

Odgovornost prijevoznika za štete na teretu

Vitasović, Patrik

Undergraduate thesis / Završni rad

2024

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:187:827322>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-01**



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](#)



SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET

PATRIK VITASOVIĆ

ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETE NA TERETU

ZAVRŠNI RAD

Rijeka, 2024.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET

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

ZAVRŠNI RAD
BACHELOR THESIS

Kolegij: Pravo pomorskih prijevoza

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

Student: Patrik Vitasović

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112087358

Rijeka, rujan 2024.

Student/studentica:
Patrik Vitasović
Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112087358

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI ZAVRŠNOG RADA

Kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom

Odgovornost prijevoznika za štete na teretu

izradio/la samostalno pod mentorstvom

PROF.DR.SC. BISERKA RUKAVINA

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

Student/studentica



(potpis)

Patrik Vitasović

Student/studentica:

Patrik Vitasović

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112087358

IZJAVA STUDENTA – AUTORA O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG ZAVRŠNOG
RADA

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

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

Student/studentica - autor



SAŽETAK

Ovaj rad se bavi analizom i opisom odgovornosti prijevoznika za štete na teretu. U prvom dijelu, rad razmatra osnovne pojmove i karakteristike važne za uspješno obavljanje pomorskog prijevoza. Posebna pažnja posvećena je ugovoru o prijevozu stvari morem, pri čemu su detaljno obrađeni svi njegovi segmenti.

Drugi dio rada posvećen je međunarodnim konvencijama i pravnim dokumentima, uključujući njihov povijesni razvoj i trenutnu primjenu u regulaciji odgovornosti prijevoznika za štete. Analiziraju se Haško-Visbijska, Hamburška i Roterdamska pravila, te njihov utjecaj na praksu pomorskog prijevoza.

Treći dio rada fokusiran je na samu odgovornost prijevoznika. Istražuju se pitanja kao što su definicija štete, odgovornost prijevoznika u odnosu na različite vrste šteta, te specifični slučajevi u kojima prijevoznik nije odgovoran, osim ako nije postupao neodgovorno. Detaljno su obrađeni aspekti odgovornosti, izuzeća i ograničenja odgovornosti.

Na kraju rada donose se zaključci o ključnom značaju pomorskog prijevoza i potrebi za donošenjem nove konvencije koja bi dodatno regulirala ovaj sektor.

Ključne riječi: Odgovornost prijevoznika, pomorski prijevoz, pravni dokumenti, povijesni razvoj, izuzeća od odgovornosti.

SUMMARY

This paper deals with the analysis and description of carrier liability for cargo damage. In the first part, the paper examines the basic concepts and characteristics essential for the successful execution of maritime transport. Special attention is given to the contract for the carriage of goods by sea, with all its segments being elaborated in detail.

The second part of the paper is dedicated to international conventions and legal documents, including their historical development and current application in regulating carrier liability for damage. The Hague-Visby, Hamburg, and Rotterdam Rules are analyzed, along with their impact on maritime transport practice.

The third part of the paper focuses on the liability of the carrier itself. Issues such as the definition of damage, the carrier's liability in relation to different types of damage, and specific cases where the carrier is not liable unless they acted irresponsibly are explored. Detailed aspects of liability, exemptions, and limitations of liability are discussed.

In the conclusion, the paper presents key findings on the importance of maritime transport and the need for a new convention to further regulate this sector.

Keywords: Carrier liability, Cargo damage, Maritime transport, Contract for carriage of goods by sea, Liability exemptions.

SADRŽAJ

SAŽETAK.....	III
SUMMARY.....	IV
SADRŽAJ.....	V
1. UVOD	1
2. TEMELJNE ZNAČAJKE POMORSKOG PRIJEVOZA	2
2.1. Osnovni pojmovi.....	3
2.1.2. <i>Prijevoznik</i>	4
2.1.3. <i>Teret</i>	4
2.1.4. <i>Ugovor o prijevozu stvari morem</i>	7
2.1.5. <i>Brod</i>	8
3. MEĐUNARODNE KONVENCIJE, POMORSKI ZAKONIK I POVIJEST	10
3.1. Haška pravila	11
3.2. Haško-Visbijska pravila.....	13
3.3. Hamburška pravila	14
3.4. Rotterdamska pravila	15
3.5. SDR Protokol.....	17
3.6. Pomorski zakonik	18
4. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETU NA TERETU	20
4.1. Vrste šteta na teretu.....	21
4.2. Izuzeća od odgovornosti	24
4.2.1. <i>Viša sila</i>	25
4.2.2. <i>Djelovanje trećih strana</i>	26
4.3. Ograničenja odgovornosti.....	27

4.3.1. <i>Visina odgovornosti</i>	27
4.3.2. <i>Primjena ograničenja odgovornosti i iznimke</i>	28
4.4. Trajanje odgovornosti prijevoznika	28
4.5. Odgovornost prijevoznika za teret složen na palubi	29
4.6. Odgovornost prijevoznika za prijevoz opasnog tereta.....	30
4.7. Odgovornost prijevoznika za žive životinje	31
4.8. Odgovornost za hladni teret	32
4.9. Odgovornost za kašnjenje	33
4.10. Odgovornost za posebne terete	33
5. ZAKLJUČAK.....	35
LITERATURA	37
POPIS TABLICA	40
POPIS SLIKA.....	41

1. UVOD

Pomorski prijevoz stvari morem igra ključnu ulogu u globalnoj trgovini, omogućujući učinkovito kretanje robe širom svijeta. Unatoč naprednim tehnologijama, pomorski prijevoz nosi sa sobom inherentne rizike kao što su gubitak, oštećenje ili kašnjenje u isporuci tereta. Pitanja odgovornosti prijevoznika za takve štete imaju vitalni značaj u regulaciji međunarodnog pomorskog prijevoza.

Ovaj rad temelji se na detaljnoj analizi odgovornosti prijevoznika za štete na teretu u kontekstu međunarodnih konvencija i nacionalnog pravnog sustava. Glavni cilj istraživanja je pružiti dubinski uvid u obveze, prava i odgovornosti prijevoznika, kao i procijeniti učinkovitost postojećih pravnih okvira u zaštiti interesa svih sudionika u lancu pomorskog transporta.

U prvom dijelu rada analizirat će se ugovor o prijevozu stvari morem, ključni dokument koji regulira odnos između prijevoznika i naručitelj prijevoza. Posebna pažnja posvetit će se analizi klauzula koje reguliraju odgovornost prijevoznika u slučaju štete na teretu, kao i njihovoj praktičnoj primjeni.

Međunarodne konvencije kao što su; Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici (Haška Pravila), Protokol o izmjeni međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici (Visbyjska pravila), Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem (Hamburška pravila), Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici (SDR), bit će analizirane s obzirom na njihov povijesni razvoj, osnovne odredbe i utjecaj na praksu i sudsku interpretaciju. Rad će također istražiti prednosti i nedostatke svake konvencije te potrebu za daljnjim razvojem međunarodnih pravnih standarda u ovom području.

Dalje, istražiti će se specifičnosti odgovornosti prijevoznika, uključujući izuzetke poput više sile, djelovanja trećih strana i prirodnih katastrofa. Analizirat će se i ograničenja odgovornosti kao što su financijska ograničenja i rokovi za podnošenje zahtjeva za nadoknadu štete, te njihov utjecaj na pravnu sigurnost i zaštitu prava svih uključenih strana.

Na kraju, rad će zaključiti sa sažetkom ključnih nalaza i preporuka za unapređenje postojećih pravnih okvira, ističući važnost ravnoteže između interesa prijevoznika i zaštite prava tereta u globaliziranom pomorskom sektoru.

2. TEMELJNE ZNAČAJKE POMORSKOG PRIJEVOZA

Pomorski prijevoz predstavlja vitalnu kariku globalne logistike, omogućujući transport ogromnih količina robe preko svjetskih mora i oceana¹. To je jedan od najstarijih i najvažnijih načina prijevoza, koji se kontinuirano razvija kako bi zadovoljio sve složenije zahtjeve suvremenog gospodarstva.

Pomorski prijevoz ističe se svojom sposobnošću da transportira velike količine robe na velike udaljenosti uz relativno niske troškove po jedinici tereta. Brodovi različitih vrsta, poput kontejnerskih brodova, rasutih teretnih brodova i tankera, omogućuju fleksibilnost u transportu različitih vrsta tereta, uključujući sirovine, gotove proizvode, tekuće terete poput nafte i plina, kao i posebne terete kao što su vozila i opasne tvari.

Osim što povezuje različite dijelove svijeta i omogućuje efikasnu razmjenu roba između kontinenata, pomorski prijevoz igra ključnu ulogu u globalnoj ekonomiji, potičući ekonomski rast, tehnološki napredak i kulturnu razmjenu. Međunarodna pomorska organizacija (IMO) postavlja standarde i regulative koje osiguravaju sigurnost plovidbe, zaštitu okoliša i pravilno upravljanje u pomorskom prijevozu.

Unatoč prednostima, pomorski prijevoz suočava se s brojnim izazovima kao što su smanjenje emisija, prilagodba regulativama i potreba za tehnološkim inovacijama. Budućnost pomorskog prijevoza uključuje razvoj autonomnih brodova, primjenu digitalnih tehnologija za optimizaciju logističkih lanaca i jačanje ekološke održivosti operacija.

Pomorski prijevoz ostaje ključni stup globalne ekonomije i logistike, pružajući vitalni transportni kanal za trgovinu i razmjenu roba širom svijeta.² Razumijevanje njegovih karakteristika, utjecaja i izazova ključno je za daljnji razvoj ove važne industrije, koja će nastaviti igrati ključnu ulogu u integraciji globalnih tržišta i održivom ekonomskom rastu.

¹ Wilson, J. (2010). "Carriage of Goods by Sea." Oxford University Press.

² Mandaraka-Sheppard, A. (2013). "Modern Maritime Law and Risk Management.

2.1. Osnovni pojmovi

Osnovni pojmovi u pomorskom prijevozu obuhvaćaju prijevoznika, teret i ugovor o prijevozu. Prijevoznik je subjekt odgovoran za organizaciju i izvršenje prijevoza robe ili putnika.³ Teret se odnosi na sve vrste roba koje se prevoze, uključujući kontejnere, rasute terete, tekuće terete i specijalne terete. Ugovor o prijevozu definira prava i obveze između prijevoznika i korisnika prijevoza, uključujući uvjete prijevoza, odgovornost prijevoznika i uvjete isporuke.

Pomorski prijevoz uključuje nekoliko ključnih pojmova koji su bitni za njegovo razumijevanje i pravilno funkcioniranje. Prijevoznik je subjekt koji organizira i izvršava prijevoz robe ili tereta. To može biti vlasnik broda, operator broda, agencija za prijevoz ili čarterer. Prijevoznik preuzima odgovornost za siguran i pravovremen prijevoz tereta prema dogovorenim uvjetima. Teret ili roba obuhvaća sve što se prevozi pomorskim prijevozom. To uključuje opću robu, kontejnere, rasute terete kao što su žitarice ili ruda, tekuće terete poput nafte i plina, kao i posebne terete poput opasnih tvari ili teške industrijske opreme. Ugovor o prijevozu stvari morem je pravni dokument koji regulira odnos između prijevoznika i korisnika prijevoza. On definira uvjete prijevoza, odgovornost prijevoznika, uvjete isporuke tereta, osiguranje tereta i druge ključne aspekte⁴. Sastoji se od osnovnih elemenata kao što su identifikacija ugovornih strana, opis tereta, rute i luka polaska i dolaska, te uvjeti prijevoza i osiguranja.

Pojam	Definicija
Prijevoznik	Osoba ili tvrtka koja se obvezuje prevesti robu iz jednog mjesta u drugo.
Teret	Roba ili proizvodi koji se prevoze kamionom, avionom, vlakom ili brodom.
Ugovor o prijevozu	Ugovor kojim se prijevoznik obvezuje prevesti robu uz određene uvjete.

Tablica 1.

³ Tetley, W. (2008). "Marine Cargo Claims." International Shipping Publications.

⁴ Todd, P. (2015). "Cases and Materials on International Trade Law." Sweet & Maxwell.

2.1.2. Prijevoznik

Prijevoznik je osoba, tvrtka ili organizacija koja organizira i izvršava prijevoz robe pomorskim putem. Prijevoznik može biti vlasnik broda, operator broda, agencija za prijevoz ili čarterer, ovisno o vrsti dogovora o prijevozu. Prijevoznik preuzima odgovornost za siguran i pravovremen prijevoz tereta prema dogovorenim uvjetima. U slučaju oštećenja ili gubitka tereta, prijevoznik može biti odgovoran za nadoknadu štete, osim ako postoje izuzeća ili ograničenja odgovornosti predviđena ugovorom ili međunarodnim konvencijama.

Prijevoznik je ključni subjekt u pomorskom prijevozu, odgovoran za organizaciju i izvršenje transporta robe ili putnika. Prijevoznik može biti vlasnik broda, operator broda, agencija za prijevoz ili čarterer, ovisno o vrsti dogovora o prijevozu. Prijevoznik preuzima odgovornost za siguran i pravovremen prijevoz tereta prema dogovorenim uvjetima, uključujući odgovornost za štete koje mogu nastati tijekom transporta. Ova odgovornost obuhvaća sve aspekte prijevoza, od utovara tereta u polaznoj luci do isporuke tereta u odredišnoj luci.⁵ Prijevoznik također ima obvezu poštovati sve važeće međunarodne konvencije i nacionalne zakone koji reguliraju pomorski prijevoz.

2.1.3. Teret

Jedan od glavnih razloga zbog kojih brodovi danas plove jest prijevoz tereta. Bez ove vrste transporta, svjetsko gospodarstvo bi stalo. Teret je izrazito važan pojam u ovom završnom radu jer je njegov prijevoz glavna zadaća prijevoznika. Teret označava robu ili proizvode koji se prevoze različitim prijevoznim sredstvima poput kamiona, kombija, aviona, vlaka ili broda. Ova roba može se prevoziti kopnom, morem ili zrakom, a različite vrste tereta zahtijevaju različite uvjete smještaja i rukovanja.

Teret se može podijeliti u dvije glavne kategorije: tekući teret i suhi teret. Svaka od ovih kategorija dalje se dijeli na dodatne podgrupe. Kada brod prevozi samo jednu vrstu tereta, to je homogen teret, dok je heterogen teret kombinacija više različitih vrsta tereta.⁶

⁵ Zou, X. (2016). "Maritime Liabilities: Carriers' Responsibility under Hague-Visby, Hamburg, and Rotterdam Rules." *Journal of International Maritime Law*

⁶ Wilson, J. (2010). "Carriage of Goods by Sea

Transport tereta morem zahtijeva pažljivo planiranje, rukovanje i poštivanje međunarodnih regulativa kako bi se osigurala sigurnost tereta, posade i okoliša.⁷ Različite vrste tereta zahtijevaju specifične metode pakiranja, rukovanja i skladištenja, a međunarodne regulacije i standardi pomažu u osiguravanju tih procesa.

Suhi tereti- Suhi tereti obično se smještaju u međupalubni prostor, brodska skladišta ili na gornju palubu broda. Postoje četiri osnovne kategorije suhih tereta: generalni, rasuti, teški teret i hlađeni teret.

Generalni teret je širok pojam koji uključuje razne vrste robe, poput vreća, bačava, sanduka, automobila i strojeva. Ova vrsta tereta obično se prevozi linijskim brodovima ili tramperskim brodovima. Ukcavanje i iskravanje generalnog tereta sporije je zbog njegove heterogene prirode.

Rasuti teret je obično homogen, prevozi se u velikim količinama i nije pakiran. Primjeri uključuju pijesak, željezne rude, žito, šljunak i kamenje. Rasuti teret se najčešće ukrcava u brodska skladišta ili međupalublje, a karakterizira ga brži ukrcaj i iskrcaj u odnosu na generalni teret. Procesi ukrcaja i iskrcaja često su automatski mehanizirani, a prevozi se brodovima za rasuti teret.

Teški tereti su oni velikih dimenzija i težine, poput lokomotiva, vagona, dijelova hidroelektrana, tenkova i mostova. Zbog njihove težine i velikih dimenzija, potreban je veliki oprez pri opterećenju određenih dijelova broda. Ovi tereti se često prevoze brodovima s lo-lo (lift-on/lift-off), ro-ro (roll-on/roll-off) ili flo-flo (float-on/float-off) tehnologijom.

Hladni tereti zahtijevaju skladištenje na određenim temperaturama zbog svoje kvarljivosti. Ovi tereti uključuju proizvode poput mesa, ribe, povrća i voća, koji se prevoze u specijalnim brodovima opremljenim rashladnim uređajima.

Tekući teret se prevozi u tankovima tankera ili specijaliziranim brodovima. U tekući teret spadaju nafta, naftni derivati, ulja, vino, alkohol, voda i drugi tekući proizvodi. Zbog svoje prirode, tekući tereti se brže ukrcavaju i iskravaju u usporedbi sa suhim teretom. Tankeri, najveća prijevozna sredstva na svijetu, mogu doseći duljinu veću od 300 metara i kapacitet od 500,000 DWT. Najveći tanker na svijetu ikada izgrađen je Seawise Giant, sagrađen 1979. godine, s kapacitetom od 564,763 DWT.

⁷ Buljan, I. 1962, Prevoženje tereta morem, Mornarički glasnik, Split

opasni tereti mogu biti u tekućem ili suhom obliku. Opasnim teretom nazivamo robu koja nosi određenu opasnost ili rizik zbog svojih svojstava. Ovi tereti mogu predstavljati stvarnu opasnost za one koji njima rukuju. Opasni tereti se klasificiraju prema Pravilniku o rukovanju opasnim tvarima, uvjetima i načinu obavljanja prijevoza u pomorskom prometu, ukrcavanja i iskrcavanja opasnih tvari, rasutog i ostalog tereta u lukama, te načinu sprječavanja širenja isteklih ulja. Klasifikacija uključuje:

Klasa 1: Eksplozivi

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

Klasa 3: Zapaljive tekućine

Klasa 4.1: Zapaljive krute tvari

Klasa 4.2: Tvari podložne samozapaljenju

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

Klasa 5.1: Oksidirajuće tvari

Klasa 5.2: Organski peroksidi

Klasa 6.1: Otrovne tvari

Klasa 6.2: Infektivne tvari

Klasa 7: Radioaktivne tvari

Klasa 8: Korozivne tvari

Klasa 9: Ostale opasne tvari



Slika 1. Oznake i klasa opasnih tereta

Izvor: <https://preventa.hr/zastita-na-radu-upit/prijevoz-opasnih-tvari> (13/06/2024)

2.1.4. Ugovor o prijevozu stvari morem

Ugovor o prijevozu stvari morem je pravni dokument kojim se definiraju prava i obveze između prijevoznika i pošiljatelja tereta. Ovaj ugovor detaljno opisuje uvjete pod kojima će se teret prevoziti od jedne točke do druge morskim putem. Ugovor je ključan za osiguranje jasnoće i pravne sigurnosti u poslovnim odnosima između svih strana uključenih u pomorski prijevoz⁸

Ugovor o prijevozu stvari morem obuhvaća nekoliko osnovnih elemenata:

Identifikacija strana: Ugovor mora jasno identificirati sve strane uključene u prijevoz, uključujući prijevoznika, pošiljatelja i primatelja tereta.

Opis tereta: Detaljni opis prevoženog tereta, uključujući vrstu, količinu, težinu i vrijednost tereta.

Ruta i luke polaska i dolaska: Točne informacije o polazišnoj i odredišnoj luci, kao i o bilo kojim međustanicama.

Uvjeti prijevoza: Specifični uvjeti i zahtjevi za rukovanje, skladištenje i osiguranje tereta tijekom prijevoza.

Odgovornost prijevoznika: Detalji o odgovornosti prijevoznika u slučaju oštećenja, gubitka ili kašnjenja tereta.

Plaćanje: Informacije o naknadama i uvjetima plaćanja za uslugu prijevoza.

U ugovoru o prijevozu stvari morem sudjeluju nekoliko ključnih strana, od kojih svaka ima specifične uloge i odgovornosti.

Pošiljatelj: Pošiljatelj je strana koja predaje teret prijevozniku radi transporta. Pošiljatelj je odgovoran za točan opis tereta, pravilno pakiranje, označavanje i pružanje svih potrebnih dokumenata za prijevoz. Također je odgovoran za plaćanje prijevoznine i svih dodatnih troškova povezanih s transportom tereta.

Prijevoznik: Prijevoznik je strana koja se obvezuje prevesti teret od polazišne do odredišne luke. Prijevoznik je odgovoran za sigurnost tereta tijekom transporta i mora osigurati da teret stigne na odredište u dogovorenom stanju. U slučaju oštećenja ili gubitka

⁸ Tetley, W. (2008). "Marine Cargo Claims." International Shipping Publications

tereta, prijevoznik može biti odgovoran za nadoknadu štete, osim ako se može dokazati da je šteta nastala uslijed okolnosti izvan njegove kontrole, poput više sile.

Primatelj: Primatelj je strana koja je naznačena u ugovoru kao krajnji odredišni korisnik tereta. Primatelj je odgovoran za preuzimanje tereta u odredišnoj luci i, u nekim slučajevima, za plaćanje određenih troškova, poput carinskih pristojbi ili troškova skladištenja. Primatelj mora pregledati teret pri preuzimanju i prijaviti eventualna oštećenja ili nedostatke prijevozniku u dogovorenom roku.

Brodar: Brodar je vlasnik ili operater broda koji se koristi za prijevoz tereta. Brodar može biti isti kao i prijevoznik, ili može biti zasebna strana koja pruža brod za transport. Brodar je odgovoran za osiguranje da brod ispunjava sve sigurnosne standarde i da je pogodan za prijevoz ugovorenog tereta.

Ugovor o prijevozu stvari morem reguliran je međunarodnim konvencijama i nacionalnim zakonima koji osiguravaju pravnu sigurnost i definiraju prava i obveze svih strana. Ključne međunarodne konvencije koje reguliraju ugovore o prijevozu stvari morem uključuju:

Haško-Visbijska pravila: Ove konvencije definiraju osnovne odgovornosti prijevoznika i prava pošiljatelja i primatelja tereta.

Hamburška pravila: Ova pravila pružaju veću zaštitu teretnim vlasnicima proširujući odgovornost prijevoznika.

Rotterdamska pravila: Najnovija konvencija koja integrira moderni multimodalni transport i unapređuje pravila za globalnu trgovinu.

2.1.5. Brod

Pomorski prijevoz je ključan za premještanje ljudi, životinja i robe te je vitalan za razvoj gospodarstva. U današnje vrijeme, brodovi igraju središnju ulogu u pomorskom

prijevozu tereta. Prva vodena plovila izrađena su prije oko 10,000 godina, a koristila su se uglavnom za ribolov zbog tadašnjih tehnoloških ograničenja⁹. Arheološki nalazi pokazuju da su najstariji kanui izrađivani rezanjem crnogoričnih stabala pomoću kamenih alata. Jedan od najstarijih pronađenih kanua, otkriven 1955. godine tijekom izgradnje autoceste u Pessi, dug je 3 metra i širok 44 centimetara. Egipćani su prije 5,000 godina izrađivali drvene brodove od dasaka, što je dokazano brojnim arheološkim nalazima.

U antičkom razdoblju, Sredozemlje je bilo središte trgovine i brodogradnje. Plovila su se tada kretala pomoću vesala, dok su jedra koristili samo pri povoljnim vjetrovima. U srednjem vijeku, Vikinzi su gradili čvrste brodove koji su plovili Atlantskim oceanom, pokretani jedrima ili veslima. Razvoj kompasa, astrolaba i poboljšanja u kvaliteti brodova omogućili su duža putovanja i velika geografska otkrića.

Brod ne može steći svojstvo broda ako nije upisan u Upisnik brodova ili ako mu nije izdan plovidbeni list¹⁰. Razlikovanje između brodova i brodica je ključno jer ih zakon različito regulira. Prema Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske, brod mora imati duljinu trupa od najmanje 15 metara ili biti sposoban prevoziti najmanje 12 putnika¹¹. S druge strane, brodica može prevoziti najviše 12 putnika i imati maksimalnu duljinu trupa od 15 metara. S pravnog stajališta, brod je pokretna stvar bez pravne osobnosti, te ne može samostalno preuzimati obveze ili stjecati prava. Brodar ili vlasnik broda preuzima obveze i stječe prava u poslovanju s brodom. Kada se govori o brodu kao uzroku nesreće, zapravo se misli na brodara ili vlasnika, budući da brod kao takav ne može biti pravno odgovoran.¹²

Teretni brodovi su trgovački brodovi namijenjeni prijevozu tereta. Dije se na brodove za prijevoz krutog, rasutog i tekućeg tereta. Velika prednost prijevoza tereta brodom je niža cijena po jedinici tereta u usporedbi s drugim vrstama prijevoza. Iako je dostava sporija nego kopnenim ili zračnim putem i nije pogodna za kvarljivi teret, isplativa je za premještanje velikih količina nekvarljivog tereta do teško dostupnih destinacija. Prijevoz tereta brodom je izrazito siguran način prijevoza jer je krađa tereta ovim putem vrlo teško izvediva.

⁹ Mandaraka-Sheppard, A. (2013). "Modern Maritime Law and Risk Management."

¹⁰ Pomorski zakonik Republike Hrvatske, Narodne novine

¹¹ Pomorski zakonik Republike Hrvatske, Narodne novine

¹² Hill, C. (2003). "Maritime Law." LLP

3. MEĐUNARODNE KONVENCIJE, POMORSKI ZAKONIK I POVIJEST

Međunarodne konvencije igraju ključnu ulogu u reguliranju pomorskog prijevoza, osiguravajući uniformne standarde i pravila koja omogućuju siguran, efikasan i zakonit transport tereta preko međunarodnih voda. Kroz povijest, razvoj ovih konvencija bio je potaknut potrebom za harmonizacijom različitih nacionalnih pravila i prilagodbu promjenjivim tehnološkim, ekonomskim i ekološkim uvjetima.

Pomorsko pravo, također poznato kao admiralitetno pravo, ima duboke korijene u povijesti čovječanstva, sa svojim počecima u drevnim civilizacijama koje su koristile more za trgovinu i prijevoz. Evo kratkog pregleda ključnih povijesnih razdoblja i utjecaja na razvoj pomorskog prava:

Drevne civilizacije: Feničani, Grci i Rimljani bili su među prvim civilizacijama koje su uspostavile pomorska pravila. Grci su razvili rane oblike pomorskih zakona, dok su Rimljani uspostavili Lex Rhodia, zakon koji je regulirao pomorski prijevoz i gubitke na moru.

Srednji vijek: U srednjem vijeku, pomorska pravila su dodatno razvijana kroz trgovačke saveze i gradove poput Hanzeatske lige. Ova pravila, poznata kao Laws of the Hanseatic League, regulirala su trgovinu i pomorski prijevoz u sjevernoj Europi. Italijanski gradovi kao što su Pisa i Genova također su razvili svoja pomorska pravila koja su utjecala na pomorsku trgovinu na Mediteranu.

Moderno doba: S razvojem globalne trgovine u 19. i 20. stoljeću, potreba za uniformiranim međunarodnim pravilima postala je jasna. To je dovelo do uspostave modernih međunarodnih konvencija koje danas reguliraju pomorski prijevoz.

Međunarodne konvencije razvijene su kako bi pružile pravni okvir za različite aspekte pomorskog prijevoza, uključujući sigurnost plovidbe, zaštitu okoliša, odgovornost prijevoznika i prava teretnih vlasnika. Ove konvencije su rezultat međunarodnih pregovora i suradnje, te se primjenjuju na globalnoj razini.

Prva međunarodna konvencija: Jedna od prvih međunarodnih konvencija bila je „Haška pravila“ iz 1924. godine, koja je postavila temelje za regulaciju ugovora o prijevozu tereta morem. Ova konvencija definirala je osnovne odgovornosti prijevoznika i zaštitu teretnih vlasnika.

Daljnji razvoj: Haško-Visbijska pravila iz 1968. godine revidirala su i unaprijedila Haška pravila, povećavajući ograničenja odgovornosti prijevoznika i unoseći dodatne odredbe za zaštitu teretnih vlasnika. Hamburška pravila iz 1978. godine pružile su još veću zaštitu teretnim vlasnicima, dok su Rotterdamska pravila iz 2009. godine integrirale multimodalni transport i modernizirale pravila za globalnu trgovinu.

Međunarodne konvencije imaju značajan utjecaj na pomorsku industriju. One osiguravaju pravnu sigurnost i predvidljivost, smanjujući rizik od nesporazuma i sporova među sudionicima u pomorskom prijevozu. Harmonizacija pravila kroz međunarodne konvencije omogućuje učinkovitije i sigurnije obavljanje pomorskog prijevoza, štiteći interese svih uključenih strana – prijevoznika, teretnih vlasnika, posade i okoliša.

3.1. Haška pravila

Haška pravila, formalno poznata kao "Međunarodna konvencija za unifikaciju određenih pravila o tereticama" (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading), usvojena su 1924. godine u Bruxellesu.¹³ Ova pravila predstavljaju prvi pokušaj standardizacije uvjeta prijevoza tereta morem na

¹³ International Maritime Organization (IMO). "International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (The Hague Rules

međunarodnoj razini. Njihov cilj je bio zaštititi interese teretnih vlasnika i osigurati pravnu predvidljivost u pomorskom prijevozu.

U prvoj polovici 20. stoljeća, s rastom međunarodne trgovine, postala je očigledna potreba za uspostavljanjem uniformnih pravila koja bi regulirala odgovornosti prijevoznika i prava teretnih vlasnika. Prije uvođenja Haških pravila, uvjeti prijevoza tereta morem često su bili nejasni i nepravedni prema teretnim vlasnicima, što je rezultiralo brojnim sporovima i pravnom nesigurnošću.

Haška pravila sadrže nekoliko ključnih odredbi koje definiraju odgovornosti i ograničenja prijevoznika te prava teretnih vlasnika:

Odgovornost prijevoznika: Prijevoznik je odgovoran za teret od trenutka preuzimanja do trenutka isporuke. Dužan je brinuti o teretu s pažnjom dobrog gospodara, što uključuje pravilno utovarivanje, rukovanje, prijevoz, čuvanje, brigu i iskrcavanje tereta.

Ograničenja odgovornosti: Odgovornost prijevoznika je ograničena na određeni iznos po jedinici tereta. Prema Haškim pravilima, taj iznos je bio postavljen na 100 funti sterlinga po jedinici ili komadu tereta, osim ako nije drugačije ugovoreno.

Izuzeci od odgovornosti: Prijevoznik nije odgovoran za gubitak ili štetu nastalu zbog više sile, ratnih aktivnosti, piratstva, požara (ako nije prouzročen njegovim nemarom), te grešaka u navigaciji ili upravljanju brodom.

Obveza izdavanja teretnice: Prijevoznik je dužan izdati teretnicu (Bill of Lading) koja potvrđuje preuzimanje tereta i uvjete prijevoza. Teretnica služi kao dokaz o ugovoru o prijevozu i može se koristiti u trgovanju teretom.

Vrijeme za podnošenje zahtjeva: Zahtjevi za naknadu štete moraju se podnijeti unutar jedne godine od dana isporuke tereta ili dana kada je teret trebao biti isporučen.¹⁴

Haška pravila brzo su postala temelj za regulaciju ugovora o prijevozu tereta morem i prihvaćena su u mnogim zemljama širom svijeta. Njihova unifikacija pravila na međunarodnoj razini smanjila je pravnu nesigurnost i osigurala pravednije uvjete za sve sudionike u pomorskom prijevozu.

¹⁴ International Maritime Organization (IMO). "International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (The Hague Rules

3.2. Haško-Visbijska pravila

Haško-Visbijska pravila, formalno poznata kao "Protokol iz Bruxellesa 1968. godine," predstavljaju revidiranu verziju originalnih Haških pravila iz 1924. godine. Ova pravila su usvojena kako bi se riješili nedostaci i ograničenja prvobitnih Haških pravila, pružajući modernizirani okvir za regulaciju odgovornosti prijevoznika i prava teretnih vlasnika u međunarodnom pomorskom prijevozu

Nakon usvajanja Haških pravila, postalo je jasno da su potrebne daljnje reforme kako bi se prilagodili rastućim zahtjevima međunarodne trgovine i tehnologijskim napretcima u pomorskom prijevozu. Haško-Visbijska pravila razvijena su kao odgovor na te potrebe, dodajući ključne izmjene koje povećavaju zaštitu teretnih vlasnika i osiguravaju veću pravnu predvidljivost.

Haško-Visbijska pravila uvode nekoliko ključnih izmjena u odnosu na originalna Haška pravila, uključujući:¹⁵

Povećana ograničenja odgovornosti: Jedna od najznačajnijih promjena bila je povećanje ograničenja odgovornosti prijevoznika. Prema Haško-Visbijskim pravilima, odgovornost prijevoznika je ograničena na 666,67 SDR (Special Drawing Rights) po jedinici ili 2 SDR po kilogramu tereta, ovisno o tome što je veće¹⁶. SDR je međunarodna valuta koju je kreirao Međunarodni monetarni fond (IMF).

Vrijeme za podnošenje zahtjeva: Haško-Visbijska pravila zadržavaju jednogodišnji rok za podnošenje zahtjeva za naknadu štete, ali omogućuju strankama da se dogovore o produženju ovog roka.

Teretnica: Prijevoznik je i dalje dužan izdati teretnicu (Bill of Lading) koja služi kao dokaz o preuzimanju tereta i uvjetima prijevoza. Teretnica je ključni dokument u pomorskom prijevozu koji se koristi u trgovanju teretom.

Obveza brige o teretu: Haško-Visbijska pravila dodatno naglašavaju odgovornost prijevoznika za brigu o teretu tijekom prijevoza, uključujući pravilno utovarivanje, rukovanje, transport, skladištenje, brigu i iskrcavanje tereta.

¹⁵ International Maritime Organization (IMO). "Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading

¹⁶ International Maritime Organization (IMO). "Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading

Izuzeci od odgovornosti: Prijevoznik nije odgovoran za gubitak ili štetu nastalu zbog djelovanja više sile, ratnih aktivnosti, piratstva, požara, grešaka u navigaciji ili upravljanju brodom, pod uvjetom da nije prouzročeno njegovim nemarom..

Haško-Visbijska pravila usvojena su i primijenjena u mnogim zemljama širom svijeta, čime su postala standard za regulaciju ugovora o prijevozu tereta morem. Ova pravila značajno su doprinijela smanjenju pravne nesigurnosti i povećanju zaštite teretnih vlasnika, osiguravajući pravednije i transparentnije uvjete prijevoza.

3.3. Hamburška pravila

Hamburška pravila, formalno poznata kao "Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu tereta morem" (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea), usvojena su 1978. godine i stupila su na snagu 1992. godine.¹⁷ Ova pravila predstavljaju značajan korak naprijed u pomorskom pravu, pružajući veću zaštitu teretnim vlasnicima i prilagođavajući se suvremenim potrebama globalne trgovine.

Nakon usvajanja Haških pravila i njihovih revizija kroz Haško-Visbijska pravila, postalo je jasno da su potrebne daljnje reforme kako bi se riješili preostali izazovi i nepravde u pomorskom prijevozu. Hamburška pravila razvijena su pod okriljem Ujedinjenih naroda s ciljem povećanja zaštite teretnih vlasnika i poboljšanja odgovornosti prijevoznika.

Hamburška pravila uvode nekoliko ključnih promjena i poboljšanja u odnosu na prethodne konvencije:

Proširena odgovornost prijevoznika: Prijevoznik je odgovoran za gubitak, štetu ili kašnjenje u isporuci tereta osim ako može dokazati da nije kriv za nastalu štetu. Prijevoznik mora dokazati da je poduzeo sve razumne mjere kako bi izbjegao štetu ili da je šteta nastala iz razloga koje nije mogao spriječiti.

Dužnost pažnje: Hamburška pravila naglašavaju dužnost pažnje koju prijevoznik mora pokazati u rukovanju, transportu i skladištenju tereta. Prijevoznik mora poduzeti sve potrebne mjere kako bi osigurao sigurnost tereta tijekom cijelog prijevoza.

¹⁷ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). "United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules), 1978

Ograničenja odgovornosti: Odgovornost prijevoznika ograničena je na 835 SDR (Special Drawing Rights) po jedinici ili 2,5 SDR po kilogramu tereta, ovisno o tome što je veće. Ova ograničenja su viša od onih utvrđenih u Haškim pravilima, čime se povećava potencijalna naknada za oštećeni ili izgubljeni teret.¹⁸

Kašnjenje u isporuci: Hamburška pravila uključuju posebne odredbe za kašnjenje u isporuci tereta, definirajući da prijevoznik može biti odgovoran za štetu nastalu zbog kašnjenja ako teret ne stigne unutar dogovorenog vremena.

Vrijeme za podnošenje zahtjeva: Hamburška pravila produžuju rok za podnošenje zahtjeva za naknadu štete na dvije godine od dana isporuke tereta ili dana kada je teret trebao biti isporučen. Ovaj produženi rok omogućuje teretnim vlasnicima više vremena za podnošenje zahtjeva i osigurava pravedniji postupak.¹⁹

3.4. Rotterdamska pravila

Rotterdamska pravila, formalno poznata kao "Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima za međunarodni prijevoz robe u cijelosti ili djelomično morem" (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea), usvojena su 2008. godine i stupila su na snagu 2009. godine.²⁰ Ova pravila predstavljaju najnoviji pokušaj modernizacije i harmonizacije međunarodnog pomorskog prava, integrirajući multimodalni prijevoz i reflektirajući suvremene potrebe globalne trgovine.

Nakon Hamburških pravila, postalo je jasno da su potrebne dodatne reforme kako bi se prilagodili promjenama u globalnoj trgovini i tehnologiji. Rotterdam Rules razvijene su kako bi nadogradile prethodne konvencije (Haška, Haško-Visbijska i Hamburška pravila) te ponudile sveobuhvatan pravni okvir koji obuhvaća sve vrste prijevoza uključene u međunarodni prijevoz robe.

Rotterdamska pravila uvode nekoliko ključnih novosti i poboljšanja u odnosu na prethodne konvencije:

¹⁸ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). "United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules), 1978"

¹⁹ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). "United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules), 1978"

²⁰ United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL). "United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules), 2008"

Multimodalni prijevoz: Jedna od najvećih novosti Rotterdamskih pravila je njihova primjena na multimodalni prijevoz, odnosno prijevoz koji uključuje više od jednog načina transporta (npr. morem, cestom, željeznicom). Ova pravila reguliraju cijeli lanac prijevoza, od početne do krajnje točke isporuke.

Elektronički transportni dokumenti: Rotterdamska pravila prepoznaju i reguliraju upotrebu elektroničkih transportnih dokumenata, što je značajan napredak u digitalizaciji i modernizaciji pomorskog prijevoza. To omogućuje bržu i efikasniju obradu transportnih dokumenata.²¹

Odgovornost prijevoznika: Prijevoznik je odgovoran za teret od trenutka preuzimanja do trenutka isporuke. Rotterdam Rules definiraju odgovornost prijevoznika za gubitak, štetu ili kašnjenje tereta, osim ako može dokazati da je poduzeo sve razumne mjere za izbjegavanje štete ili da je šteta nastala iz razloga koje nije mogao kontrolirati.

Ograničenja odgovornosti: Odgovornost prijevoznika je ograničena na 875 SDR (Special Drawing Rights) po jedinici ili 3 SDR po kilogramu tereta, ovisno o tome što je veće. Ovo povećanje ograničenja odgovornosti reflektira rastuće vrijednosti tereta i potrebe za većom zaštitom teretnih vlasnika.²²

Obveza pažnje: Rotterdam Rules dodatno naglašavaju dužnost pažnje koju prijevoznik mora pokazati u rukovanju, transportu i skladištenju tereta. Prijevoznik mora poduzeti sve potrebne mjere kako bi osigurao sigurnost tereta tijekom cijelog prijevoza.

Vrijeme za podnošenje zahtjeva: Rok za podnošenje zahtjeva za naknadu štete produžen je na dvije godine od dana isporuke tereta ili dana kada je teret trebao biti isporučen. Ovaj produženi rok pruža teretnim vlasnicima više vremena za podnošenje zahtjeva i osigurava pravedniji postupak.

Rotterdamska pravila imaju za cilj pružiti sveobuhvatan i moderniziran pravni okvir koji reflektira suvremene potrebe međunarodnog prijevoza robe. Iako još uvijek nije postigla univerzalnu prihvaćenost, ova pravila predstavljaju značajan napredak u regulaciji međunarodnog pomorskog prava, posebice u kontekstu multimodalnog prijevoza i digitalizacije transportnih dokumenata.

²¹ United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL). "United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules), 2008

²² United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL). "United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules), 2008

3.5. SDR Protokol

SDR protokol, ili Protokol o posebnim pravima vučenja (Special Drawing Rights Protocol), usvojen je 1979. godine kako bi se dodatno unaprijedila Haško-Visbijska pravila²³. Glavni cilj ovog protokola je usklađivanje ograničenja odgovornosti prijevoznika s promjenama u međunarodnoj ekonomiji i trgovini, posebno s obzirom na inflaciju i promjene u valutnim tečajevima.

Nakon usvajanja Haških pravila 1924. i njihove revizije kroz Haško-Visbijska pravila 1968., postalo je jasno da su potrebna daljnja prilagođavanja kako bi se osigurala relevantnost ograničenja odgovornosti prijevoznika u kontekstu globalne ekonomije. SDR protokol razvijen je kako bi riješio te izazove, uvodeći fleksibilniji i prilagodljiviji pristup određivanju ograničenja odgovornosti.

Glavne odredbe SDR protokola:

Primjena SDR-a: Protokol zamjenjuje prethodna ograničenja odgovornosti izražena u zlatnim francima s ograničenjima izraženim u Specijalnim pravima vučenja (SDR). SDR je međunarodna rezervna imovina koju je stvorio Međunarodni monetarni fond (IMF) kako bi dopunila postojeće rezerve članica. SDR-ovi se temelje na košarici glavnih svjetskih valuta, što im daje veću stabilnost.

Ograničenja odgovornosti: SDR protokol povećava ograničenja odgovornosti prijevoznika na 666,67 SDR po jedinici ili 2 SDR po kilogramu tereta, ovisno o tome što je veće. Ovo povećanje odražava promjene u ekonomskim uvjetima i potrebu za većom zaštitom teretnih vlasnika.²⁴

Fleksibilnost i prilagodljivost: Korištenje SDR-a omogućuje prilagodljivost ograničenja odgovornosti u skladu s promjenama u međunarodnim valutnim tečajevima i inflacijom. To osigurava da ograničenja odgovornosti ostaju relevantna i pravedna unatoč ekonomskim promjenama.

SDR protokol predstavlja važan korak u evoluciji međunarodnog pomorskog prava, osiguravajući da ograničenja odgovornosti prijevoznika ostanu relevantna i pravedna unatoč promjenama u globalnoj ekonomiji. Korištenje SDR-a omogućuje fleksibilniji pristup regulaciji odgovornosti, pružajući veću sigurnost i zaštitu teretnim vlasnicima. Usvajanjem

²³ Protocol Amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading

²⁴ International Maritime Organization (IMO). "Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (Visby Rules), 1968

SDR protokola, međunarodna zajednica pokazuje spremnost za prilagodbu i modernizaciju pravnih okvira kako bi bolje odgovorila na suvremene izazove globalne trgovine.

3.6. Pomorski zakonik

Pomorski zakonik Republike Hrvatske predstavlja temeljni pravni akt koji regulira pomorski promet, prava i obveze pomoraca, sigurnost plovidbe, zaštitu morskog okoliša te pravila za registraciju brodova i brodica.²⁵ Usvojen je kako bi se osigurao skladan i siguran razvoj pomorske djelatnosti, usklađen s međunarodnim konvencijama i standardima.

Pomorski zakonik Republike Hrvatske donesen je prvi put 1994. godine, a kasnije je doživio nekoliko izmjena i dopuna kako bi se prilagodio promjenjivim potrebama i međunarodnim standardima. Zadnje izmjene donijele su značajna poboljšanja u pogledu sigurnosti plovidbe, zaštite okoliša i pravnog statusa brodova i pomoraca.

Glavne odredbe Pomorskog zakonika Republike Hrvatske:

Plovidba i sigurnost: Pomorski zakonik detaljno regulira uvjete za sigurnu plovidbu, uključujući tehničke standarde za brodove, opremu za spašavanje, protupožarne sustave i obuku posade. Osigurava primjenu međunarodnih standarda i konvencija kao što su SOLAS i STCW.

Registracija brodova: Brod ne može steći svojstvo broda ako nije upisan u Upisnik brodova ili ako mu nije izdan plovidbeni list²⁶. Zakonik detaljno opisuje postupak registracije brodova i brodica, te uvjete koje moraju ispunjavati kako bi bili upisani u odgovarajuće registre.

Prava i obveze brodarka i posade: Zakonik definira prava i obveze brodarka, vlasnika brodova i pomoraca. To uključuje radne uvjete, plaće, zdravstvenu zaštitu, pravo na odmor, te pravila za rješavanje radnih sporova i disciplinske mjere. Posebna pažnja posvećena je sigurnosti i zaštiti pomoraca.

Ugovori o prijevozu: Ova odredba regulira ugovore o prijevozu tereta i putnika morem, uključujući obveze prijevoznika u vezi s preuzimanjem, transportom i isporukom tereta. Također, detaljno su opisane odgovornosti prijevoznika za štetu ili gubitak tereta i procedure za rješavanje sporova.

²⁵ <https://www.zakon.hr/z/310/Pomorski-zakonik>

²⁶ Pomorski zakonik Republike Hrvatske, Narodne novine

Zaštita morskog okoliša: Pomorski zakonik uključuje mjere za zaštitu morskog okoliša, usklađene s međunarodnim konvencijama kao što je MARPOL²⁷. Ove mjere obuhvaćaju pravila za ispuštanje štetnih tvari, postupanje s otpadom i sprječavanje zagađenja mora.

Pomorski sudovi i nadležnost: Zakonik određuje nadležnost pomorskih sudova i postupke za rješavanje pomorskih sporova. To uključuje pravila o pomorskim hipotekama, zastavama povoljnosti, te postupke za arbitražu i medijaciju u pomorskim sporovima.

Pomorski zakonik Republike Hrvatske integrira i usklađuje nacionalne propise s brojnim međunarodnim konvencijama.

²⁷ <https://mmpi.gov.hr/more-86/propisi-99/pomorski-zakonik/24412>

4. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETU NA TERETU

Odgovornost prijevoznika za štete na teretu je ključna tema u pomorskom pravu koja se bavi reguliranjem prava i obveza prijevoznika i vlasnika tereta u slučaju gubitka, oštećenja ili kašnjenja tereta tijekom pomorskog prijevoza. Ova odgovornost je regulirana međunarodnim konvencijama, nacionalnim zakonima i ugovorima između prijevoznika i vlasnika tereta.

Šteta na teretu definira se kao svaki gubitak, oštećenje ili kašnjenje u isporuci tereta koji se događa tijekom prijevoza²⁸. Definiraju se uvjeti pod kojima prijevoznik snosi odgovornost za štetu.

Određivanje odgovornosti prijevoznika za štete na teretu složen je proces koji se temelji na različitim pravnim izvorima, uključujući međunarodne konvencije, nacionalne zakone i specifične ugovorne odredbe.²⁹



Slika 2. Šteta na kontejneru

Ivor: <https://recoupex.com/4-most-common-types-of-cargo-damage/>

²⁸ Polić, I. (2011). "Prijevoz tereta morem i odgovornost prijevoznika." Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu.

²⁹ Wilson, J. (2010). "Carriage of Goods by Sea." Oxford University Press

4.1. Vrste šteta na teretu

Šteta na teretu može biti fizička, financijska ili vremenska.³⁰ Fizička šteta uključuje oštećenje ili uništenje tereta, financijska šteta odnosi se na gubitak vrijednosti tereta zbog kašnjenja ili neispravnog rukovanja, dok vremenska šteta podrazumijeva kašnjenje u isporuci koje uzrokuje dodatne troškove ili gubitke za primatelja tereta. Standardi skrbi koje prijevoznik mora poštovati uključuju pravilno rukovanje, skladištenje i transport tereta, kako bi se smanjio rizik od štete.

Vrste šteta na teretu su raznolike i mogu nastati iz brojnih razloga, uključujući fizičke, biološke, kemijske uzroke, loše rukovanje ili djelovanje više sile.³¹ Razumijevanje ovih vrsta šteta ključno je za upravljanje rizicima i osiguranje odgovarajuće zaštite tereta tijekom pomorskog prijevoza. Pravilna identifikacija i dokumentacija šteta također su bitni za rješavanje sporova i ostvarivanje prava na naknadu štete.³²

Štete na teretu tijekom pomorskog prijevoza mogu se klasificirati u različite kategorije na temelju uzroka, prirode i posljedica oštećenja³³. Razumijevanje ovih vrsta šteta ključno je za osiguranje odgovarajuće zaštite tereta i rješavanje sporova vezanih uz odgovornost prijevoznika.

Vrsta štete	Opis	Odgovornost prijevoznika
Mehanička oštećenja	Šteta uzrokovana fizičkim udarom ili lošim rukovanjem.	Da
Kvarenje	Degradacija ili propadanje robe zbog vremenskih uvjeta ili neadekvatnog skladištenja.	Da
Krađa	Gubitak robe zbog krađe tijekom prijevoza.	Da

Tablica 2. Vrste, opis i odgovornost prijevoznika za štetu na teretu

³⁰ Wilson, J. (2010). "Carriage of Goods by Sea." Oxford University Press

³¹ Wilson, J. (2010). "Carriage of Goods by Sea." Oxford University Press

³² Hill, C. (2003). "Maritime Law." LLP.

³³ Wilson, J. (2010). "Carriage of Goods by Sea." Oxford University Press

Fizička oštećenja tereta

Mehanička oštećenja:

Udaranje i pomicanje: Ova vrsta oštećenja nastaje uslijed udaraca ili pomicanja tereta tijekom utovara, istovara ili transporta. To može uključivati lomljenje, udubljenja, grebanje ili savijanje tereta.³⁴

Komprimiranje: Nastaje kada teret bude podvrgnut prevelikom pritisku, što može uzrokovati deformacije ili lomljenje, posebno kod krhkih ili osjetljivih predmeta.

Oštećenja zbog vlage

Kondenzacija: Oštećenja uzrokovana kondenzacijom mogu nastati kada se promijeni temperatura unutar skladišta broda, uzrokujući stvaranje vlage na površini tereta. Ovo može dovesti do korozije metalnih dijelova, uništavanja papira ili kvarenja hrane.

Propuštanje: Voda može ući u skladišni prostor kroz oštećenja na brodu ili zbog lošeg pakiranja, što može uzrokovati truljenje, hrđanje ili druge oblike kvarenja tereta.

Temperaturna oštećenja

Pregrijavanje: Tereti poput hrane, lijekova ili kemikalija mogu biti osjetljivi na visoke temperature. Pregrijavanje može dovesti do kvarenja, gubitka svojstava ili kemijskih reakcija.

Smrzavanje: Neki tereti, poput tekućina ili osjetljivih materijala, mogu biti oštećeni ili uništeni ako su izloženi ekstremno niskim temperaturama.

Biološka oštećenja

Napad štetnika:

Insekti: Štetnici poput kukaca mogu zaraziti teret, posebno hranu, drvo ili tekstil, uzrokujući značajne gubitke i kontaminaciju.

Glodavci: Miševi i štakori mogu uzrokovati fizičku štetu teretu grickanjem i onečišćenjem, što može dovesti do zdravstvenih rizika i financijskih gubitaka.

Mikrobiološka oštećenja:

³⁴ Todd, P. (2015). "Cases and Materials on International Trade Law." Sweet & Maxwell.

Plijesan i gljivice: Ovi organizmi mogu rasti na vlažnim površinama, uzrokujući truljenje, kvarenje i neugodne mirise, što može učiniti teret neupotrebljivim.

Kemijska oštećenja

Korozija:

Metalni predmeti: Kontakt s vodom ili kemikalijama može uzrokovati hrđanje i koroziju metalnih predmeta, smanjujući njihovu vrijednost i funkcionalnost.

Kemijske reakcije:

Reaktivni materijali: Tereti koji su osjetljivi na kemijske reakcije mogu biti oštećeni kontaktom s drugim kemikalijama ili zbog neprikladnih skladišnih uvjeta.

Oštećenja zbog lošeg rukovanja

Nepravilno pakiranje:

Slabo pakiranje: Neodgovarajuće ili nekvalitetno pakiranje može dovesti do oštećenja tereta tijekom transporta. To uključuje neadekvatno učvršćivanje, korištenje neodgovarajućih materijala ili loše označavanje.

Loše rukovanje:

-Neiskusna posada: Nepravilno rukovanje teretom od strane neiskusne ili nemarne posade može uzrokovati fizička oštećenja, posebno tijekom utovara i istovara.

Oštećenja zbog više sile

Prirodne katastrofe:

Oluje: Jaki vjetrovi, valovi i kiše mogu uzrokovati značajna oštećenja tereta. Oluje mogu pomaknuti teret unutar skladišta broda, što može dovesti do mehaničkih oštećenja.

Potresi i tsunamiji: Ove prirodne katastrofe mogu uzrokovati pomicanje ili prevrnutje broda, što može dovesti do gubitka ili ozbiljnog oštećenja tereta.

Ratne aktivnosti i piratstvo:

Napadi: Teret može biti oštećen, uništen ili ukraden tijekom ratnih aktivnosti ili piratskih napada. Osiguranje tereta za ovakve rizike često zahtijeva posebne uvjete.

4.2. Izuzeća od odgovornosti

Izuzeća od odgovornosti prijevoznika su situacije i uvjeti pod kojima prijevoznik nije odgovoran za gubitak, oštećenje ili kašnjenje tereta tijekom pomorskog prijevoza.³⁵ Ova izuzeća definirana su međunarodnim konvencijama, nacionalnim zakonima i ugovornim klauzulama kako bi se zaštitili interesi prijevoznika u specifičnim okolnostima koje su izvan njihove kontrole. Međunarodne konvencije kao što su Haška pravila, Haško-Visbijska pravila, Hamburška pravila i Rotterdamska pravila pružaju osnovni okvir za izuzeća od odgovornosti prijevoznika. Prema Haškim i Haško-Visbijskim pravilima, prijevoznik nije odgovoran za štetu ili gubitak tereta u slučajevima više sile, ratnih aktivnosti, piratstva, grešaka u navigaciji ili upravljanju brodom, požara, spasilačkih operacija, nedostatka pakiranja te prirode tereta. Viša sila odnosi se na prirodne katastrofe poput oluja, potresa ili tsunamija koje prijevoznik nije mogao predvidjeti niti spriječiti. Ratne aktivnosti i piratstvo obuhvaćaju štete nastale zbog ratnih aktivnosti, neprijateljskih činova ili piratstva. Greške u navigaciji ili upravljanju brodom uključuju greške koje su počinili kapetan ili posada broda tijekom navigacije ili upravljanja brodom. Požar kao izuzeće znači da prijevoznik nije odgovoran za štetu uzrokovanu požarom ako nije nastala zbog njegove vlastite greške ili nemara. Spasilačke operacije odnose se na štete nastale tijekom ili zbog pokušaja spašavanja života ili imovine na moru. Nedostatak pakiranja obuhvaća štete uzrokovane neadekvatnim pakiranjem tereta koje je izvršio pošiljatelj, dok priroda tereta odnosi se na štete koje su rezultat prirodnih svojstava tereta, poput kvarenja voća, hrđe metala ili pucanja stakla.

Hamburška pravila smanjuju broj izuzeća i povećavaju odgovornost prijevoznika. Prijevoznik može biti oslobođen odgovornosti ako dokaže da je šteta nastala zbog više sile, nedovoljna ili neprikladna ambalaža, ratne aktivnosti, štrajkovi i radni sporovi. Rotterdamska pravila proširuju odgovornost prijevoznika na multimodalni prijevoz i unose dodatna izuzeća. Prijevoznik može biti oslobođen

odgovornosti ako teretni dokumenti nisu pravilno evidentirani u elektroničkom formatu ili ako se izuzeća odnose na različite faze transporta uključujući cestovni, željeznički ili zračni prijevoz.

Nacionalni zakoni često integriraju međunarodne konvencije, ali mogu uključivati dodatna izuzeća specifična za određenu zemlju. Primjerice, Pomorski zakonik Republike

³⁵ Yates, D. (2011). "Legal Issues in the Carriage of Goods by Sea." *Journal of Maritime Law & Commerce*

Hrvatske usklađen je s međunarodnim standardima, ali može sadržavati specifične odredbe koje se odnose na odgovornost i izuzeća prijevoznika unutar hrvatskog pravnog okvira. Ugovori o prijevozu tereta često uključuju specifične klauzule koje definiraju izuzeća od odgovornosti. Ove klauzule mogu proširiti, ograničiti ili prilagoditi izuzeća utvrđena međunarodnim konvencijama i nacionalnim zakonima. Klauzule o oslobađanju od odgovornosti za specifične rizike, poput kvarljivih proizvoda tijekom dugih putovanja, ili klauzule o ograničenju iznosa odgovornosti na određeni iznos po jedinici tereta ili kilogramu, često su uključene u ove ugovore.

Određivanje odgovornosti prijevoznika obično uključuje analizu ugovora o prijevozu tereta, istraživanje štete kako bi se utvrdio uzrok štete ili gubitka tereta, primjenu relevantnih međunarodnih konvencija, nacionalnih zakona i ugovornih odredbi na slučaj, te dokazivanje da prijevoznik nije odgovoran za štetu ako se poziva na izuzeće od odgovornosti.

4.2.1. Viša sila

Viša sila, ili "force majeure," u kontekstu pomorskog prijevoza odnosi se na nepredviđene događaje izvan kontrole prijevoznika koji ga oslobađaju odgovornosti za štetu na teretu.³⁶ Takvi događaji moraju biti izvanredni, neizbježni i takvi da ih prijevoznik nije mogao predvidjeti ili spriječiti, čak ni uz najveću pažnju i volju.

Primjeri događaja koji se smatraju višom silom uključuju prirodne katastrofe poput potresa, tsunamija, poplava, uragana i tornada, ratne operacije, građanske nemire, terorističke napade ili piratstvo na moru. Zdravstvene krize, kao što su pandemije ili epidemije, također mogu ometati normalno poslovanje i prijevoz tereta, kao i vladine intervencije poput embarga, zatvaranja granica, konfiskacije ili drugih vladinih mjera koje utječu na transport.

Međunarodne konvencije poput Hague-Visby Rules, Hamburg Rules i Rotterdam Rules priznaju koncept više sile i specificiraju uvjete pod kojima prijevoznik može biti oslobođen odgovornosti. Na primjer, prema Hague-Visby pravilima, prijevoznik nije odgovoran za gubitak ili štetu na teretu ako dokaže da je šteta prouzročena višom silom.

Za oslobađanje od odgovornosti, prijevoznik mora dokazati da je događaj bio izvan njegove kontrole, da je bio nepredvidiv i neizbježan te da je poduzeo sve razumne mjere kako bi spriječio ili umanjio štetu. Sudska praksa često uključuje analizu specifičnih okolnosti svakog slučaja.³⁷ U slučaju oluje, na primjer, sud će razmotriti jesu li vremenski

³⁶ Šikić, D. (2017). "Osiguranje tereta u pomorskom prometu." Hrvatska pravna revija

³⁷ Crnčić, A. (2014). "Multimodalni prijevoz tereta i odgovornost prijevoznika." Zbornik radova Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu

uvjeti bili zaista izvanredni i nepredvidivi te je li prijevoznik poduzeo odgovarajuće mjere opreza.

Viša sila predstavlja značajno izuzeće od odgovornosti prijevoznika, ali je njezina primjena strogo regulirana. Prijevoznik mora dokazati da je šteta nastala uslijed događaja koji su bili izvan njegove kontrole i da su poduzete sve moguće mjere za sprječavanje ili smanjenje štete. Međunarodne konvencije pružaju pravni okvir za definiranje i primjenu ovog izuzeća, čime se osigurava pravna sigurnost za sve sudionike u pomorskom prijevozu.

4.2.2. Djelovanje trećih strana

Djelovanje trećih strana kao izuzeće od odgovornosti prijevoznika u pomorskom prijevozu odnosi se na situacije gdje šteta na teretu nastaje zbog radnji ili propusta drugih subjekata koji nisu pod kontrolom prijevoznika.³⁸ Ovo izuzeće je priznato u međunarodnim konvencijama i zakonima o pomorskom prijevozu kako bi se zaštitili prijevoznici od odgovornosti za događaje koje nisu mogli kontrolirati ili spriječiti.

Primjeri djelovanja trećih strana uključuju radnje radnika u lukama koji obavljaju utovar i istovar tereta, greške ili nemar drugih prevoznika u multimodalnom prijevozu, kao i kvarovi na infrastrukturi poput dizalica ili skladišnih objekata. Također, djelovanje trećih strana može uključivati nezakonite radnje poput krađe ili vandalizma, koje su počinili pojedinci koji nisu povezani s prijevoznikom.

Prema međunarodnim konvencijama kao što su Hague-Visby Rules, Hamburg Rules i Rotterdam Rules, prijevoznik može biti oslobođen odgovornosti ako dokaže da je šteta nastala isključivo zbog djelovanja trećih strana. U ovim slučajevima, prijevoznik mora pružiti dokaze da je poduzeo sve razumne mjere za osiguranje sigurnosti tereta i da šteta nije nastala zbog njegovog nemara ili propusta.

Na primjer, ako je teret oštećen tijekom utovara zbog greške radnika u luci, prijevoznik može biti oslobođen odgovornosti ako može dokazati da su radnici angažirani od strane luke ili pošiljatelja te da on nije imao kontrolu nad njihovim radom. Sudska praksa često zahtijeva detaljnu analizu specifičnih okolnosti kako bi se utvrdilo je li prijevoznik poduzeo sve razumne mjere opreza i je li šteta nastala isključivo zbog djelovanja treće strane.

U slučaju multimodalnog prijevoza, odgovornost može biti složenija jer uključuje više prevoznika i različite vrste transporta. Prijevoznik mora dokazati da je šteta nastala u segmentu transporta kojim upravlja treća strana i da on nije mogao utjecati na događaje koji su doveli do štete.

Izuzeće zbog djelovanja trećih strana omogućava prijevoznicima da se zaštite od nepravedne odgovornosti za događaje koje nisu mogli kontrolirati, ali istovremeno postavlja visoke standarde za dokazivanje i poduzimanje razumnih mjera za zaštitu tereta. Međunarodne konvencije i sudska praksa pružaju okvir za primjenu ovog izuzeća, čime se osigurava pravna sigurnost i pravičnost u pomorskom prijevozu.

³⁸ Polić, I. (2011). "Prijevoz tereta morem i odgovornost prijevoznika." Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu.

4.3. Ograničenja odgovornosti

Ograničenja odgovornosti prijevoznika u pomorskom prometu odnose se na pravne i financijske granice koje određuju maksimalan iznos naknade koju prijevoznik mora platiti u slučaju štete, gubitka ili kašnjenja tereta tijekom transporta morem. Ova ograničenja su uspostavljena kako bi se osigurala pravna sigurnost i predvidljivost za obje strane uključene u transport – prijevoznike i vlasnike tereta. Ograničenja odgovornosti su regulirana međunarodnim konvencijama i nacionalnim zakonima koji definiraju specifične uvjete pod kojima prijevoznik može biti oslobođen ili ograničen u svojoj odgovornosti. Ograničenja odgovornosti imaju ključnu ulogu u regulaciji pomorskog prijevoza, osiguravajući ravnotežu između zaštite interesa prijevoznika i vlasnika tereta. Financijska ograničenja i rokovi za podnošenje zahtjeva ključni su elementi ovog sustava, pomažući u smanjenju broja sporova i osiguravajući pravdu i pravednost u postupcima nadoknade štete.

4.3.1. Visina odgovornosti

Visinu odgovornosti definira maksimalni iznos naknade koju prijevoznik mora platiti za štetu na teretu. Ova ograničenja se često izračunavaju na temelju težine tereta ili njegove vrijednosti.

Haško-Visbijska pravila: Prema ovim pravilima, odgovornost prijevoznika je ograničena na 666,67 SDR (Special Drawing Rights) po jedinici ili 2 SDR po kilogramu tereta, ovisno o tome što je veće. SDR je međunarodna valuta koju koristi Međunarodni monetarni fond (IMF) kako bi se osigurala stabilnost i predvidljivost u međunarodnom transportu.

Hamburška pravila: Ova pravila povećavaju ograničenja odgovornosti na 835 SDR po jedinici ili 2,5 SDR po kilogramu tereta, pružajući veću zaštitu teretnim vlasnicima i proširujući odgovornost prijevoznika.

Roterdamska pravila: Ove pravila dodatno povećavaju ograničenja na 875 SDR po jedinici ili 3 SDR po kilogramu tereta, integrirajući moderni multimodalni transport i unapređujući pravila za globalnu trgovinu.

Financijska ograničenja pomažu u zaštiti prijevoznika od prekomjernih financijskih gubitaka i osiguravaju pravnu sigurnost u poslovanju. Vlasnici tereta također mogu osigurati svoje terete kako bi dodatno zaštitili svoje interese

Pomorski zakonik odredio je da jedan kolet iznosi 666.67 SDR-a, a u slučaju izračunavanja po kg bruto težini iznosi 2 SDR-a.

4.3.2. Primjena ograničenja odgovornosti i iznimke

Postoje specifični uvjeti kada ograničenja odgovornosti ne vrijede. Ako se dokaže da je šteta nastala zbog namjere ili grube nepažnje prijevoznika, ograničenja odgovornosti mogu biti poništena. Ovo osigurava da prijevoznik ne može iskoristiti ograničenja odgovornosti kako bi izbjegao odgovornost za ozbiljne propuste ili namjerne radnje.

Grubi nemar ili namjera- Jedna od ključnih iznimki je situacija kada se dokaže da je šteta nastala zbog grubog nemara ili namjere prijevoznika. U takvim slučajevima, sud može poništiti ograničenja odgovornosti i odrediti puni iznos naknade štete. Na primjer, ako prijevoznik namjerno ošteti teret ili ne poduzme osnovne mjere opreza, ograničenja odgovornosti neće vrijediti. Ova iznimka osigurava da

prijevoznik ne može izbjeći odgovornost za ozbiljne propuste ili namjerne radnje koje uzrokuju štetu na teretu.

Specifični uvjeti u ugovoru- Ugovori o prijevozu također mogu sadržavati specifične klauzule koje dodatno definiraju ili ograničavaju odgovornost prijevoznika. Na primjer, ugovor može sadržavati odredbe o specifičnim vrstama tereta koji su izuzeti od ograničenja odgovornosti ili o dodatnim mjerama opreza koje prijevoznik mora poduzeti. Ako prijevoznik prekrši ove ugovorne odredbe, ograničenja odgovornosti mogu biti poništena.

Viša sila- Iako viša sila (force majeure) često djeluje kao zaštitni mehanizam za prijevoznike, u nekim slučajevima može se smatrati iznimkom koja poništava ograničenja odgovornosti. Ako se dokaže da prijevoznik nije poduzeo sve razumne mjere za ublažavanje učinaka više sile ili je djelovao nepažljivo, sud može odlučiti da ograničenja odgovornosti ne vrijede.

4.4. Trajanje odgovornosti prijevoznika

Trajanje odgovornosti prijevoznika definira razdoblje u kojem prijevoznik snosi odgovornost za teret, počevši od trenutka preuzimanja do trenutka isporuke.³⁹ Ova

³⁹ Lennox, L. (2006). "Carriage of Goods by Sea: The Role of International Conventions and Agreements." Maritime Law Association.

odgovornost varira ovisno o primjenjivoj međunarodnoj konvenciji i specifičnim ugovornim klauzulama. Prema Haškim i Haško-Visbijskim pravilima, odgovornost prijevoznika započinje od trenutka kada preuzme teret na brodu i traje do isporuke tereta na određenu luku. Ova pravila pokrivaju cijelo razdoblje dok je teret pod kontrolom prijevoznika na brodu. Hamburška pravila proširuju odgovornost prijevoznika na razdoblje od trenutka kada primi teret na skladištenje prije utovara, tijekom cijelog transporta, do trenutka isporuke tereta. Ovim pravilom se osigurava veća zaštita teretnim vlasnicima tijekom cijelog logističkog lanca⁴⁰. Rotterdamska pravila, koja pokrivaju multimodalni prijevoz, propisuju da odgovornost prijevoznika počinje od trenutka kada primi teret od pošiljatelja na prvoj lokaciji, što može uključivati cestovni, željeznički ili zračni prijevoz, te traje tijekom cijelog pomorskog transporta, do trenutka isporuke tereta primatelju na krajnjoj destinaciji.

4.5. Odgovornost prijevoznika za teret složen na palubi

Odgovornost prijevoznika za teret složen na palubi nosi specifične rizike i izazove, što zahtijeva posebne pravne odredbe u pomorskom pravu.⁴¹ Odgovornost se razlikuje od odgovornosti za teret smješten unutar broda zbog povećane izloženosti vanjskim elementima i opasnostima. Prema međunarodnim konvencijama, nacionalnim zakonima i specifičnim ugovornim klauzulama, odgovornost prijevoznika za takav teret je jasno definirana.

Ugovori o prijevozu tereta često uključuju specifične klauzule koje definiraju uvjete i odgovornost za teret složen na palubu. Ove klauzule mogu uključivati izričito odobrenje pošiljatelja za prijevoz tereta na palubi, ograničenja odgovornosti ako je teret složen na

⁴⁰ Todd, P. (2015). "Cases and Materials on International Trade Law." Sweet & Maxwell.

⁴¹ International Chamber of Shipping (ICS). "Guidelines on the Carriage of Dangerous Goods by Sea." ICS Publications.

palubu s izričitom suglasnošću pošiljatelja te obvezu osiguranja tereta na palubi kako bi bio pravilno osiguran i zaštićen od vremenskih uvjeta i drugih vanjskih elemenata.

Odgovornost prijevoznika za teret složen na palubi složen je aspekt pomorskog prava koji zahtijeva pažljivu primjenu međunarodnih konvencija, nacionalnih zakona i specifičnih ugovornih klauzula. Međunarodne konvencije kao što su Haška pravila, Haško-Visbijska pravila, Hamburška pravila i Rotterdamska pravila pružaju okvir za regulaciju ove odgovornosti, dok nacionalni zakoni i ugovorne klauzule omogućuju prilagodbu prema specifičnim potrebama i uvjetima prijevoza. Pravilna primjena ovih pravila osigurava zaštitu interesa svih uključenih strana i omogućuje siguran i efikasan prijevoz tereta na palubi broda.

4.6. Odgovornost prijevoznika za prijevoz opasnog tereta

Odgovornost prijevoznika za prijevoz opasnog tereta uključuje specifične mjere sigurnosti i pridržavanje strogih propisa kako bi se spriječile nesreće, štete i zagađenja.⁴² Prijevoz opasnog tereta morem reguliran je međunarodnim konvencijama, nacionalnim zakonima i ugovornim klauzulama. Ovi propisi nameću dodatne obveze vezane za identifikaciju, pakiranje, označavanje i rukovanje opasnim tvarima.

Ugovori o prijevozu opasnog tereta često uključuju specifične klauzule koje definiraju odgovornost i obveze prijevoznika. Ove klauzule mogu uključivati obvezu pošiljatelja da točno identificira i klasificira opasni teret, osigura pravilno pakiranje i označavanje opasnog tereta u skladu s IMDG kodeksom, te da osigura sve potrebne dokumente koji prate opasni teret, uključujući sigurnosne listove i deklaracije o opasnim tvarima. Prijevoznik također mora osigurati da je posada pravilno obučena za rukovanje opasnim teretom.

U slučaju incidenta koji uključuje opasni teret, prijevoznik mora poduzeti hitne mjere za zaštitu posade, broda i okoliša.⁴³ To uključuje aktiviranje planova za hitne slučajeve, obavještanje nadležnih tijela i provođenje odgovarajućih postupaka za kontrolu i sanaciju štete. Prijevoznik može biti odgovoran za troškove sanacije i naknadu štete u slučaju nemara ili nepridržavanja propisa.

Odgovornost prijevoznika za prijevoz opasnog tereta uključuje pridržavanje strogih međunarodnih i nacionalnih propisa, kao i specifičnih ugovornih klauzula koje osiguravaju

⁴² International Chamber of Shipping (ICS). "Guidelines on the Carriage of Dangerous Goods by Sea." ICS Publications.

⁴³ International Chamber of Shipping (ICS). "Guidelines on the Carriage of Dangerous Goods by Sea." ICS Publications.

sigurnost i zaštitu tijekom prijevoza. Prijevoznik mora osigurati pravilnu identifikaciju, pakiranje, označavanje i rukovanje opasnim tvarima, te biti spreman poduzeti hitne mjere u slučaju incidenta. Pravilna primjena ovih pravila osigurava zaštitu posade, broda, okoliša i drugih sudionika u pomorskom prijevozu.

4.7. Odgovornost prijevoznika za žive životinje

Prijevoz živih životinja morem predstavlja poseban izazov zbog njihovih specifičnih potreba i osjetljivosti na uvjete transporta.⁴⁴ Odgovornost prijevoznika za žive životinje regulirana je međunarodnim konvencijama, nacionalnim zakonima i ugovornim klauzulama, koje postavljaju stroge zahtjeve za osiguranje sigurnosti i dobrobiti životinja tijekom prijevoza.

Ugovori o prijevozu živih životinja često uključuju specifične klauzule koje definiraju odgovornost i obveze prijevoznika. Ove klauzule mogu uključivati obvezu prijevoznika da osigura adekvatne uvjete za prijevoz životinja, uključujući prostor za kretanje, ventilaciju, hranjenje i napajanje. Također, može biti uključena obveza osiguravanja veterinarske skrbi tijekom transporta, kao i potrebnih zdravstvenih certifikata i dokumentacije. Pošiljatelj je odgovoran za pripremu životinja za transport, uključujući osiguravanje odgovarajuće prehrane i veterinarskih pregleda prije polaska.

U slučaju incidenta koji uključuje žive životinje, prijevoznik mora poduzeti hitne mjere za zaštitu dobrobiti životinja⁴⁵. To uključuje osiguravanje veterinarske skrbi, prilagođavanje uvjeta transporta ili, ako je potrebno, iskrcavanje životinja na sigurnu lokaciju. Prijevoznik može biti odgovoran za naknadu štete ako se utvrdi da su životinje pretrpjele štetu zbog nepridržavanja propisa ili neadekvatne skrbi.

Odgovornost prijevoznika za prijevoz živih životinja zahtijeva pridržavanje strogih međunarodnih i nacionalnih propisa te specifičnih ugovornih klauzula koje osiguravaju dobrobit životinja tijekom transporta.⁴⁶ Prijevoznik mora osigurati adekvatne uvjete za životinje, uključujući pravilno hranjenje, napajanje, ventilaciju i veterinarsku njegu, te biti

⁴⁴ Food and Agriculture Organization (FAO). "Guidelines for the Transport and Handling of Live Fish." FAO Publications.

⁴⁵ Food and Agriculture Organization (FAO). "Guidelines for the Transport and Handling of Live Fish." FAO Publications.

⁴⁶ Lennox, L. (2006). "Carriage of Goods by Sea: The Role of International Conventions and Agreements." Maritime Law Association.

spreman poduzeti hitne mjere u slučaju incidenta. Pravilna primjena ovih pravila osigurava zaštitu dobrobiti životinja i smanjuje rizik od štete tijekom pomorskog prijevoza.

4.8. Odgovornost za hladni teret

Prijevoz hladnog tereta obuhvaća specifične mjere za osiguranje pravilnih uvjeta temperature i vlage tijekom transporta kako bi se očuvala kvaliteta i sigurnost proizvoda⁴⁷. Hladni teret uključuje osjetljive i lako kvarljive proizvode kao što su hrana, farmaceutski proizvodi i kemikalije koje se moraju održavati u određenim temperaturnim rasponima. Ova odgovornost regulirana je međunarodnim konvencijama, nacionalnim zakonima i ugovornim klauzulama koje postavljaju stroge zahtjeve za rukovanje i transport ovih proizvoda.

Ugovori o prijevozu hladnog tereta često uključuju specifične klauzule koje definiraju odgovornost i obveze prijevoznika⁴⁸. Ove klauzule mogu uključivati održavanje temperature, gdje prijevoznik mora osigurati da je teret skladišten i transportiran na temperaturi koja je navedena u ugovoru. Također, uključuju obvezu kontinuiranog praćenja i dokumentacije temperaturnih uvjeta tijekom transporta, te redovito održavanje i servisiranje rashladnih sustava kako bi se spriječili kvarovi koji bi mogli ugroziti teret. U slučaju incidenta koji uključuje hladni teret, prijevoznik mora poduzeti hitne mjere kako bi zaštitio teret i minimizirao štetu. To uključuje brzo obavještanje pošiljatelja i primatelja tereta, te poduzimanje koraka za prilagodbu uvjeta transporta ili iskrcavanje tereta na sigurno mjesto gdje se može ponovno ohladiti ili skladištiti.

Odgovornost prijevoznika za hladni teret zahtijeva pridržavanje strogih međunarodnih i nacionalnih propisa te specifičnih ugovornih klauzula koje osiguravaju pravilno rukovanje i transport. Prijevoznik mora osigurati adekvatne uvjete skladištenja i transporta, uključujući održavanje propisane temperature i vlage, te biti spreman poduzeti hitne mjere u slučaju incidenta. Pravilna primjena ovih pravila osigurava zaštitu kvalitete i sigurnosti hladnog tereta tijekom pomorskog prijevoza.

⁴⁷ Todd, P. (2015). "Cases and Materials on International Trade Law." Sweet & Maxwell.

⁴⁸ Todd, P. (2015). "Cases and Materials on International Trade Law." Sweet & Maxwell.

4.9. Odgovornost za kašnjenje

Odgovornost prijevoznika za kašnjenje u pomorskom prijevozu tereta može imati značajne financijske posljedice za sve uključene strane.⁴⁹Ova odgovornost regulirana je međunarodnim konvencijama, nacionalnim zakonima i ugovornim klauzulama. Razumijevanje ovih propisa ključno je za osiguranje pravičnog rješavanja sporova i minimizaciju rizika povezanih s kašnjenjem.

Nacionalni zakoni često integriraju odredbe međunarodnih konvencija, ali mogu imati specifične klauzule koje se odnose na odgovornost za kašnjenje. U Republici Hrvatskoj, Pomorski zakonik usklađen je s međunarodnim standardima i uključuje odredbe koje definiraju odgovornost prijevoznika za štetu uzrokovanu kašnjenjem.

Ugovori o prijevozu tereta često uključuju specifične klauzule koje definiraju odgovornost i obveze prijevoznika u slučaju kašnjenja. Ove klauzule mogu uključivati izričite rokove za isporuku tereta, gdje prijevoznik može biti odgovoran za štetu uzrokovanu kašnjenjem ako ne ispoštuje ove rokove. Također, ugovori mogu sadržavati odštetne klauzule koje predviđaju odštetu za kašnjenje, uključujući iznos odštete ili način izračuna štete. Ugovori mogu sadržavati klauzule koje oslobađaju prijevoznika odgovornosti za kašnjenje u određenim okolnostima, kao što su viša sila ili djelovanje trećih strana.

U slučaju spora zbog kašnjenja, stranke se često obraćaju arbitražnim ili sudskim tijelima kako bi riješile spor.⁵⁰Prijevoznik mora dokazati da je poduzeo sve razumne mjere kako bi izbjegao kašnjenje i da je kašnjenje nastalo zbog okolnosti izvan njegove kontrole. Sudovi i arbitražna tijela uzimaju u obzir sve relevantne činjenice i dokaze kako bi donijeli pravednu odluku.

4.10. Odgovornost za posebne terete

Odgovornost prijevoznika za posebne terete obuhvaća specifične zahtjeve i uvjete koji se razlikuju od uobičajenih tereta zbog posebne prirode tih tereta⁵¹. Posebni tereti uključuju opasne tvari, žive životinje, hladni teret, teški i glomazni teret te druge vrste tereta koje zahtijevaju posebne uvjete transporta. Prijevoznik je dužan osigurati pridržavanje

⁴⁹ Yates, D. (2011). "Legal Issues in the Carriage of Goods by Sea." *Journal of Maritime Law & Commerce*

⁵⁰ Yates, D. (2011). "Legal Issues in the Carriage of Goods by Sea." *Journal of Maritime Law & Commerce*

⁵¹ Yates, D. (2011). "Legal Issues in the Carriage of Goods by Sea." *Journal of Maritime Law & Commerce*

međunarodnih konvencija, nacionalnih zakona i specifičnih ugovornih klauzula kako bi se osigurala sigurnost i integritet posebnih tereta.

5. ZAKLJUČAK

U ovom radu temeljito smo istražili i analizirali odgovornost prijevoznika za štete na teretu u pomorskom prijevozu. Kroz razmatranje različitih aspekata i specifičnosti ove odgovornosti, pružen je sveobuhvatan pregled pravnih okvira, međunarodnih konvencija, nacionalnih zakona i praktičnih izazova s kojima se suočavaju prijevoznici i teretni vlasnici.

Osnovni pojmovi i značajke pomorskog prijevoza definirani su u početnim poglavljima, objašnjavajući osnovne termine kao što su prijevoznik, teret i ugovor o prijevozu. Detaljno su analizirane karakteristike pomorskog prijevoza, s posebnim naglaskom na ugovore o prijevozu stvari morem i odgovornosti prijevoznika.

Međunarodne konvencije, kao što su Haška pravila, Hamburška pravila, Haško-Visbijska pravila i Rotterdamska pravila, čine temelj pravne regulative koja definira odgovornost prijevoznika. Svaka od ovih konvencija donosi specifične odredbe koje su se razvijale kako bi bolje odgovarale potrebama modernog pomorskog prijevoza. Analizirali smo povijest i razvoj ovih konvencija, kao i njihovu primjenu u praksi.

Odgovornost prijevoznika za posebne vrste tereta, uključujući opasne tvari, žive životinje, hladni teret i teški teret, zahtijeva posebne mjere i pridržavanje strogih pravila kako bi se osigurala sigurnost i integritet tereta. Prijevoznik mora osigurati pridržavanje međunarodnih standarda i nacionalnih zakona te specifičnih ugovornih klauzula kako bi se smanjili rizici i spriječila šteta.

Odgovornost za kašnjenje također je ključni aspekt reguliran međunarodnim konvencijama i ugovornim klauzulama. Hamburška i Rotterdamska pravila izričito reguliraju ovu odgovornost, definirajući uvjete pod kojima prijevoznik može biti odgovoran za štetu uzrokovanu kašnjenjem.

Kroz cijeli rad, naglašena je važnost pravilne primjene pravnih normi i standarda kako bi se zaštitili interesi svih uključenih strana. Odgovornost prijevoznika za štete na teretu nije samo pravno pitanje, već i pitanje profesionalne etike i sigurnosti u pomorskom prijevozu. Pravilna primjena ovih pravila i procedura osigurava efikasan, siguran i pouzdan transport tereta, što je ključno za globalnu trgovinu i gospodarstvo.

Zaključno, rad ističe neizmjernu važnost pomorskog prijevoza u globalnom kontekstu i potrebu kontinuiranog razvoja i prilagodbe pravnih okvira kako bi se odgovorilo na izazove suvremenog transporta. Prijevoz tereta morem ostaje ključna komponenta međunarodne trgovine, te je osiguranje njegovog pravnog reguliranja i operativne sigurnosti od suštinske

važnosti za održavanje globalne ekonomske stabilnosti i rasta. Pravilna primjena i poštivanje svih relevantnih zakona i standarda omogućava održivi razvoj i sigurnost svih sudionika u pomorskom prijevozu.

LITERATURA

1. International Maritime Organization (IMO). "International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (The Hague Rules), 1924."
2. International Maritime Organization (IMO). "Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading (Visby Rules), 1968."
3. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). "United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rules), 1978."
4. United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL). "United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Rotterdam Rules), 2008."
5. Pomorski zakonik Republike Hrvatske, Narodne novine, broj 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15.
6. Zakon o obveznim odnosima Republike Hrvatske, Narodne novine, broj 35/05, 41/08, 125/11, 78/15.
7. Griggs, P., Williams, R., & Farr, A. (2011). "Limitation of Liability for Maritime Claims." CRC Press.
8. Wilson, J. (2010). "Carriage of Goods by Sea." Oxford University Press.
9. International Chamber of Shipping (ICS). "Guidelines on the Carriage of Dangerous Goods by Sea."
10. Lennox, L. (2006). "Carriage of Goods by Sea: The Role of International Conventions and Agreements." Maritime Law Association.
11. Todd, P. (2015). "Cases and Materials on International Trade Law." Sweet & Maxwell.
12. Mandaraka-Sheppard, A. (2013). "Modern Maritime Law and Risk Management."
13. Službena web stranica Međunarodne pomorske organizacije.

14. Službena web stranica Konferencije Ujedinjenih naroda za trgovinu i razvoj.
15. Službena web stranica Komisije Ujedinjenih naroda za međunarodno trgovačko pravo.
16. Službena web stranica Narodnih novina Republike Hrvatske za pravne akte i propise.
17. Yates, D. (2011). "Legal Issues in the Carriage of Goods by Sea." *Journal of Maritime Law & Commerce*, 42(3), 431-458.
18. Colinaux, R., Carver, G. T. 1963 *Carriage by Sea*, Stevens & Sons
19. Pravilnik o uvjetima i načinu prijevoza životinja, NN116/2005, Ministarstvo poljoprivrede, šumarstva i vodnoga gospodarstva
20. Ivošević, V. B., Pejović Č, 2019, *Pomorsko pravo*, Pravni fakultet Univerziteta Union u Beogradu, Javno poduzeće Službeni glasnik, Beograd
21. Ivče, R., Vranić, D. 2006, *Tereti u pomorskom prometu*, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet u Rijeci
22. Grabovac, I. 2010. *Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i u međunarodnim konvencijama*, Književni krug, Split

POPIS TABLICA

Tablica 1.	3
Tablica 2. Vrste, opis i odgovornost prijevoznika za štetu na teretu.....	21

POPIS SLIKA

Slika 1. Oznake i klasa opasnih tereta	6
Slika 2. Šteta na kontejneru	20