7.2. PREDAJA TERETA PRIMATELJU**

Teret se predaje u odredišnoj iskrcajnoj luci ovlaštenom primatelju na temelju teretnice. Ukoliko teretnica kao dokument nije izdana brodar je teret dužan predati stranci koja je navedena prema ugovoru o prijevozu. Postoji mogućnost da u ugovoru o prijevozu nije navedena osoba kojoj je potrebno predati teret u odredišnoj luci. Tada će se teret predati samom naručitelju prijevoza.

Osoba koja posjeduje teretnicu polaže sva prava na teret te može zahtijevati predaju tereta odmah po izvršenju svih obveza navedenih u teretnici. Teretnicu je moguće izdati u nekoliko primjeraka raznim stranama te kako ne bi došlo do određenih problema teret će preuzeti prva osoba koja dođe na mjesto iskrcaja. Nakon što navedena osoba preuzme teret ostali primjerci teretnice, neovisno o tome što su originali, poništavaju se. Primatelj tereta će pri preuzimanju vizualno ocijeniti stanje tereta koliko je to moguće. Uoče li se određeni vidljivi nedostaci primatelj je dužan odmah sastaviti pisani prigovor. Nedostaci koje je nemoguće odmah vidjeti ili procijeniti tzv. nevidljivi nedostaci ili oštećenja moraju se pisanim prigovorom prijaviti u roku tri dana. Navedeni rok omogućava primatelju da u navedenom vremenskom periodu provjeri jesu li svi zahtijevani parametri u skladu sa teretnicom. Prigovor je potrebno uručiti brodaru ili njegovim ovlaštenim zastupnicima tj. zapovjedniku broda ili agentu brodara. Prigovor mora biti takav da su jasno navedeni nedostaci koji odstupaju od stanja tereta koji je naveden u teretnici. Pisani prigovor nije potrebno sastavljati ukoliko su brodar i primatelj primijetili nedostatak tereta. Brodar i primatelj tereta sastaviti će i potpisati zapisnik u kojemu će biti navedeni nedostaci tereta koji odstupaju od očekivanog stanja navedenog u teretnici.

U slučaju da teret nije preuzet od strane primatelja brodar ima apsolutno pravo za namirivanje svojih troškova prodajom cijelog ili djela navedenog tereta koji nije preuzet. Rok za preuzimanje tereta od strane primatelja je 30 dana, no brodar ima pravo teret prodati i prije isteka navedenog roka od 30 dana ukoliko se radi o robi koja se može pokvariti. U slučaju robe koja se može pokvariti ovaj rok je kraći jer će nakon kvarenja robe ona postati bezvrijedna te brodar neće biti u mogućnosti namiriti svoje troškove.<sup>55</sup>

## **7.3. VRIJEME POTREBNO ZA UKRCAVANJE I ISKRCAVANJE TERETA**

---

<sup>55</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 109-111.

Vrijeme potrebno za manipulaciju određenim teretom odnosno ukrcaj i iskrcaj tereta u Republici Hrvatskoj definirano je Pomorskim zakonikom te je regulirano raznim međunarodnim organizacijama i odborima poput Međunarodnog pomorskog odbora (CMI). U nastavku biti će navedene neke definicije za lakše tumačenje termina stojnica u brodarskim ugovorima na putovanje, ali se navedene definicije mogu koristiti i u drugim ugovorima o prijevozu.

Dan (engl. *day*) predstavlja razdoblje od 24 uzastopna sata odnosno vremenski period od ponoći do ponoći.

Puni dani (engl. *clear days*) predstavlja dan u tjednu ili dio dana kada bi se manipulacije teretom mogle odvijati, ali se ne odvijaju zbog primjene domaćih propisa.

Radni dani (engl. *working days*) predstavlja dane koji nisu izričito isključeni iz vremena stojnica.

Ako vrijeme dopušta (engl. *weather permitting*) predstavlja period koji se neće uračunavati u vrijeme stojnica kada vremenske prilike onemogućavaju ukrcajno/iskrcajne operacije.

Pismo spremnosti (engl. *notice of readiness*) predstavlja obavijest naručitelju prijevoza, krcatelju/primatelju da je brod pristupio vezu ili luci te da je brod spreman za ukrcaj/iskrcaj tereta.<sup>56</sup>

### **7.3.1. Vrijeme stojnica**

Vrijeme stojnica (engl. *Lay Days*) je vrijeme koje je predviđeno brodarskim ugovorom za redovite ukrcajno-iskrcajne operacije. Vrijeme stojnica počinje teći nakon što se preda pismo spremnosti (*Notice of readiness*) te se za vrijeme stojnica ne naplaćuje nikakva dodatna naknada. U vrijeme stojnica ne ulazi vremenski period kada luka u kojoj se brod nalazi ne radi (nedjelje, državni praznici), ali i vrijeme kada zbog određenih vremenskih uvjeta nije bilo moguće vršiti ukrcajne ili iskrcajne operacije. Stojnice se računaju te počinju teći prema radnim danima.

---

<sup>56</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 93-98.

Po grotlu dnevno (*per hatch per day*) vrijeme stojnica obračunava se dijeljenjem količine tereta s rezultatom koji se dobije množenjem dnevne norme za jedno grotlo sa ukupnim brojem grotala.

$$\text{vrijeme stojnica} = \frac{\text{količina tereta}}{\text{dnevna norma} * \text{broj grotala}} = \text{broj dana}$$

Po radnom grotlu dnevno (*per workable hatch per day*) vrijeme stojnica računa se dijeljenjem količine tereta u najvećem brodskom skladištu sa umnoškom dogovorene dnevne norme s brojem grotala koji poslužuju navedeno brodsko skladište.<sup>57</sup>

$$\text{vrijeme stojnica} = \frac{\text{najveća količina u jednom skladištu}}{\text{dnevna norma} * \text{broj grotala}} = \text{broj dana}$$

### 7.3.2. Vrijeme prekostojnica

Ukoliko se manipulacija teretom odnosno ukrcajne/iskrcajne operacije ne završe u planiranom periodu (stojnica) počinje teći vrijeme prekostojnica (engl. *Demurrage*). Za razliku od vremena stojnica za koje se nije plaćala dodatna naknada, kod vremena prekostojnica plaća se dodatna naknada koja je određena u brodarskom ugovoru. Trajanje vremena prekostojnica računa se prema narednim danima i dijelovima dana te u vrijeme prekostojnica ulazi i period zbog kojeg se nisu mogle vršiti ukrcajno/iskrcajne operacije uključujući i vremenske prilike i smetnje. Plaćanje za vrijeme proteklo nakon stojnica vrši se za tekući dan unaprijed za cijeli dan, ali ukoliko se ukrcaj ili iskrcaj tereta izvrši prije kraja dana prijevoznik je dužan naručitelju prijevoza vratiti određeni dio koji je uplaćen.

Osim navedenih definicija još se nalaze i definicije štrajka, luke, veza, u pisanom obliku, naknade za uštedu i slično.

---

<sup>57</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 93-98.

Naknada za prekostojnice plaća se svakog dana unaprijed za cijeli dan, no ako je ukrcavanje obavljeno prije protoka dana za koji je naknada plaćena prijevoznik je dužan vratiti dio naknade.<sup>58</sup>

### 7.3.3. Izvanredne prekostojnice

Ukoliko se teret ne uspije ukrcati ili iskrcati niti tijekom prekostojnica počinju teći izvanredne prekostojnice. Naknada za izvanredne prekostojnice je 50% viša od naknade za prekostojnice. Uz naknadu prijevoznik ima pravo i na naknadu štete zbog zadržavanja broda ukoliko ta šteta premašuje svotu naknade za izvanredne prekostojnice.<sup>59</sup>

### 7.3.4. Reverzibilne stojnice

Iako se stojnice uobičajeno obračunavaju odvojeno za ukrcaj i iskrcaj tereta moguće je jedinstveni obračun. U slučaju kada se vrijeme za ukrcaj i iskrcaj tereta računa zajedno dolazi do kompenzacije gubitka ili dobitka na vremenu kod ukrcaja s onim kod iskrcaja. Jedinstveno obračunate stojnice nazivaju se reverzibilne stojnice. U slučajevima kada se manipulacija tereta obavi prije za to predviđenog vremena iz ugovora obično je u ugovoru predviđena klauzula o nagradi za krcatelj ili primatelj. Takva nagrada naziva se nagrada za uštedu vremena (engl. *dispatch money*). Ukoliko visina iznosa nagrade nije posebno ugovorena ona iznosi polovicu naknade za prekostojnice te se plaća za svaki uštedeni dan i/ili sat. Kada su u pitanju reverzibilne stojnice nagrada za uštedu vremena obračunava se zajednički za uštedu vremena tijekom ukrcaja i iskrcaja. U Pomorskom zakoniku nagrada za uštedu vremena nije uvedena u odredbe te se u slučaju uštede vremena o nagradi ugovara posebno.

Nakon što je pismo spremnosti predano od strane zapovjednika stojnice ne kreću istog trenutka nego u određenom vremenskom razmaku. Vremenski okvir od predaje pisma spremnosti do početka računanja stojnica naziva se vremenom predaha (engl. *free time*). Prema Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske pismo spremnosti ne predaje se u linijskoj plovidbi te u linijskoj plovidbi ukrcaj počinje čim je brod na određenom mjestu spreman za ukrcajne operacije.<sup>60</sup>

---

<sup>58</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 93-98.

<sup>59</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 93-98.

<sup>60</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 93-98.

## 8. DOKUMENTACIJA I PRIJEVOZNE ISPRAVE

U ovom poglavlju obrađivati će se dokumentacija koja se izdaje i koristi u ugovorima o prijevozu stvari morem. Potrebno je objasniti termine triptiha, dispozicije ukrcaja, naloga ukrcaja te časničke potvrde. Također obraditi će se teme poput teretnice, podjele teretnica uključujući i elektroničku teretnicu. Ovo poglavlje pojasniti će i pojam teretnog lista te u kojim načinima prijevoza će doći do upotrebe teretnog lista.

### 8.1. TRIPTIH

Prije izdavanja teretnice potrebno je kreirati jedan obrazac u tri dijela (triptih). Triptih se sastoji od tri dokumenta:

- Dispozicija ukrcaja (engl. *Shipper's note*)
- Nalog ukrcaja (engl. *Shipping order*)
- Časnička potvrda (engl. *Mate's receipt*)

Dispozicijom ukrcaja opisuje se sami teret odnosno roba koja će se kasnije ukrcati na brod. Potrebno je opisati sve osobine tereta te dispoziciju ukrcaja ispunjava krcatelj. Ispunjavanjem dispozicije tereta smatra se da se prihvaćaju uvjeti prijevoznika te se dispozicija ukrcaja predaje zasebno ili skupa sa teretom.

Sljedeća stavka je izdavanje naloga ukrcaja kojeg izdaje prijevoznikov posrednik odnosno agent. Nalog ukrcaja predaje se zapovjedniku broda nakon provjere točnosti podataka upisanih u dispoziciju ukrcaja. Nakon izdavanja naloga za ukrcaj ugovor o prijevozu je zaključen.

Časnička potvrda (engl. *Mate's receipt*) je potvrda kojom časnik potvrđuje da je na brod prihvatio teret radi prijevoza morem. Potvrdu mogu izdati zapovjednik broda ili prvi časnik palube po završetku ukrcaja tereta na brod. Časnika potvrda u većini slučajeva izdaje se u tri primjerka od kojih po jedan ide brodom agentu, jedan primjerak ide osobi koja dostavlja teret do broda te jedan primjerak ostaje na brodu te on služi za brodsku upotrebu poput pripreme plana tereta. U slučaju da teretnica nije odmah izdana zapovjednik broda ili prvi časnik palube dati će krcatelju časničku potvrdu te će on na osnovu nje od prijevoznika zatražiti izdavanje



teretnice. Krcatelj teretom ne može raspolagati teretom samo na osnovu časničke potvrde jer se časnička potvrda ne smatra vrijednosnim papirom.<sup>61</sup>

S.C CHIMPEX S.A.

**MATE'S RECEIPT**  
No.16

**VESSEL** K&A SP

**DESTINATION** HOUSTON / USA

**CARGO** LONGITUDINALLY SUBMERGED ARC WELDED STEEL PIPES

| Marks & numbers | Pieces | Bundles | Kos<br>Net | Kos<br>Gross |
|-----------------|--------|---------|------------|--------------|
| 1015000671      | 233    | 0       | 680130     | 680130       |

Constanta Port,  
31st July 2013  
EXPORT DEPARTMENT



Received on Board,  
Chief mate,

Ship's remarks:

1. Wet before loading
2. Protective coating partly scratched/missing
3. Rust stained where coating affected
4. End protective rings locally dented
5. End protective rings bent/missing at one end - 3 pipes (247478, 247511 and 248040)
6. Nicked at one end - 6 pipes (248082, 247663, 247669, 247817, 248068 and 248167)
7. Out of round at one end - 4 pipes (247779, 247645, 247694 and 247702)
8. Out of round at both ends - 1 pipe (248167)
9. Loaded mixed with alike cargo, without separation

*do Jide*  
M/V K&A SP

**Slika 6. Prikaz časničke potvrde**

Izvor: <https://www.scribd.com/doc/213332201/Mate-s-Receipt-Exemplu>

<sup>61</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 99-105.

## 8.2. TERETNICA

Teretnica (engl. *Bill of Lading*) je vrijednosni papir kojim prijevoznik potvrđuje da je na brod primio teret radi prijevoza te se time obvezuje da će nakon završetka putovanja isti teret predati ovlaštenom imaocu teretnice. Teretnica je ujedno i dokaz o postojanju ugovora o prijevozu robe morem između naručitelja prijevoza i prijevoznika. Osoba koja je imatelj teretnice polaže sva prava na teret koji je na teretnici upisan i naznačen te može raspolagati teretom navedenim u teretnici. Također teretnica je dokaz da je teret potrebno predati ovlaštenom imaocu u određenoj luci odnosno luci iskrcaja tereta.

Prijenosom teretnice prenosi se i vlasništvo na teret kao i ostala prava koja ovise o odnosu imatelja teretnice i osobe koja je prethodno posjedovala teretnicu. Teretnica omogućuje imatelju teretnica izvršavanje niza poslova koji su povezani sa samim teretom poput carinjenja tereta, osiguranja tereta, plaćanje određenih pristojba, pribavljanje uvoznih i izvoznih dozvola te naplata kupovine pomoću dokumentarnog akreditiva. Dokumentarni akreditiv je instrument međunarodnog plaćanja kojim kupac putem naloga daje banci da uplati određeni novčani iznos prodavatelju nakon ispunjenja niza zahtjeva.

Završetkom ukrcaja prijevoznik je dužan na zahtjev krcatelja njemu izdati teretnicu. Teretnicu mogu u ime prijevoznika izdati njegov agent koji ga zastupa ili zapovjednik broda. Ukoliko krcatelj ne zahtjeva izdavanje teretnice prijevoznik je nije dužan izdati. Izdana teretnica mora biti potpisana vlastoručno od strane prijevoznika ili njegovih zastupnika čime se povećava stupanj sigurnosti u vezi s transakcijama s teretnicom. Teretnicu je moguće izdati u više komada te na svakom primjerku mora biti pravilno naznačen ukupan broj primjeraka. Također moguće je izdati i nekoliko kopija teretnica ovisno o tome koliko stranki zahtjeva kopiju teretnice, ali na kopijama mora biti jasno naznačeno da se radi o kopiji, a ne o originalu. Kopijom teretnice ne stječu se navedena prava te pomoću kopije nije moguće trgovati robom niti ostvarivati bilo kakva druga prava koja se stječu originalnim primjerkom.

Teretnica mora sadržavati niz podataka i informacija o strankama ugovora, teretu i brodu, a to su:

- podaci o prijevozniku (naziv i sjedište/ime i prebivalište prijevoznika koji izdaje teretnicu)
- podaci o samom brodu (vrsta broda, karakteristike)
- naziv i sjedište ili ime i prebivalište krcatelja tereta

- naziv i sjedište ili ime i prebivalište primatelja tereta
- odredišna luka i predviđeno vrijeme predaje tereta
- informacije o teretu poput vrste tereta, stanja tereta, obujam, masa ili broj komada (ovisno o jedinici mjere)
- informacije o vozarini
- datum, mjesto i vrijeme kada je izdana teretnica

Osim navedenih osnovnih podataka o strankama, brodu, vozarini, lukama i teretu u teretnici se još mogu nalaziti i razne klauzule. Postoji mnogo vrsta klauzula koje se mogu dodati u teretnicu poput klauzule o rješavanju zajedničke havarije, o odgovornosti (smanjenje ili ograničenje odgovornosti prijevoznika) te klauzule o nadležnosti i sigurnoj luci.<sup>62</sup>

### 8.2.1. Vrste teretnice

Teretnicu je moguće izdati krcatelju nakon što preda teret prijevozniku na prijevoz te u slučaju da brod još nije u luci krcatelj može zatražiti teretnicu ili drugu valjanu ispravu na kojoj je naznačeno da je teret predan za ukrcaj. Kako brod nije još u luci te nije spreman za ukrcaj ovu vrstu teretnice potpisuje prijevoznikov ovlašten zastupnik tj. agent, a ne zapovjednik broda. Također kako brod nije još u ukrcajnoj luci na teretnici nisu označeni potrebni podaci i informacije o samom brodu kao ni mjesto ni datum ukrcaja tereta. Ovakva vrsta teretnice naziva se još i teretnica za ukrcaj (engl. *Received for shipment bill of lading*). Nakon što se na brod ukrci teret može se poništiti navedena teretnica za ukrcaj te se izdati redovita teretnica ili je moguće na teretnicu za ukrcaj pravilno naznačiti da je teret ukrcan na brod frazom "ukrcano".

Primitkom tereta u ukrcajnoj luci izdaje se tzv. lučka teretnica (engl. *Port bill of lading*) te se ovom vrstom teretnice potvrđuje primitak tereta u luci i da će se teret ukrcati na određeni brod prema prijevoznom ugovoru. U usporedbi sa prethodnom teretnicom u lučku teretnicu unose se i podaci o brodu na koji će se ukrcati teret. Prema karakteristikama ova teretnica nalazi se između teretnice za ukrcaj i teretnice na kojoj je naznačeno „ukrcano“.

Kako bi se uštedjelo na troškovima moguće je izdati i skupnu teretnicu odnosno jednu teretnicu za više tereta od različitih strana odnosno vlasnika. Ovakva vrsta teretnice naziva se skupna teretnica (engl. *Groupage bill of lading*) te se ona izdaje krcatelju i otpremniku. Kako je na brod

---

<sup>62</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 99-105.

ukrcano više vrsta tereta sa raznih strana tako je i više primatelja te se njima izdaje dokument koji je nalik teretnici samo što dokument nije potpisan od strane prijevoznika, a taj dokument naziva se otpremnička potvrda (engl. *Shipping certificate*).

Prilikom ukrcaja više tereta, više komadnih pošiljki ili ukoliko se teret ukrcava na više brodova izdati će se nalog za iskrcaj. Stranke ugovora mogu zatražiti da se za svaki dio ili za svaki brod na koji je ukrcan teret, a koji čine jednu pošiljku, izdaje više teretnica. Važno je naglasiti kako prijevoznik mora dati svoje dopuštenje ili suglasnost da se izdaju nalozi za iskrcaj za svaki potrebni dio tereta. U suprotnom imatelj naloga za iskrcaj ne stječe nikakva prava koja bi stekao da ima teretnicu.

Osim navedenih vrsta teretnica, teretnica se može biti:

- naslovljena se na ime
- po naredbi
- na donositelja

Teret iz teretnice koja je naslovljena na ime mora se predati određenom primatelju koji stječe sva ranije navedena prava. Ova prava moguće je prenositi samo ugovorom o ustupanju te druge osobe nisu ovlaštene preuzeti određeni teret.

Teretnicom po naredbi označit će se osoba koja će preuzeti određeni teret te ukoliko u teretnici nije navedeno nijedno ime teret će se predati prema odredbama krcatelja. Teretnica po naredbi najčešće se koristi u praksi.

U slučaju da je teretnica zaključena na donositelja, bilo koja stranka koja je imatelj teretnice može preuzeti teret.

U luci iskrcaja tereta prijevoznik je dužan teret predati samo ovlaštenom imatelju teretnica kao što je već naglašeno, no ukoliko postoji više imatelja teretnice prijevoznik će teret predati prvoj osobi koja posjeduje teretnicu. Nakon predaje tereta prvoj osobi koja posjeduje teretnicu ostali primjerci teretnice postaju nevažeći te prijevoznik posjeduje pravo da zatraži dokument odnosno potvrdu o primitku tereta od osobe kojoj je predan teret.

Prilikom prihvata tereta prijevoznik će provjeriti stvarno stanje tereta ili robe u odnosu na podatke koji su upisani u teretnici. Prijevoznik će provjeriti odgovaraju li svi podaci što se tiče broja komada, broj koleta, masu tereta, stanje i vanjski izgled te oznake ukoliko postoje. Prijevoznik će detaljnim pregledom se uvjeriti odgovara li sve kao što je u teretnici navedeno

te ukoliko neki dio odstupa on ima pravo unijeti određene primjedbe u teretnicu. Ovakve primjedbe koje se unose u teretnicu od strane prijevoznika nazivaju se identitetne i marginalne klauzule. Unošenjem primjedbi u teretnicu prijevoznik se direktno ograđuje u vezi sa navedenim nedostacima koje je unio u teretnicu. Ukoliko prijevoznik nema nikakvih primjedbi teretnica će se smatrati čistom (engl. *Clean bill of lading*).<sup>63</sup>

Bill of Lading

Pro No. \_\_\_\_\_  
Date: \_\_\_\_\_

PPD  COLL  COD

Shipper: \_\_\_\_\_  
Name \_\_\_\_\_  
Address \_\_\_\_\_  
Phone # \_\_\_\_\_  
Ref. No.: \_\_\_\_\_

Receiver: \_\_\_\_\_  
Name \_\_\_\_\_  
Address \_\_\_\_\_  
Phone # \_\_\_\_\_  
Ref. No.: \_\_\_\_\_

| Pick Up Ref #                                   | No. of Pkgs. | Gross Wt. | Description / Dimensions | Remarks     |
|---|--------------|-----------|--------------------------|-------------|
| Received in Good Condition & O.K. for Shipment: |              |           | Driver Name: _____       | Date: _____ |
| Shipper: _____                                  |              |           | Receiver: _____          |             |
| Printed Name: _____                             |              |           | Printed Name: _____      |             |
| Time In: _____                                  |              |           | Time In: _____           |             |
| Time Out: _____                                 |              |           | Time Out: _____          |             |
| Date: _____                                     |              |           | Date: _____              |             |

Alliance Transport Services, LLC is not responsible for damage due to improper packing or labeling.  
Alliance Transport Services, LLC's Liability limit is \$0.05/LB actual weight or a maximum of \$50.00 per shipment for loss or damage to contents.

**Slika 7. Prikaz teretnice**

Izvor: <https://comitemaritime.org/work/uniform-rules-for-sea-waybills/>

Čistom teretnicom garantira se da je teret u potpunosti ispravan i bez nedostataka u pogledu broja, obujma, mase, stanja itd. Unošenjem primjedbi od strane prijevoznika u teretnicu teretnica se neće smatrati čistom te se naziva nečistom (engl. *Unclean bill of lading*). Gotovo sve vrste primjedbi koje teretnicu čine nečistom stvarati će probleme krcatelju i dodatne troškove. Nečista teretnica gotovo uvijek teško se stavlja u promet te svaki krcatelj nastoji pod svaku cijenu izbjeći unošenje bilo kakvih primjedbi. Krcatelj će kako bi spriječio unošenje primjedbi ponuditi jamčevno pismo kojim garantira da će o svom trošku nadomjestiti bilo

<sup>63</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 99-105.

kakvu štetu prijevozniku u slučaju primjedbi od strane primatelja tereta. Jamčevnim pismom se također garantira da je teret u dobrom stanju.<sup>64</sup>

To : ASIAN SHIPPING FREIGHT LINER (M) SD BHD (**Impor Dept**)  
TEL: 33449898 FAX: 33448499

**RE : LETTER OF INDEMNITY**

**The above matter refers.**

**OBL / DO No.** : QDPKGC1101023  
**Vessel / Voyage No.** : STX MELBOURNE V.054S  
**ETA PKG** : 07.10.2011  
**Shipper** : CGL LOGISTICS INC (QIANGDAO)  
**Consignee** : PILOT LOGISTICS SERVICES PTE LTD  
**Notify Party** : PILOT LOGISTICS SERVICES PTE LTD  
**Container No.** : EOLU 3100649

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
**Commodity** : CAP

We hereby undertake to indemnify your good company that we will pay all storage charges, demurrage charges, detention charges, container damage repair cost & etc., if incurred on the above mentioned shipment(s).

Thank you.

**Slika 8. Prikaz jamčevnog pisma**

Izvor: <https://www.scribd.com/doc/253468834/Loi-Sample-em-Shipping>

---

<sup>64</sup> Grabovac, I.: *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Književni krug, Split, 1995. str. 99-105.

## 8.2.2. Elektronička teretnica

Teretnica se u pomorstvu koristi već stoljećima, no s razvojem informacijskih i komunikacijskih sustava i tehnologija došlo je do uporabi računala i drugih uređaja za elektroničku razmjenu podataka. Te promjene za sobom su povukle i pitanje prilagodbe prijevoznih isprava novim uvjetima u pomorskom prijevozu. Zbog sve bržeg prijevoza robe došlo je do problema u kašnjenju teretnice, tj. roba stiže prije same teretnice. Tehnički razvoj na polju elektroničkih komunikacija doveo je do tzv. krize teretnice (engl. the Bill of Lading crisis). Pojava krize izazvala je brojne rasprave u poslovnim i znanstvenim krugovima o zamjeni tradicionalne teretnice elektroničkom verzijom. Računalna tehnologija omogućila je brže prenošenje podataka pa je tako moguće prijevoznu ispravu unijeti u računalo i ona će biti odmah dostupna i na raspolaganju primatelju. S obzirom da pravno nigdje ne stoji kako isprave moraju biti u papirnatom obliku već da je bitan prijenos informacija i prava iz isprava. Kako bi se elektroničke teretnice uskladile Comite Maritime International (CMI) donosi pravila za elektroničke teretnice (CMI Rules for Electronic Bills of Lading), a prihvaćena su od strane Međunarodnog pomorskog odbora u lipnju 1990. Javili su se i pravni problemi u vezi s elektroničkom tereticom. Riječ je o pravovaljanosti i vjerodostojnosti potpisa te legalna i sigurna primjena EDI (engl. Electronic data interchange) poruka. Projektom BOLERO, teretnica za Europu Ekonomska komisija imala je cilj afirmirati elektroničku tereticu kao i druge elektroničke dokumente u trgovini. Komisija UN-a za međunarodno trgovačko pravo (UNCITRAL) je 1995. prihvatio model zakona o zakonskim aspektima elektroničke razmjene podataka (EDI).<sup>65</sup>

Prijevoznik po završetku prijama tereta na brod, računalom krcatelju prosljeđuje obavijest na elektroničku adresu koja je određena od strane krcatelja. Obavijest sadrži: krcateljevo ime, informacije o teretu, mjesto i datum preuzimanja tereta, uredbe o uvjetima prijevoza i "povjerljivom ključu" odnosno lozinki elektronske teretnice. Proslijeđenu obavijest potvrđuje krcatelj potvrđivanjem krcatelj postaje vlasnik određenih prava kao što su: pravo na predaju tereta, pravo na proglašenje primatelja, pravo na izmjenu proglašenog primatelja tereta sa drugim primateljem, pravo na izdavanje naloga brodaru u odnosu na teret i dr. Ukoliko se obavljanja prijenosa navedenih prava na treće osobe krcatelja računalnim putem obavještava brodara porukom verificiranom "povjerljivim ključem" nakon čega brodar prosljeđuje obavijest

---

<sup>65</sup> Ćesić, Z.: Elektronička teretnica u teoriji i praksi, *NAŠE MORE : znanstveni časopis za more i pomorstvo*, Vol. 48 No. 3-4, 2001. str. 117-130.

osobi imenovanoj od krcatelja, ali bez slanja lozinke o "povjerljivom ključu". Prijevoznik po dolasku u određenu luku obavještava posljednjeg imatelja lozinke. Samo prijevoznik ima pravo izvršiti prijenos lozinke jer se time uklanja opasnost od ugroze prava ovlaštenog posjednika.

Za razliku od papirne teretnice kod koje se prijenosom i posjedovanjem teretnice prenosi i posjeduje pravo nad teretom sa svakog pojedinog posjednika kod elektroničke teretnice prijevoznik je u ulozi posrednika koji omogućava prijenos teretnice (mijenjajući lozinku pri svakoj promjeni).<sup>66</sup>

### 8.3. TRETNI LIST

Tretni list (engl. *Way bill, sea way bill*) je dokument odnosno isprava kojom se potvrđuje primitak robe na prijevoz od strane prijevoznika. Tretni list je isprava u kojoj su opisane karakteristike prijevoznog sredstva kojim se prevozi teret, sadrži informacije o teretu ili robi te podatke od lukama ukrcaja i iskrcaja tereta. Ovaj dokument se u određenoj literaturi može pronaći i pod imenom tovarni list. Upotreba tretnog lista karakteristična je za željeznički prijevoz, no sve je češća upotreba tretnog lista i u pomorskom transportu. Tretni list razlikuje se od teretnice kako pravno tako i po svojoj zadaći. Tretni ili tovarni list nije vrijednosni papir, njime se ne može ostvarivati određena prava kao kod teretnice, glasi na ime te tretni list nije prenosiv. Originalni primjerak tretnog ili tovarnog lista tijekom cijelog transporta prati robu te se u iskrcajnoj luci predaje ovlaštenom imaoču zajedno sa teretom odnosno robom. Prema Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske tretni list stranke ugovora o prijevozu mogu predvidjeti da se umjesto teretnice izdaje tretni list. Ovaj dokument izdaje se na zahtjev krcatelja tereta u jednom primjerku koji mora biti potpisan vlastoručno od strane prijevoznika i krcatelja. Krcatelj tereta može ovlastiti druge osobe koje će u njegovo ime i za njegov račun ukrcati teret te potpisati umjesto njega tretni list. Na tretnom listu koji se potpisuje od strane druge osobe mora biti pravilno naznačeno da je tretni list potpisan „u ime i za račun krcatelja”. Tretni list kako bi bio pravno valjan mora sadržavati sljedeće podatke:

- datum, mjesto i vrijeme izdavanja tretnog lista
- datum, mjesto i vrijeme preuzimanja tereta
- ime tvrtke ili ime i adresu krcatelja

---

<sup>66</sup> Zelenika R., Jakomin L. i Ogorelc A.: Elektronička brodska teretnica za 21. stoljeće, *NAŠE MORE* : znanstveni časopis za more i pomorstvo, Vol. 47 No. 3-4, 2000. str. 122-133.



- ime tvrtke ili ime i adresu primatelja
- podatke o teretu, opis tereta, broj komada, težinu ili obujam te oznake opasnosti ako takve oznake postoje
- podatke o mjestu iskrcaja tereta.<sup>67</sup>

| SHIPPER   |                            | VOYAGE NUMBER   |   |      |             |
|---|----------------------------|---|---|------|-------------|
| ABC (HONG KONG) LIMITED<br>44F TAIKOO PLACE, HK 15 WESTLANDS<br>ROAD, QUARRY BAY HK-<br>HONG KONG   |                            | WAYBILL<br>NON NEGOTIABLE   |   |      |             |
| CONSIGNEE   |                            | EXPORT REFERENCES   |   |      |             |
| DEF (HONG KONG) LIMITED<br>NO 105, SHIHUA3RD RD<br>LINYUAN DIST<br>KAHSUNG CITY 832   |                            | 26015086C   |   |      |             |
| NOTIFY PARTY: Carrier not to be responsible for failure to notify<br>KLM LOGISTICS TAIWAN LTD<br>BERTH 8 TERMINAL NO. 7, NO. 19,<br>YA TAI ROAD, KAHSUNG CITY,<br>TAIWAN  |                            | CARRIER: CMA CGM Société Anonyme au Capital de 234 599 330 Euros<br>Head Office: 4, quai d'Alsace - 13002 Marseille - France<br>Tel: (33) 4 88 51 92 00 - Fax: (33) 4 88 51 92 95<br>562 024 422 R.C.S. Marseille |   |      |             |
| PRE CARRIAGE BY*  | PLACE OF RECEIPT*          | FREIGHT TO BE PAID AT   | NUMBER OF ORIGINAL WAYBILLS   |      |             |
|   |                            | ANTWERP   | ZERO (0)  |      |             |
| VESSEL  | PORT OF LOADING            | PORT OF DISCHARGE   | FINAL PLACE OF DELIVERY*  |      |             |
| CMA CGM LAPEROUSE   | ANTWERPEN                  | KAHSUNG   |   |      |             |
| MARKS AND NOS<br>CONTAINER AND SEALS  | NO AND KIND<br>OF PACKAGES | DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS AS STATED BY SHIPPER<br>SHIPPER'S LOAD, STOW AND COUNT  | GROSS WEIGHT<br>CARGO   | TARE | MEASUREMENT |
| MAB07461003<br>PPAL 0024666<br>CONSIGNEE 1000 COV<br>LDC: PLSANT WENN<br>KAOSB1000<br>HYPERLITE POLYOL<br>E-8SC 225 KG<br>BATCH 0808 KG<br>NET KG MADE IN<br>241388880 1C   | 1 x 20FT                   | 40 BAGS CNTG<br>20 BAGLITE<br>HYPERLITE POLYOL E-8SC<br>225 KG<br>ALL BAGLITE ARE HEAT TREATED<br>*STEEL DRUM<br>NET WEIGHT: 18000.0000 KG<br>NS-SC 3407202C  | 19020,000   | 2130 | 27,0320     |
| TEM01048118<br>PPAL 0024810<br>CONSIGNEE 1000 COV<br>LDC: PLSANT WENN<br>KAOSB1000<br>HYPERLITE POLYOL<br>E-8SC 225 KG<br>BATCH 0808 KG<br>NET KG MADE IN<br>241388880 1C   | 1 x 20FT                   | 40 BAGS CNTG<br>20 BAGLITE<br>HYPERLITE POLYOL E-8SC<br>225 KG<br>ALL BAGLITE ARE HEAT TREATED<br>*STEEL DRUM<br>NET WEIGHT: 18000.0000 KG<br>NS-SC 3407202C  | 19020,000   | 2200 | 27,0320     |
| PORT048444<br>PPAL 0024822<br>CONSIGNEE 1000 COV  | 1 x 20FT                   | 40 BAGS CNTG<br>20 BAGLITE<br>HYPERLITE POLYOL E-8SC<br>225 KG<br>ALL BAGLITE ARE HEAT TREATED<br>*STEEL DRUM<br>NET WEIGHT: 18000.0000 KG<br>NS-SC 3407202C  | 19020,000   | 2100 | 27,0320     |
| Continued on Next Sheet Sheet 1 of 2  |                            |   |   |      |             |
| ABOVE PARTICULARS DECLARED BY SHIPPER, CARRIER NOT RESPONSIBLE.   |                            |   |   |      |             |
| ADDITIONAL CLAUSES  |                            |   |   |      |             |
| <p>4. Cargo at port is at merchant risk, expenses and responsibility</p> <p>5. FCL</p> <p>194 For the purpose of the present carriage, clause 14(2) shall exclude the application of the York/Antwerp rules, 2004.</p> <p>200 Demurrage and detention shall be calculated and paid as per general tariff available on the web site www.cma-cgm.com, or in any of CMA CGM agency. However if special free time conditions are granted, then rates applicable as per general tariff grid shall start from the day following the last free day.</p> <p>216 Mis-declaration of cargo weight endangers crew, port workers and vessel's safety. Your cargo may be weighed at any place and time of carriage and any misdeclaration will expose you to claims for all losses, expenses or damages whatsoever resulting therefrom and be subject to freight surcharge.</p> <p>225 The shipper acknowledges that the Carrier may carry the goods identified in this bill of lading on the deck of any vessel and in taking remittance of this bill of lading the Merchant (including the shipper, the consignee and the holder of the bill of lading, as the case may be) confirms his express acceptance of the terms and conditions of this bill of lading and expressly waives his unconditional and irrevocable consent to the possible carriage of the goods on the deck of any vessel.</p> <p>214 The Merchant is responsible for returning any empty container, with interior clean, free of any dangerous goods, liquids, odors or markings, at the designated place, and within 60 days following the date of release, failing which the container shall be considered as lost. The Merchant shall be liable to indemnify the Carrier for any loss or expense whatsoever arising out of the foregoing, including but not limited to liquidated damages equivalent to the sound market value - or the depreciated value due to the Carrier to a container lessor. The Carrier is entitled to collect a deposit from the Merchant at the time of release of the container which shall be credited as security for payment of any sums due to the Carrier, in particular for payment of all detention and demurrage and/or container indemnity as referred above.</p> <p>217 This Waybill is governed by the Terms and Conditions available on the CMA CGM website (http://www.cma-cgm.com/publications/sea-shipment/guidebill-clauses) which the Merchant has read and accepted. The carrier is entitled to deliver the cargo to the Consignee, after payment of any outstanding freight, on provision of proper proof of identity without the need to produce or surrender a copy of this Waybill.</p> |                            |   |   |      |             |
| <p>RECEIVED by the Carrier from the Shipper in apparent good order and condition (unless otherwise noted herein) the total number or quantity of containers or other packages or units indicated above by the Merchant for carriage, subject to all the terms hereof (including the terms on page one) and tariff for the relevant trade, from the place of receipt or the port of loading, whichever applicable, to the port of discharge or place of delivery, whichever applicable. This Waybill is deemed to be a contract of carriage as defined in Article 1 (2) of the Hague Rules and Hague-Visby Rules although this is not a document of title to the Goods.</p> <p>DELIVERY will only be made on Payment of all Freight and Charges and to the named Consignee or any third party nominated by the Consignee by written instruction to the Carrier or its Agent, unless the Shipper indicates otherwise prior to delivery. The rights and liabilities arising according to the terms hereof shall without prejudice to any rule of common law and statute (become binding) between the Carrier and Consignee as if this agreement has been made between them and the Shipper guarantees on reception of this Waybill that he has accepted it on his own behalf, on behalf of the Consignee and the Owner of the Goods, and warrants that he has authority to do so.</p> <p>All claims and actions arising between the Carrier and the Merchant in relation with the contract of Carriage evidenced by this Waybill shall exclusively be brought before the Tribunal de Commerce de Marseille or in any other Court that has jurisdiction with regard to any such claim or action, notwithstanding the above. The Carrier is also entitled to bring the claim or action before the Court of the place where the contract was made in any other place.</p> <p>This Waybill is issued subject to the CMA CGM Uniform Rules for Sea Waybills.<br/>(OTHER TERMS AND CONDITIONS OF THE CONTRACT ON PAGE ONE)</p>   |                            |   |   |      |             |
| PLACE AND DATE OF ISSUE   | ANTWERP                    | 24 FEB 2019   | SIGNED FOR THE CARRIER CMA CGM S.A.<br>BY CMA CGM BELGIUM NV<br>as agents for the carrier CMA CGM S. A. |      |             |
| SIGNED FOR THE SHIPPER<br>*APPLICABLE ONLY WHEN THIS DOCUMENT IS USED AS A COMBINED<br>TRANSPORT BILL OF LADING   |                            |   |   |      |             |

### Slika 9. Prikaz teretnog lista

Izvor: <https://marketplace.abbyy.com/root/sea-waybill/>

<sup>67</sup> Grabovac, I.: Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni krug, Split, 1995. str. 108-109.

## 9. KLAUZULE

Prilikom zaključivanja brodarskog ugovora na vrijeme ili brodarskog ugovora na putovanje upotrebljavaju se unaprijed pripremljeni obrasci. Standardni obrasci nastali su zbog potrebe lakšeg pregovaranja i bržeg zaključivanja ugovora. Prava i obveze ugovorenih strana nalaze se na unaprijed odštampanom obrascu. Ugovore publiciraju međunarodno priznate trgovačke i druge organizacije. Značajnije organizacije koje izdaju ovakve obrasce su:

- Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) sa sjedištem u Kopenhagenu
- British Chamber of Shipping sa sjedištem u Londonu i New Yorku
- Produce Exchange (SAD).<sup>68</sup>

Obrasci za pojedine standardne brodarske ugovore sastavljaju se za: određena područja plovidbe, vrste trgovine, robu koja se prevozi, vrste brodova te za određene oblike brodarskih ugovora. Najznačajniji standardni obrasci brodarskog ugovora na vrijeme su:

- Uniform Time Charter (Code Name: Baltime Form) iz 1939. (s izmjenama i dopunama)
- General time charter party (Code Name: Gentime)
- New York Produce Exchange Time Charter (Code Name: NYPE) iz 1913. (s izmjenama i dopunama).

Najznačajniji standardni obrazac brodarskog ugovora na putovanje je Bimco-v ugovor Gencon. Klausula o plaćanju vozarine u ugovoru Gencon navodi da se vozarina može platiti unaprijed ili po iskrcaju tereta.<sup>69</sup>

### 9.1. GENCON

Gencon je unaprijed određeni brodarski ugovor na putovanje koji sadrži devetnaest klauzula, no moguće je dodavanje i novih klauzula. Neke od klauzula koje se nalaze u Gencon ugovoru su: klauzula odgovornosti broдача, klauzula o skretanju, klauzule o stojnicama, prekostojećama i vozarinama, brisovna klauzula, klauzule za havarije i naknada štete, klauzula

---

<sup>68</sup> Hess M. i Kos S.: *Ugovaranje u pomorstvu*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2010. str. 111.

<sup>69</sup> Hess M. i Kos S.: *Ugovaranje u pomorstvu*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2010. str. 112.

o ledu, klauzule o ratu i štrajku i dr. Riječ je o standardnom obrascu ugovora na putovanje koji olakšava komunikaciju između stranaka. Ovakvim ugovorom brodar se obvezuje naručitelju da će prevesti teret, a naručitelj se obvezuje platiti vozarinu za taj pothvat.

## **9.2. KLAUZULE KOJIMA SE UREĐUJE TRAJANJE BRODARSKOG UGOVORA**

Brodarski ugovor na vrijeme zaključuje se na određeno vrijeme, no ugovoreno vrijeme može varirati od nekoliko mjeseci do nekoliko godina. Ponekad se u opisu vremena trajanja ugovora unosi riječ „oko“ što upućuje na razumno produženje vremena ugovora. Dopušteno produženje ugovora mogu ugovoriti stranke te se nekada u ugovorima točno definira povratak broda kao npr. povratak između 20-tog i 30-tog u mjesecu. U slučaju spora sud određuje trajanje prekoračenja. S obzirom da se tijekom trajanja ugovora obavi više putovanja u trenutku kada se ugovor sklapa nije moguće točno odrediti završetak posljednjeg putovanja. Iz razloga nemogućnosti određivanja točnog vremena završetka posljednjeg putovanja dopušta se uporaba riječi „oko“. New York Produce Exchange Time Charter i Uniform Time Charter obrasci sadrže odredbu o pravu na produženje posljednjeg putovanja ukoliko je učinjeno razložno.<sup>70</sup>

## **9.3. KLAUZULE KOJIMA SE UREĐUJE IZVRŠENJE BRODARSKOG UGOVORA**

Prema Pomorskom zakoniku prijevoznik je dužan obaviti putovanje u ugovorenom roku, a ukoliko rok nije ugovoreno dužan je obaviti putovanje u primjerenom roku. Zapovjednik broda je dužan izvršiti putovanje s najekonomičnijom mogućom brzinom ili prosječnom brzinom koja je ugovorena. Ova klauzula označava da zapovjednik broda ima obvezu ekonomičnog i uobičajenog korištenja ugovorenog vremena u okvirima normalne upotrebe broda i sukladno njegovim plovidbenim i konstrukcijskim obilježjima.<sup>71</sup>

## **9.4. KLAUZULE KOJE UREĐUJU OBVEZU ODRŽAVANJA BRODA U STANJU SPOSOBNOM ZA PLOVIDBU**

---

<sup>70</sup> Hess M. i Kos S.: *Ugovaranje u pomorstvu*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2010. str. 113.

<sup>71</sup> Hess M. i Kos S.: *Ugovaranje u pomorstvu*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2010. str. 114.

Prijevoznik je prije početka putovanja i izvršenja ugovora o prijevozu stvari morem dužan brod osposobiti za plovidbu. Navedeno je u skladu s Konvencijom o izjednačavanju nekih pravila o teretnici iz 1924. godine. Konvencija Ujedinjenih naroda iz 1978. godine proširuje prijevoznikovu dužnost na cijelo putovanje. Klausula kojom se navedena obaveza poznata je pod nazivom „maintenance clause“, a sadrže je New York Produce Exchange Time Charter i Uniform Time Charter obrasci. Sposobnost broda za plovidbu (engl. *seaworthiness*) dijeli se na apsolutnu i relativnu.

Pod apsolutnu sposobnost broda podrazumijeva se nautička sigurnost broda za plovidbu uključivši trup, strojeve i brodsku opremu. Relativnu sposobnost broda za plovidbu čini sposobnost broda da ukrca, iskrca i u dobrom stanju očuva ugovoreni teret tijekom prijevoza. Ovisno o namijeni broda brod mora biti opskrbljen gorivom, mazivom, vodom i ostalim potrebnim stvarima koje su nužne kao što je posjedovanje kvalificirane posade. Klausula o odgovornosti prijevoznika (engl. *Owners' responsibility Clause*) u Bimov-u ugovoru Gancon propisuje da prijevoznik odgovara za gubitke ili oštećenja tereta ili kašnjenje u isporuci tereta radi propusta u osposobljavanju broda za plovidbu.<sup>72</sup>

## **9.5. KLAUZULE KOJIMA SE UREĐUJE MJESTO I VRIJEME PREDAJE BRODA NARUČITELJU**

Mjesto i vrijeme predaje broda određeno je ugovorom. Vrijeme na koje je ugovor zaključen počinje teći dolaskom broda na ugovorenu poziciju. Zapovjednik broda je dužan poslati pisanu obavijest naručitelju i prijevozniku koja sadržava: vrijeme kada je brod došao na ugovorenu poziciju predaje broda, količinu goriva i vode na brodu u tom trenutku te ostale podatke koji su traženi ugovorom. Uglavnom je ugovorena i obveza zapovjednika broda da obavještava naručitelja u pisanom obliku o vremenu dolaska na poziciju predaje broda (6, 24 i 48 sati prije dolaska). Neposredno prije ili nakon predaje broda vrši se pregled broda koji obavljaju inspektori u ime naručitelja i prijevoznika te se utvrđuje sposobnost broda za plovidbu, sposobnost broda za prijevoz i prekrcaj tereta, opće stanje broda te količina goriva, vode i balasta.

Po izvršenom pregledu sastavlja se svjedodžba o predaji (engl. *certificate of delivery*). U ugovor se navodi i očekivano vrijeme kada će brod doći u ugovorenu luku radi ukrcaja. Ukoliko se rok

---

<sup>72</sup> Hess M. i Kos S.: *Ugovaranje u pomorstvu*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2010. str. 114-115.

prekorači može doći do raskidanja ugovora ili do naknade štete ukoliko naručitelj unatoč zakašnjenju prihvati brod. Prijevoznik je prema ugovoru dužan na vrijeme predati pismo spremnosti. Klauzula koja regulira kašnjenje postoji u New York Produce Exchange Time Charter i Uniform Time Charter standardnim obrascima i poznata je pod nazivom brisova klauzula (engl. *Cencelling clause*).

Brisova klauzula daje pravo naručitelju da raskine ugovor ukoliko mu brod ne bude stavljen na raspolaganje na ugovorenoj poziciji u ugovorenom ili uobičajenom stanju i do isteka vremena naznačenog u klauzuli. Na naručitelju je hoće li se koristiti pravima koja mu brisova klauzula daje. U Gencon ugovoru stranke navode vrijeme kada će brod biti spreman za ukrcaj u ukrcajnoj luci. U slučaju da brod nije spreman kako je u ugovoru navedeno naručitelj ima pravo raskinuti ugovor prema brisovoj klauzuli, a vrijeme (engl. *Cancelling date*) nakon kojeg naručitelj može raskinuti ugovor definira se tijekom pregovora između ugovorenih strana.<sup>73</sup>

## **9.6. KLAUZULE KOJE REGULIRAJU OBVEZU VRAĆANJA BRODA NAKON ISTEKA UGOVORA**

Klauzula o vraćanju broda prijevozniku (engl. *Redelivery clause*) nalazi se u New York Produce Exchange Time Charter i Uniform Time Charter standardnim ugovorima te određuje da naručitelj mora vratiti brod u ugovoreno vrijeme, na ugovoreno mjesto i u stanju uzimajući štete od redovite uporabe, u kakvom je naručitelju predan na početku izvršenja ugovora. Prema Gencon standardnom brodarskom ugovoru na putovanje naručitelj je dužan izvršiti oporavak šteta nastalih uslijed lučkih operacija prekrcaja tereta prije završetka putovanja. Navedene štete koje utječu na sigurnost broda za plovidbu naručitelj mora otkloniti u luci kojoj su nastale ili bile zapažene.<sup>74</sup>

## **9.7. KLAUZULE KOJE UREĐUJU OBVEZE ZAPOVJEDNIKA BRODA**

Komercijalno upravljanje brodom za vrijeme trajanja brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod prelazi s prijevoznika na naručitelja stoga zapovjednik prema Pomorskom zakoniku ima

---

<sup>73</sup> Hess M. i Kos S.: *Ugovaranje u pomorstvu*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2010. str. 115.

<sup>74</sup> Hess M. i Kos S.: *Ugovaranje u pomorstvu*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2010. str. 116.

dužnost izvršavati naloge naručitelja u granicama ugovora i prema namjeni broda. U New York Produce Exchange Time Charter i Uniform Time Charter ugovorima navedena dužnost zapovjednika naglašena je u employment klauzuli.

Prema klauzuli zapovjednik broda dužan je ispunjavati komercijalne naloge naručitelja. Vezani slučajevi su ukrcaj po naručiteljevim nalogima oštećenog, nedovoljno dobro pakiranog ili loše osiguranog tereta. Problemi koje može imati prijevoznik uslijed izdavanja teretnice od strane zapovjednika prema nalogu naručitelja rješavaju se na osnovu klauzule o obeštećenju prijevoznika sadržane u New York Produce Exchange Time Charter i Uniform Time Charter ugovorima (engl. *indemnity clause*).<sup>75</sup>

## **9.8. KLAUZULE KOJE REGULIRAJU OBVEZU PLAĆANJA VOZARINE I DRUGIH NAKNADA**

Vozarina, tj. ugovoreni iznos koji naručitelj plaća prijevozniku u ugovoreno vrijeme predstavlja zaradu prijevoznika. Vozarina se uobičajeno plaća unaprijed, a troškove putovanja snosi naručitelj. Klauzula prema kojoj prijevoznik ima pravo povući brod u slučaju da naručitelj propusti redovito plaćanje vozarine koja je ugovorena često je sastavni dio ugovora na vrijeme. Za razliku od brodarskog ugovora na putovanje brodarski ugovor na vrijeme u vozarini nije uključen trošak goriva, vode i lučkih troškova.

Prema Uniform Time Charter naručitelj je obavezan osigurati i platiti i naknadu za privez, prolaz kanalima, tegljenje, agencijske i druge provizije, troškove vaganja, prebrojavanja i predaje tereta, troškove inspekcije skladišta, troškove zadržavanja broda, troškove slaganja i ravnanja, troškove pripreme ukrcaja/ iskrcaja, troškove iskrcaja te izdatke za vrijeme karantene. Iste odredbe, no u nešto sažetijem obliku sadrži New York Produce Exchange Time Charter.

Prema tzv. off-hire klauzuli naručitelj ne plaća vozarinu za period vremena kada prijevoznik ne ispunjava svoje ugovorene obveze. Prema klauzuli naručitelj ne plaća vozarinu do trenutka kada brod ponovno ne bude u stanju nastaviti s izvršenjem ugovora. Naručitelj kod brodarskog ugovora na vrijeme ima pravo na produljenje trajanja ugovora za onoliko za koliko je brod bio off-hire. Brod u poziciju off-hire dovode samo situacije u kojima je privremeno onemogućena komercijalna uporaba broda na ugovoren ili uobičajen način. Ukoliko dođe do duljeg ili trajnog

---

<sup>75</sup> Hess M. i Kos S.: *Ugovaranje u pomorstvu*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2010. str. 116-117.

perioda nemogućnosti uporabe broda najčešće dolazi do raskidanja ugovora. Predviđeni događaji koji mogu dovesti do obustave plaćanja vozarine su:

- sudari i nasukanja
- skretanje broda s ugovorenog puta
- nezgode i lom strojeva ili oštećenja trupa ili opreme
- suho dokovanje i pregledi broda
- nepodobna oprema za krcanje tereta
- manjak posade
- brzina broda izvan okvira ugovorene brzine.

Naručitelj uz pravo traženja naknade ima pravo zahtijevati produženje vremena trajanja ugovora za onoliko koliko je brod bio off-hire.<sup>76</sup>

## **9.9. KLAUZULE KOJE UREĐUJU POSEBNE SLUČAJEVE PRESTANKA UGOVORA**

U slučaju iznenadnih i nepredvidljivih okolnosti, a koje su nastupile bez krivnje ugovorenih strana izvršenje ugovora može postati nemoguće. Ukoliko dođe do navedenoga dolazi do prestanka obvezivanja ugovorenih strana. Izvanredne i nepredvidljive okolnosti su npr. rat i štrajk lučkih radnika. Do prestanka ugovora može doći i zbog stvarnog potpunog gubitka ili konstruktivnog gubitka broda. Standardni obrasci poput New York Produce Exchange Time Charter i Uniform Time Charter sadrže odgovarajuće klauzule. Prema klauzulama u slučaju gubitka ili nestanka broda obveza plaćanja vozarine prestaje od dana kada je naručitelj imao posljednji kontakt s brodom. Prema ugovoru Gencon ukoliko je vozarina plaćena unaprijed, a kasnije dođe do gubitka broda i/ili tereta prijevoznik je ovlašten zadržati vozarinu.

Prema brisovoj klauzuli u slučaju zakašnjenja prijevoznika sa predajom broda može doći do raskidanja ugovora. U ugovor je moguće unijeti odredbu po kojoj dolazi do raskidanja ugovora u slučaju nastupanja smetnje koja trajno onemogućava izvršavanje ugovora ili neizvjesnosti trajanja. Do prestanka ugovora mogu dovesti i financijski gubici neke od ugovorenih strana, a razlozi mogu biti: kašnjenje ili zadržavanje broda, produženje trajanja ugovora, ekonomska kriza, pogrešne poslovne odluke i sl.<sup>77</sup>

---

<sup>76</sup> Hess M. i Kos S.: *Ugovaranje u pomorstvu*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2010. str. 117-118.

<sup>77</sup> Hess M. i Kos S.: *Ugovaranje u pomorstvu*, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2010. str. 118.

## 10. ZAKLJUČAK

U današnje vrijeme ključ konkurentnosti je u što nižoj cijeni. Kako bi se tako nešto isplatilo potrebno i utrošiti što manje vremena kako bi zarada bila veća. Današnje pomorsko tržište složeni je proces u kojem kako bi sve funkcioniralo je nužan velik broj zaposlenih stručnjaka. Adekvatnom edukacijom i osposobljavanjem kadra moguće je uspješno poslovanje svih dionika pomorskog tržišta.

O složenosti proces prijevoza robe morem govori činjenica da se pomorsko pravo neprestano nadopunjuje i poboljšava. Sve novosti koje se u svijet pomorstva uvode kao što je sve veća digitalizacija moraju biti popraćene pravnim okvirom koji te novosti regulira. Pomorsko tržište je globalno tržište i vrlo je teško uskladiti zakonodavstvo svih zemalja svijeta stoga su međunarodne konvencije najbolje rješenje kojim se slična pitanja reguliraju.

Ukrcaj, prijevoz i predaja tereta primatelju ključan je za pomorski transport. Neovisno o kojem je teretu riječ i u kojim se lukama taj teret ukrcava i iskrcava bitno je da sve teče prema brodarskim ugovorima koje su stranke potpisale. U procesu sudjeluju brojni stručnjaci od članova posade (zapovjednik broda), agenata, naručitelj, primatelj, krcatelj i drugi. Brodarski ugovori i ostali pravni dokumenti i obrasci reguliraju taj proces kako niti jedna strana ugovora ne bi bila oštećena. No, iako je pravna direktiva donesena postoje klauzule koje mogu izuzeti neke od uobičajenih praksa ugovora.

Zaključno je potrebno naglasiti kako će se u skorijoj budućnosti posebna pažnja trebati staviti na preveliku opasnost digitalizacije i interneta. Opasnost od hakerskih napada i tomu sličnoga može ugroziti ne samo poslovanje brodara, brodovlasnika i naručitelja već i ljudske živote.



## POPIS LITERATURE

### Knjige:

1. Borčić, V.: Pomorski agent, 2. izdanje, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 1992.
2. Grabovac, I.: Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni krug, Split, 1995.
3. Grabovac, I.: Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i pomorski zbornik (s pojmovnim kazalom), Književni krug, Split, 2005.
4. Hess M. i Kos S.: Ugovaranje u pomorstvu, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2010.
5. Hess, M.: Ugovaranje u pomorstvu: literatura za pripremu ispita iz istoimenog kolegija, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2023.

### Članci u časopisima:

1. Ćesić, Z.: Elektronička teretnica u teoriji i praksi, *NAŠE MORE : znanstveni časopis za more i pomorstvo*, Vol. 48 No. 3-4, 2001. str. 117-130.
2. Grabovac, I.: Pridonose li Rotterdamska pravila unifikaciji?, *Poredbeno pomorsko pravo*, Vol. 49 No. 164, 2010. str. 159-168.
3. Zelenika R., Jakomin L. i Ogorelc A.: Elektronička brodska teretnica za 21. stoljeće, *NAŠE MORE : znanstveni časopis za more i pomorstvo*, Vol. 47 No. 3-4, 2000. str. 122-133.

### Elektronički izvori:

1. The Baltic and International Maritime Council, URL: <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members> (26. 06. 2023.)
2. United Nations Conference on Trade and Development, Review of Maritime Transport, Ujedinjeni narodi, Ženeva, 2022. URL: [https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2022_en.pdf) (27. 06. 2023.)
3. BRS Group, Shipping and shipbuilding markets, godišnja izvješća za 2020., 2021., 2022. i 2023.

### Pravni akti:

1. Pomorski zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19), Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture

## POPIS SLIKA

|   |    |
|---|----|
| Slika 1. Grafički prikaz novih narudžbi brodova .....                             | 17 |
| Slika 2. Tablični prikaz dotrajalih tankera po veličini (2018-2022) .....         | 18 |
| Slika 3. Tablični prikaz odnosa isporučenih i dotrajalih brodova (2010-2019)..... | 19 |
| Slika 4. Grafički prikaz kretanja cijena polovnih tankera .....                   | 20 |
| Slika 5. Tablični prikaz prodanih polovnih brodova (2017-2021).....               | 21 |
| Slika 6. Prikaz časničke potvrde.....   | 40 |
| Slika 7. Prikaz teretnice.....  | 44 |
| Slika 8. Prikaz jamčevnog pisma .....   | 45 |
| Slika 9. Prikaz teretnog lista.....   | 48 |

## POPIS KRATICA

| <b>Kratika</b>    | <b>Značenje kratice</b>   |
|-------------------|---|
| 1. AFS Convention | <i>International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships</i> |
| 2. BIMCO          | <i>The Baltic and International Maritime Council</i>                                    |
| 3. BWM            | <i>Ballast water Management</i>   |
| 4. CMI            | <i>Comite Maritime International</i>  |
| 5. DWT            | <i>Deadweight</i><br>nosivost broda   |
| 6. EDI            | <i>Electronic Data Interchange</i>  |
| 7. ISPS           | <i>International Ship and Port Facility Security Code</i>                               |
| 8. LNG            | <i>Liquefied natural gas</i>  |
| 9. MARPOL         | <i>International Convention for the Prevention of Pollution from Ships</i>              |
| 10. PCTC          | <i>Pure car and truck carrier</i>   |
| 11. RO-RO         | <i>Roll on- roll off</i>  |
| 12. SDR           | <i>Special Drawing Right</i>  |
| 13. SOLAS         | <i>International Convention for the Safety of Life at Sea</i>                           |
| 14. UN            | <i>United Nations</i>   |
| 15. UNCTAD        | <i>United Nations Conference on Trade</i>   |
| 16. VLCC          | <i>Very large crude carrier</i>   |
|                   |   |