

Ugovor o prijevozu stvari morem

Albaneze, Marijeta

Undergraduate thesis / Završni 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:187:039991>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-10-02**



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

MARIJETA ALBANEZE

UGOVOR O PRIJEVOZU STVARI MOREM

ZAVRŠNI RAD

Rijeka, 2023.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET

UGOVOR O PRIJEVOZU STVARI MOREM
CARRIAGE OF GOODS BY SEA CONTRACTS
ZAVRŠNI RAD

Kolegij: Pravo pomorskih prijevoza

Mentor: prof.dr.sc. Biserka Rukavina

Studentica: Marijeta Albaneze

Studijski smjer: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112076529

Rijeka, rujan 2023.

Studentica: Marijeta Albaneze

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112076529

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI ZAVRŠNOG RADA

Kojom izjavljujem da sam završni rad s naslovom

__Ugovor o prijevozu stvari morem_____

(naslov završnog rada)

izradio/la samostalno pod mentorstvom

__prof. dr. sc. Biserke Rukavina_____

(prof. dr. sc. / izv. prof. dr. sc. / doc dr. sc Ime i Prezime)

te komentorstvom _____

stručnjaka/stručnjakinje iz tvrtke _____

(naziv tvrtke).

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 povezoao/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

Albaneze

(potpis)

Marijeta Albaneze

Studentica: Marijeta Albaneze

Studijski program: Logistika i menadžment u pomorstvu i prometu

JMBAG: 0112076529

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 održavanja 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/>

Studentica - autor

Albaneze

(potpis)

SAŽETAK

U suvremenom globalnom gospodarstvu, pomorski prijevoz tereta ističe se kao ključna podrška međunarodnoj trgovini i opskrbi. U cilju održavanja tržišne stabilnosti i globalne povezanosti, osiguranje učinkovitog i pravno reguliranog transporta postaje neophodno. Ovaj rad istražuje Ugovor o prijevozu stvari morem kao vitalni instrument u tom kontekstu. Proučavajući komponente ugovora, međunarodne regulative i nacionalne smjernice, istražuje se kako pravni okvir oblikuje ovu industriju. Uvodno poglavlje ističe ulogu pomorskog prijevoza tereta u suvremenom gospodarstvu. Drugo poglavlje detaljno proučava međunarodne pravne izvore kao što su konvencije poput Haško-Visby i Hamburških pravila te njihova primjena. Treći dio istražuje nacionalne propise u Republici Hrvatskoj i usklađenost s globalnim standardima. Četvrto poglavlje analizira aspekte ugovora, uključujući strane, brod, rutu, teret i cijenu. Peto poglavlje fokusira se na klauzule. Završno, istražuje se praktična provedba ugovora, uključujući izazove i pravne posljedice. Cilj istraživanja je dublje razumijevanje pravnih aspekata i primjene Ugovora o prijevozu stvari morem u stvarnom svijetu.

SUMMARY

In the modern global economy, maritime cargo transportation stands out as a key support for international trade and supply. To maintain market stability and global connectivity, ensuring efficient and legally regulated transport becomes essential. This study explores the Contract of Carriage of Goods by Sea as a vital instrument within this context. By examining the components of the contract, international regulations, and national guidelines, it investigates how the legal framework shapes this industry. The introductory chapter highlights the role of maritime cargo transportation in the modern economy. The second chapter extensively examines international legal sources such as conventions like the Hague-Visby and Hamburg Rules, and their application. The third section explores national regulations in the Republic of Croatia and their alignment with global standards. The fourth chapter analyzes aspects of the contract, including parties, vessel, route, cargo, and price. The fifth chapter focuses on clauses. Lastly, the practical implementation of the contract is explored, including challenges and legal consequences. The research's goal is a deeper understanding of legal aspects and the application of the Contract of Carriage of Goods by Sea in the real world.

Ključne riječi: klauzule, konvencije, pravna regulacija, strane ugovora, ugovor o prijevozu stvari morem.

Keywords: conventions, clauses, legal regulation, parties to the contract, contract for maritime goods transportation.

SADRŽAJ

SAŽETAK	I
SUMMARY	I
SADRŽAJ	II
1. UVOD	1
2. PRAVNO UREĐENJE PRIJEVOZA STVARI MOREM	3
2.1. MEĐUNARODNI PRAVNI IZVORI	4
2.1.1. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici	7
2.1.2. Haško-Visbyjska pravila	8
2.1.3. Hamburška pravila	9
2.1.4. SDR protokol	10
2.1.5. Roterdamska pravila	10
2.2. PRAVNI IZVORI PRIJEVOZA STVARI MOREM U REPUBLICI HRVATSKOJ	12
3. VRSTE I ELEMENTI UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM	15
3.1. VRSTE UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM	15
3.2. BITNI ELEMENTI UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM	18
3.2.1. Stranke ugovora	20
3.2.2. Brod	22
3.2.3. Prijevozni put (luka ukrcaja, luka iskrcaja)	22
3.2.4. Roba/teret	23
3.2.5. Vozarina	24
3.2.5.1. Vrijeme i mjesto plaćanja vozarine	27
3.2.5.2. Promjena ugovorene vozarine	27
3.4. ANALIZA BITNIH KLAUZULA UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM	28
3.4.1. Zamjenska klauzula (Substitution clause)	29

3.4.2. Klauzula o obvezi prijevoznika održavati brod sposobnim za plovidbu tijekom cjelokupnog ugovorenog razdoblja (Maintenance clause)	30
3.4.3. Klauzula o zaposlenju bora (Employment clause)	31
3.4.4. Klauzula o zaposlenju i obeštećenju (Employment and Indemnity clause)	32
3.4.5. Klauzula o pravu retencije (Lien clause)	32
3.4.6. Klauzula o obustavi vozarine (Off – hire klauzula)	33
3.4.7. Brisovna klauzula (Cancellation clause)	33
3.4.8. Klauzula kojom se određuje mjesto i vrijeme predaje broda	34
3.4.9. Klauzula o osiguranju u ugovoru o prijevozu stvari morem	35
3.4.10. Klauzula o troškovima u ugovoru o prijevozu stvari morem	36
3.4.11. Klauzula odgovornosti u ugovoru o prijevozu stvari morem	37
3.4.12. Klauzula o ukrcaju i iskrcaju stvari u ugovoru prijevozu stvari morem	37
4. IZVRŠENJE UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM	39
5. ZAKLJUČAK	43
LITERATURA	44
POPIS TABLICA	47
POPIS GRAFIKONA	47
POPIS SHEMA	47

1. UVOD

U današnjem modernom svjetskom gospodarstvu, prijevoz tereta morem izdvaja se kao ključna oslonac međunarodne trgovine i opskrbe. U ovoj dinamičnoj situaciji, osiguranje efikasnog i pravno uređenog transporta tereta preko oceana postaje neizostavan faktor za održavanje stabilnosti tržišta i globalne povezanosti. U tom svjetlu, ovaj rad ima za fokus istražiti jedan od vitalnih ugovora u tom području - Ugovor o prijevozu stvari morem. Kroz pažljivo istraživanje njegovih sastavnih dijelova, međunarodnih regulativa i nacionalnih smjernica, ovaj rad istražuje na koji način pravna regulacija oblikuje ovu ključnu djelatnost.

U početnom poglavlju ističemo ključnu ulogu pomorskog prijevoza tereta u današnjem gospodarstvu. Analiziramo na koji način potrebe globalne trgovine i opskrbe utječu na razvoj morskog transporta kao primarnog načina prijevoza. Posebno ćemo naglasiti važnost Ugovora o prijevozu stvari morem kao temeljnog instrumenta za uređivanje ove oblasti.

Slijedeće poglavlje će se detaljnije pozabaviti analizom međunarodnih pravnih izvora koji čine okvir za pravilno izvođenje pomorskog prijevoza tereta. Istražit ćemo značajne konvencije i protokole poput Međunarodne konvencije za usklađivanje nekih pravila o teretnici, Haško-Visby pravila, Hamburška pravila, SDR protokol i Roterdamska pravila. Dublje ćemo razmotriti kako se ovi međunarodni dokumenti primjenjuju na globalnoj razini i na koji način definiraju temeljne principe pravne regulacije u ovoj oblasti.

U trećem dijelu, usredotočit ćemo se na domaće propise i pravila koja su važeća za prijevoz tereta morem u Republici Hrvatskoj. Istražit ćemo kako se globalni standardi usklađuju s nacionalnim okvirom i kako specifični uvjeti Republike Hrvatske utječu na pravnu regulaciju.

Četvrto poglavlje će se dublje pozabaviti ključnim aspektima Ugovora o prijevozu stvari morem. Detaljno ćemo istražiti različite vrste ovih ugovora te bitne elemente kao što su ugovorne strane, brod, ruta prijevoza, teret i cijena prijevoza. Ovaj dubinski pristup omogućit će nam bolje razumijevanje dinamike unutar ovog ugovora.

Peto poglavlje će se pažljivo posvetiti analizi ključnih klauzula prisutnih u Ugovoru o prijevozu stvari morem. Razmotrit ćemo zamjenske klauzule, klauzule o održavanju broda, klauzule o zapošljavanju posade, klauzule o osiguranju i druge bitne elemente koji oblikuju pravne aspekte ovog ugovora.

Na kraju, usmjerenost će biti na praktičnu stranu izvršenja Ugovora o prijevozu stvari morem. Analizirat ćemo procedure, izazove i pravne posljedice koje se javljaju tokom

izvođenja ovog ugovora, s posebnim naglaskom na efikasnost i zaštitu prava svih uključenih strana.

Cilj ovog istraživanja je temeljita analiza Ugovora o prijevozu stvari morem, koji predstavlja osnovu za prekoceanski transport robe. Glavno pitanje koje se razmatra je kako pravni okvir i klauzule u ovom ugovoru oblikuju međunarodni i nacionalni transport putem mora. Kroz pregled međunarodnih i domaćih izvora te analizu klauzula u samom ugovoru, cilj ovog rada je pridonijeti dubljem razumijevanju pravnih aspekata i izazova koji proizlaze iz prijevoza tereta morem, kao i njihove primjene u stvarnom okruženju.

2. PRAVNO UREĐENJE PRIJEVOZA STVARI MOREM

Pravna regulativa pomorskog prijevoza tereta ima ključnu ulogu u međunarodnoj trgovini i pomorskom prometu. Uključuje skup pravnih pravila, konvencija i propisa koji uređuju prava i obveze svih sudionika u pomorskom prijevozu tereta. Ova pravila pružaju osnovu za siguran i učinkovit prijevoz robe morem i promiču međunarodnu suradnju i standardizaciju u sektoru pomorskog prometa.

Zakonodavna pravna vrela donosi zakonodavac, a autonomna pravna vrela nastaju u odnosima sudionika trgovačkih poslova.¹ Izvori prava prijevoza stvari morem prema predmetu normiranja dijele se na osnovne dvije kategorije: međunarodne izvore i nacionalne izvore.

Međunarodni ugovor predstavlja svaki sporazum sklopljen između dviju ili više subjekata međunarodnog prava i uređen je tim pravom. Svaki međunarodni ugovor kojeg su ratificirala, odnosno potvrdila zakonodavna tijela država ugovornica je iznad zakona i podzakonskih akata po svojoj pravnoj snazi. Osnovna razlika među njima jest ta da su nacionalni izvori isključivo vezani za određenu državu i donose ih nadležni državni organi, dok su međunarodni izvori „propisi višeg ranga“ i produkt su zajedničkog djelovanja na međunarodnoj razini.²

Unifikacija se postiže međunarodnim konvencijama prihvaćenim na međunarodnim konferencijama te ratificiranjem i primjenjivanjem u državama potpisnicama konvencije. Stoga je nužno objedinjavanje prava kako bi se plovidbena djelatnost koja po svojoj naravi obuhvaća više država mogla odvijati nesmetano i po sadržajno jednakim propisima. Međutim, do danas, taj cilj još uvijek nije postignut unatoč brojnim međunarodnim konvencijama.³

Različiti nacionalni propisi pomorskog i trgovačkog prava predstavljaju smetnju u nesmetnom razvoju međunarodne pomorske plovidbe i trgovine stvarajući probleme u primjeni mjerodavnog prava i izazivajući pravnu nesigurnost. Glavni je cilj međunarodnih pomorskih organizacija prvenstveno unifikacija pomorskog prava na međunarodnoj razini. Sveprisutno i

¹ Pavić, Drago: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug Split, Split, 2006., p.35

² <https://www.zakon.hr/z/332/Zakon-o-sklapanju-i-izvr%C5%A1avanju-me%C4%91unarodnih-ugovora>³

Dr. sc. Ivo Grabovac, Ujednačavanje pomorskog prava i interesi Hrvatske, Izvorni znanstveni članak

konstantno nagomilavanje međunarodnih ugovora koji uređuju isto pitanje različito udaljavaju od samog procesa unifikacije.⁴

2.1. MEĐUNARODNI PRAVNI IZVORI

U kontekstu pomorstva i ugovora o prijevozu stvari morem, međunarodni pravni izvori imaju ključnu ulogu u reguliranju pravnih odnosa i obveza između stranaka uključenih u prijevoz tereta morem. Ti izvori osiguravaju pravnu sigurnost, predvidljivost i zaštitu interesa svih strana u ovom složenom sektoru. Jedan od najvažnijih međunarodnih pravnih izvora u pomorstvu je Međunarodna konvencija o ugovoru o prijevozu stvari morem (The Hague-Visby Rules). Ova konvencija, koja je usvojena 1968. godine, standardizira pravila i obveze prijevoznika i naručitelja tereta u pogledu odgovornosti za gubitak, oštećenje ili kašnjenje tereta tijekom prijevoza morem. Hague-Visby pravila osiguravaju pravednu raspodjelu rizika i odgovornosti između stranaka, pružajući pravnu sigurnost i zaštitu tereta tijekom prijevoza.

Osim toga, međunarodni pravni izvori uključuju i druge relevantne konvencije i sporazume koji se primjenjuju na pomorski prijevoz, kao što su Konvencija o ograničenju odgovornosti u pomorskom prijevozu (The Limitation of Liability Convention) i Konvencija o pravilima i postupcima za osiguranje u međunarodnom pomorskom prometu (International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code). Ove konvencije reguliraju različite aspekte pomorskog prijevoza, uključujući financijsku odgovornost, osiguranje i prava vjerovnika u vezi s pomorskim teretom. Pored toga, presedani Međunarodnog suda pravde i arbitražnih tijela u području pomorskog prava također su značajni međunarodni pravni izvori. Odluke ovih sudova i tijela pružaju smjernice za tumačenje i primjenu međunarodnog prava u kontekstu pomorskog prijevoza te igraju važnu ulogu u razrješavanju sporova između stranaka ugovora o prijevozu stvari morem.

Cilj međunarodnih izvora je uspostavljanje jedinstvenih pomorskih pravnih pravila pri transportu i multimodalnom prijevozu koji uključuje pomorsku etapu. Do toga dolazi međunarodnim ugovorima, tj. njihovo prihvaćanje od strane zemalja potpisnica.

Kako bi se ograničila sloboda, 1893.g. donesen je Američki Harter Act. Prije međunarodnih ugovora koji su regulirali prijevoz robe morem postojalo je ugovaranje na štetu

⁴ <https://www.imo-org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-the-International-Maritime-Organization.aspx>

korisnika prijevoza. Napravljen je kompromis između interesa brodara i korisnika prijevoza kao rezultat Harterskog zakona koji regulira odgovornost brodara, koja je do tada bila neodgovorna prilikom prijevoza stvari morem.⁵

⁵ Ibidem, p.88

Primarni ciljevi međunarodnih konvencija su:

- unificiranje pomorskog prava
- pojednostavljenje pravnog sustava
- stjecanje pravne sigurnosti⁶

Međunarodne konvencije služe kao međunarodni izvori za otpremu robe morem, koji su prikazani u tablici 1.

1 Međunarodne konvencije pri prijevozu stvari morem

1.	Konvencija o izjednačenju nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 1924.g.	Haška pravila, CMI
1. a	Protokol o izmjeni Konvencije o teretnici, 1979.g.	Haško-Visbyjska pravila – proširenje primjene
1. b	Protokol o izmjeni Konvencije o teretnici, 1979.g.	SDR Protokol
2.	Konvencija UN-a o prijevozu robe morem, Hamburg, 1978.g	Hamburška pravila, UNCITRAL
3.	Konvencija UN-a o ugovorima o međunarodnom prijevozu robe u cijelosti ili djelomično morem, 2009.g.	Rotterdamska pravila

Izvor: 1: Izradila studentica prema:

https://www.pravo.unizg.hr/download/repository/UGOVOR_O_PRIJEVOZU_STVARI_MOREM_Predavanje_2020.pdf

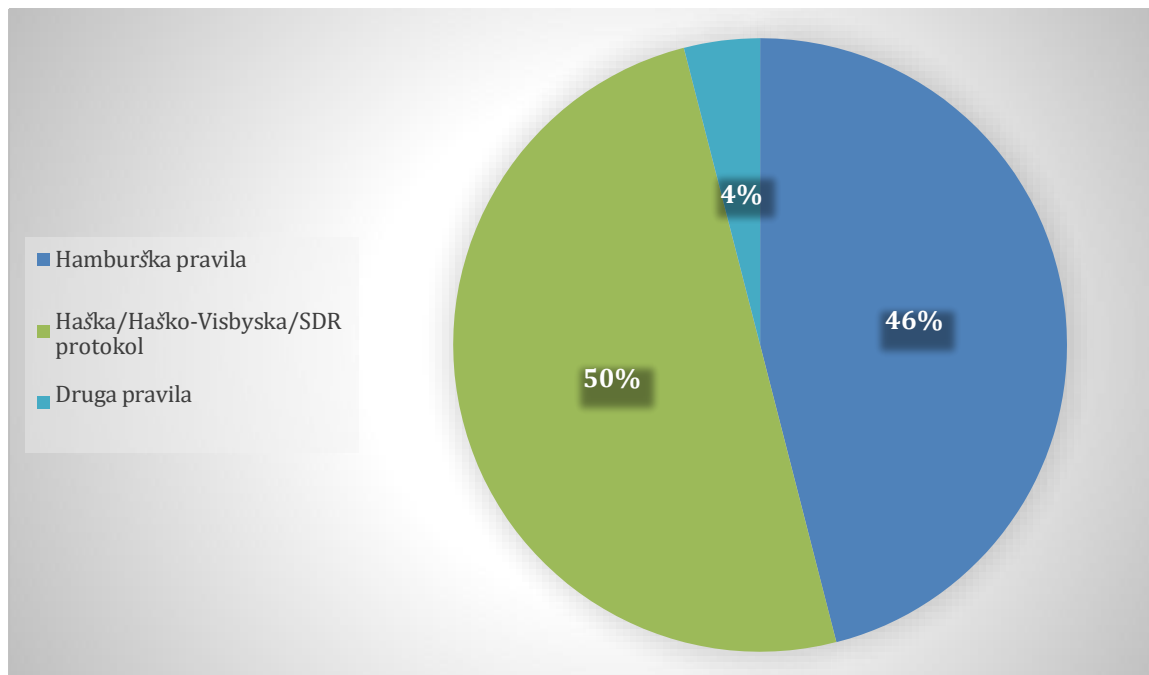
Iz tablice 1. vidljivo je da je 1924. godine Međunarodni pomorski odbor usvojio Međunarodnu konvenciju za izjednačenje nekih pravila o teretnici (tzv. Haška pravila). Konvencija je izmijenjena i dopunjena protokolom 1968. godine (Haško-Visbyjska pravila) i protokol iz 1978. godine (SDR Protokol.). Uslijedile su dvije konvencije UN-a: Hamburška konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem iz 1978. (tzv. Hamburška pravila) i Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnom prijevozu robe u potpunosti ili djelomično morem iz 2009. (tzv. Rotterdamska pravila) koja nisu još do danas ratificirana. Svi ostali navedeni međunarodni ugovori danas su na snazi. Pridonose li ta pravila unifikaciji pitanje je za mnoge autore studija. Ivo Grabovac detaljno ispituje pitanje hoće li Rotterdamska pravila pridonijeti ujedinjenju.⁷

⁶ J. Marin, Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava, PPP god. 46 (2007),p.94

⁷ Grabovac, Ivo: Pridonose li Rotterdamska pravila unifikaciji?, Poredbeno pomorsko pravo, Vol. 49, No. 164, 2010., pp.159 – 168

Grafikon 1 prikazuje prihvaćanje tj. udio zastupljenosti navedenih međunarodnih konvencija u teretnom prometu na međunarodnoj razini.

Graf 1 Udio zastupljenosti konvencija u svijetu 2016.g.



Izvor 1 Izradila studentica prema Gržetić, Marina: Međunarodni izvori o prijevozu stvari morem, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2016., pp.1-30, p.19.

Iz grafikona 1. vidljiv je udio zastupljenosti konvencija u svijetu i da polovica država u svijetu primjenjuje Haaška pravila, sporazuma (Haško-Visbyjska pravila i SDR protokol), dok se Hamburška pravila primjenjuju na samo 4% zemalja u svijetu. U ostalih 46% svijeta vrijede neka druga pravila. Može se zaključiti da su Haaška pravila i protokoli danas najprihvaćeniji među državama. Danas je polovica zemalja u svijetu vezana za Haaška pravila, ali postoji i velik broj zemalja koje svoje nacionalne interese čuvaju njihovim nacionalnim pravima. Takva okolnost ne pridonosi ciljevima zbog kojih se i donose međunarodne konvencije.

Republiku Hrvatsku od 8. listopada 1991. obvezuju Haaška pravila i njihovi protokoli, ali ne i Hamburška pravila.

2.1.1. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici

Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, poznata kao Bruxelleska konvencija, predstavlja značajan međunarodni pravni instrument usvojen 15.

kolovoza 1924. godine.⁸ Ova konvencija ima za cilj uspostaviti standardizirane norme i postupke u vezi s prijevozom tereta morem te izjednačiti pravila koja se primjenjuju na prijevoznike, naručitelje tereta i druge uključene strane. Bruxelleska konvencija obuhvaća odredbe o odgovornosti prijevoznika za gubitak, oštećenje ili kašnjenje tereta, postupcima za podnošenje zahtjeva za naknadu štete, ograničenjima financijske odgovornosti te obvezama naručitelja tereta. Ovaj međunarodni pravni instrument rezultat je dugogodišnjih pregovora i predstavlja važan korak prema harmonizaciji i zaštiti interesa stranaka ugovora o prijevozu stvari morem.

Potpisivanjem Bruxelleske konvencije, međunarodna zajednica priznaje potrebu za uspostavom pravnog okvira koji regulira prijevoz tereta morem te osigurava zaštitu prava i interesa svih uključenih strana. Konvencija je postala temelj za mnoge nacionalne zakonodavne mjere i ugovore o prijevozu tereta diljem svijeta. Kroz analizu Bruxelleske konvencije, moguće je bolje razumjeti pravne norme i odgovornosti koje se primjenjuju na prijevoz tereta morem. Ova konvencija igra važnu ulogu u međunarodnom transportnom pravu te pruža okvir za pravičnost, sigurnost i predvidljivost u prijevoznoj industriji.

Glavne karakteristike Haških pravila su ograničenje odgovornosti prijevoznika i primjena načela "tackle to tackle".⁹ Iako su Haški propisi bili prvi instrument kojim se pokušalo unificirati međunarodno pravo mora, imali su i svoje nedostatke, od kojih je najvažniji bio da su zastarjeli za suvremenu upotrebu i trebalo ih je ažurirati kako bi se zakonodavstvo uskladilo i pratilo razvoj mora i pomorskog prometa. Kao rezultat toga, Bruxelleska konferencija 1968. usvojila je Protokol kojim se mijenja Međunarodna konvencija o usklađivanju određenih odredbi koje se odnose na teretnice, o čemu se govori u ovom završnom dokumentu. Ovaj protokol je poznat kao Visby, tj. Haško-Visby pravila.

2.1.2. Haško-Visbyjska pravila

Haško-Visbyjska pravila, koja uređuju odgovornost prijevoznika, koriste izraz "gubitak ili šteta" (engl. "loss or damage"), ali također koriste izraz "gubitak ili oštećenje robe" (engl.

⁸ https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/Haska_pravila_1924._s_Protokolima_iz_1968._i_1979.%5B9%5D.pdf

⁹ "Tackle to tackle" – načelo, prema kojem se Haško-Visbijska pravila primjenjuju od trenutka kada je teret prihvaćen brodskom dizalicom u ukrcajnoj luci i traje do trenutka kada je teret ispušten s brodske dizalice u iskrcajnoj luci.

"loss or damage to, or in connection with, goods"). Stoga, u Haškoj/Visbyjskoj konvenciji nema odredbi koje to izravno čine. Regulirana je odgovornost broдача za kašnjenje. Iz pravila koja izuzimaju brodovlasnika od odgovornosti za dezerterstvo zbog spašavanja ili pokušaja spašavanja života i imovine na moru ili zbog opravdanog dezerterstva (vidi čl. 4. tč. 4.), može se zaključiti da odgovornost postoji za naknadu štete zbog kašnjenja ako odstupanje (zaobilaženje) nije dopušteno.

Iako su Haška pravila donijela veliki uspjeh u reguliranju odgovornosti, neka pitanja nisu riješena. Datuma 23.02.1968. usvojena je Međunarodna konvencija o poboljšanju nekih pravila za prihvaćanje mjenica. Visbyjska pravila znatno proširuju područje primjene. Visbyjska pravila se primjenjuju u slučajevima kada tovarni list sadrži odredbe o primjeni Haško-Visbyjskih pravila ili se na prijenos primjenjuje zakonodavstvo zemlje koja je ratificirala Visbyjska pravila. Iako su ih ratificirale mnoge države, nisu bile tako uspješne kao Haške konvencije. Mnoge države nisu zadovoljne ovim pravnim sustavom jer vjeruju da prijenosi također imaju veći potencijal za smanjenje odgovornosti i da su nepravedni.¹⁰

2.1.3. Hamburška pravila

Na konferenciji održanoj 31.3.1978. U Hamburgu je sastavljena Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem. Na snagu je stupio tek 1992. godine. Ukupno 35 zemalja ratificiralo je Konvenciju. Neke od njih su Austrija, Albanija, Češka, Dominikanska Republika, Egipat i Sirija, ali nema značajnijih pomorskih zemalja. Hamburška pravila imaju širok opseg primjene. Ovo se primjenjuje ako se luke ukrcaja ili iskrcaja, ili luka tranzita, nalaze u državi ugovornici, ili ako je teretni list izdan u državi ugovornici ili predviđa primjenu Hamburških pravila.

Odgovornost prijevoznika prema Konvenciji dodatno je ojačana, pri čemu se odgovornost prijevoznika za obuku broда više ne razmatra neposredno prije ili nakon putovanja, već i tijekom putovanja.¹¹ Prema članku 5. stavku 1. Hamburških zakona, prijevoznik je odgovoran za kašnjenje robe ili štetu uzrokovanu kašnjenjem unutar razdoblja svoje odgovornosti. Ako se ne može dokazati da su on, njegovi službenici ili agenti poduzeli sve razumne korake da spriječe događaj i njegove posljedice.¹²

¹⁰ Ibid. p. 240.

¹¹ Ibid. p. 241

¹² Članak 5. st. 1. Hamburških pravila

Prema Hamburškim pravilima, prijevoznik je odgovoran na temelju navodne greške. Statutom se također povećava iznos fakturnih jedinica, čime se gornja granica obveza izraženih u SDR (special drawing rights) ograničava na 835 fakturnih jedinica po pakiranju, odnosno 2,5 fakturnih jedinica po kilogramu. Statut donosi još jednu novinu, a to je uvrštavanje odgode u sustav odgovornosti.¹³

2.1.4. SDR protokol

Godinu dana nakon konferencije usvojena su Hamburška pravila. Usvajanje Protokola o izmjenama i dopunama Pomorske konvencije. Stupio je na snagu 1984. godine. Protokolom je uvedena posebna limitirana verzija odgovornosti, sa 666,67 obračunskih jedinica po paketu ili dvije obračunske jedinice po kilogramu, ovisno o tome što je više. Republika Hrvatska je ratificirala Protokol o SDR-u i poštuje odredbe Pomorskog zakonika o ograničenju odgovornosti u ugovorima o prijevozu robe.¹⁴

2.1.5. Roterdamska pravila

Roterdamska pravila su zaista donesena 2009. godine kao novi međunarodni instrument koji uređuje odgovornost prijevoznika u multimodalnom prijevozu tereta. Ova pravila su nastala kao odgovor na neuspjeh Hamburških pravila i UN-ove konvencije o multimodalnom prijevozu, te su imala cilj poboljšati i modernizirati sustav odgovornosti. Roterdamska pravila su zadržala fundamentalne elemente sustava odgovornosti iz Haško-Visbyjskih pravila. To je učinjeno kako bi se očuvala sudska praksa koja je tumačila Haško-Visbyjska pravila, te kako bi se osigurala dosljednost i kontinuitet u tumačenju i primjeni pravila. Član 4. Roterdamskih pravila preuzima odredbe koje se odnose na obavezu prijevoznika u pogledu sposobnosti broda za plovidbu. Ovo uključuje osposobljavanje broda za sigurnu i odgovarajuću plovidbu. Član 17. Roterdamskih pravila uspostavlja sličan sustav dokazivanja tereta kao i Haško-Visbyjska pravila. To znači da teretni vlasnik mora dokazati štetu, gubitak ili oštećenje tereta, te da se

¹³ Grabovac, I. 2010, Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i međunarodnim konvencijama

¹⁴ Ivošević, V. B., Pejović, Č., str. 242.

pretpostavlja da je prijevoznik odgovoran za takvu štetu, gubitak ili oštećenje, osim ako prijevoznik ne dokaže da je poduzeo odgovarajuće mjere za izbjegavanje takve odgovornosti.¹⁵

Ipak, sustav odgovornosti prema Rotterdamskim pravilima je povoljniji za vlasnike tereta. Uvedene su određene promjene u odnosu na prethodna pravila, uključujući produljenje odgovornosti prijevoznika za osposobljavanje broda za plovidbu, ukidanje nautičke greške kao osnove za oslobađanje od odgovornosti, kao i povećanje granice ograničenja odgovornosti. Ove promjene imaju za cilj povećanje zaštite teretnih vlasnika i smanjenje potencijalnih rizika i nepravilnosti u multimodalnom prijevozu tereta.¹⁶

Rotterdamska pravila nikada nisu stupila na snagu i ratificiralo ih je samo 5 zemalja: Španjolska, Kongo, Kamerun, Benin i Togo.¹⁷ Postoji nekoliko odredbi koje mogu otežati proces ratifikacije Rotterdamskih pravila, a pravila su također vrlo obimna i složena. Stoga je mala vjerojatnost da će ikada stupiti na snagu.

¹⁵ Ibid. p. 243

¹⁶ Ibid. p. 243

¹⁷ Ibid. p. 244

2.2. PRAVNI IZVORI PRIJEVOZA STVARI MOREM U REPUBLICI HRVATSKOJ

Sve zemlje potpisnice konvencije obvezne su implementirati njezine odredbe u svoje zakone i propise. Odluke o ratifikaciji donosi najviše državno zakonodavno tijelo, a to je u Hrvatskoj Sabor Republike Hrvatske. Ratifikacijom konvencije države se obvezuju primjenjivati odredbe konvencije na druge zemlje potpisnice i uskladiti svoje zakone s tim odredbama. Dakle, međunarodna konvencija o uređenju pomorskog prometa u Republici Hrvatskoj podliježe odredbama Pomorskog zakonika. Zbog pojednostavljenja pravnog sustava i povećanja pravne sigurnosti, poželjno je (ali ne i obvezno) da odredbe Pomorskog zakonika budu usklađene s međunarodnim pomorskim ugovornim odlukama prihvatljivim za Republiku Hrvatsku.

Kao izvor prava, izvor nacionalnog prava o prijevozu robe morem je Pomorski zakonik,¹⁸ koji je donesen 8. prosinca 2004. godine na sjednici Hrvatskog sabora u Zagrebu. Dijeli se na dvanaest dijelova i uređuje sve važne odnose običajnog i imovinskog prava u vezi s morem, pomorstvom i plovidbom. Pravo mora je također uređeno međunarodnim pravom, koje više ili manje štiti nacionalne interese i određuje kada i u kojoj mjeri se međunarodni ugovori primjenjuju.¹⁹ Odredbe prava mora dopuštaju veliku slobodu ugovaranja kod prijevoza stvari morem, a to je uređeno člancima 447-597 Pomorskog zakonika.²⁰

Autonomni izvor prava ne donosi zakonodavac, nego ga stvaraju „sudionici“ u gospodarskom prometu u okviru slobode koju im je zakonodavac dao²¹. Autonomno pravo temelji se na autonomiji volje stranaka, uključujući:

- trgovački pomorski običaji
- lučke uzance
- ugovorne klauzule i termini
- opći uvjeti poslovanja tj opći uvjeti ugovora²²

¹⁸ Pomorski zakonik (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15)

¹⁹ Pomorski zakonik, čl. 447.-597

²⁰ Filipović, Velimir: Sloboda ugovaranja kod prijevoza stvari morem u hrvatskom Pomorskom zakoniku, UPP, V. 37., I.-4., 1995. p.55-58.

²¹ Pavić, Drago, p.36.

²² Ibidem, p.37.

Shema 1 Pravna vrela za ugovore



Izvor 2 Izradila studentica prema, <https://asbac.hr/wp-content/dokumenti/pravilnici/UGOVOR%20%20POMORSKOJ%20AGENCIJI%20%282009.%29.pdf>

Prema Shemi 1, može se vidjeti da su izvori prava o ugovorima sljedeći: prisilni propisi i pravila morala, ugovor (uključujući opće ugovorne uvjete i običaje između ugovornih strana), uzance, to jest lučke uzance (npr. Lučke uzance iz 1950. i Lučke uzance za luke Riječkog zaljeva, 1982.), trgovački pomorski običaji (čl. 4 PZ, čl. 12 (3) ZOO), dispozitivni propisi Pomorskog zakonika, dispozitivni propisi ZOO-a, sudska i arbitražna praksa, te pravna znanost neizravno. Trgovački pomorski običaji poznati su i prihvaćeni trgovački putovi koje su uspostavili trgovci za korištenje ako su ispunjeni i korišteni zakonski zahtjevi, čak i ako su protiv onoga što je nedopušteno. Nema reda za određeni problem ili ako je to jasno propisano zakonom. Trgovački pomorski običaji važan su dio sporazuma. Lučke pristojbe važne su za pomorskopravne odnose, uspostavlja ih lučka uprava i vrlo su važne u uspostavi trgovačkih običaja.

U hrvatskom pravnom sustavu pravni izvori pomorskih ugovora s obzirom na pravnu snagu primjenjuju se prema sljedećem rasporedu:

- Prisilni propisi i pravila morala
- Ugovor (uključujući opće uvjete ugovora i praksu razvijenu među ugovornim stranama)
- Uzance (lučke uzance)
- Trgovački običaji
- Dispozitivni propisi Pomorskog zakonika
- Dispozitivni propisi Zakona o obveznim odnosima
- Sudska i arbitražna praksa
- Pravna znanost²³

Iz navedenog se može zaključiti da su izvori prava za pomorski promet ključni jer uređuje pravni postupak prijevoza robe morem i objedinjuje pomorsko pravo mora, treba slijediti nacionalne standarde i bit usklađen s međunarodnim standardima radi jednostavnosti pravne regulative i jačanja pravne sigurnosti, i pritom očuvati vlastitu osobnost i integritet.

²³ Alavanja, Denis, Ugovor o prijevozu stvari morem, [alavanja_denis_pfri_2018_zavrs_sveuc.pdf](#)

3. VRSTE I ELEMENTI UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM

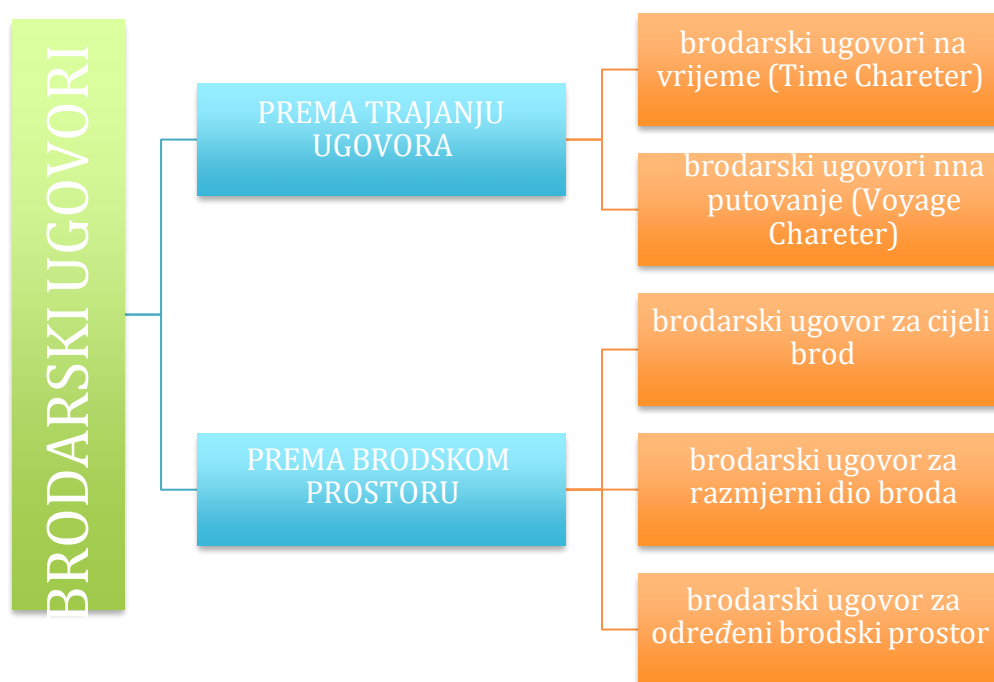
3.1. VRSTE UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM

Kako bi se pratio plan putovanja i uspostavio odnos među ljudima, važno je imati dokument kao što je ugovor o prijevozu robe morem. Ugovorom o prijevozu stvari morem prijevoznik se obvezuje da će prevesti stvari brodom, a naručitelj prijevoza da će platiti vozarinu.²⁴

Ugovori o prijevozu stvari morem dijele se na:

- **brodarske ugovore (eng. charter)**
- **ugovore o prijevozu pojedinih stvari (pomorsko-prijevoznički ugovori)²⁵**

Shema 2 Brodarski ugovori, podjela



Izvor 3 Izradila studentica prema: Pavić Drago, Pomorsko imovinsko pravo, p. 101.

²⁴ Članak. 447. Pomorskog zakonika, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19

²⁵ Pomorski zakonik (čl.448.)

Prema shemi 2, osnovna podjela brodarskih ugovora se vrši prema brodskom prostoru te prema trajanju ugovora. Kada govorimo o brodskom prostoru, razlikujemo tri vrste brodarskih ugovora:

- brodarski ugovor za cijeli brod - ovo je ugovor u kojem se čitav brod iznajmljuje jednoj stranci (npr. teretnom prijevozniku) za prijevoz robe ili putnika.
- brodarski ugovor za razmjerni dio broda - ovaj ugovor podrazumijeva iznajmljivanje samo određenog dijela broda (npr. jedne trećine) jednoj stranci.
- brodarski ugovor za određeni brodski prostor - ovaj ugovor se sklapa za iznajmljivanje određenog prostora na brodu (npr. skladište broj 3).²⁶

Što se tiče trajanja ugovora, razlikuju se ugovori na određeno vrijeme i ugovori na neodređeno vrijeme. Ugovor na određeno vrijeme znači da se brod unajmljuje na određeno vrijeme, dok ugovor na neodređeno vrijeme ne definira točan ugovorni rok, ali se ugovor može raskinuti uz prethodnu obavijest bilo koje strane.

Prema trajanju ugovora razlikuju se:

- brodarski ugovori na vrijeme (eng. time charter)
- brodarski ugovori na putovanje (eng. voyage charter)²⁷

²⁶ Ibidem

²⁷ Ibidem

Tablica 1 Analiza brodarskih ugovora na vrijeme i putovanje

	Time Charter	Voyage Charter
Definicija	ugovor o prijevozu stvari morem kojim se brodar obvezuje da će ugovorenim brodom i u ugovorenom vremenu obavljati prijevoze za naručitelja, a naručitelj se obvezuje plaćati vozarinu ²⁸	ugovor o prijevozu stvari morem kojim se brodar obvezuje da će prevesti stvari u jednom ili više unaprijed određenih putovanja
Isprave	Charter Party	Voyage Charterparty (Single /Consecutive)
Brod	za čitav brod	za dio broda
Vozarina	<ul style="list-style-type: none"> • eng.hire • ugovorena • neovisna o broju stvarno obavljenih putovanja • plaća ju naručitelj 	<ul style="list-style-type: none"> • određuje se napoprijeko prema količini tereta • trajanje putovanja ne utječe na vozarinu (osim ako nije određena po jedinici vremena) • kod uzastopnih putovanja vozarina se naplaćuje prema broju stvarno obavljenih putovanja • plaća ju brodar
Troškovi kašnjenja	na teret naručitelja	na teret brodara
Najpoznatiji standardni obrasci	ALTIME Form, Shelltime 4, New York Produce Exchange – NYPE 93	GENCON, Shellvoy 5, Nipponcoal, Gasvoy

Izvor 4 Izradila studentica prema Pavić Drago: Pomorsko imovinsko pravo, p. 102-104.

Značajke ugovora o prijevozu stvari morem su:

- Ugovor o prijevozu stvari morem je ugovor o prijevozu, a ne ugovor o prodaji robe. To znači da se njime ne prenosi vlasništvo nad robom, već samo pravo na njezin prijevoz.
- Prijevoznik je odgovoran za oštećenja ili gubitke robe tijekom prijevoza, osim ako može dokazati da je došlo do takvih oštećenja ili gubitka zbog okolnosti koje je bilo nemoguće izbjeći ili izbjeći posljedice istih.
- Pošiljatelj je dužan platiti prijevozniku naknadu, osim ako je drugačije dogovoreno.
- Teret se mora utovariti i istovariti na način koji je siguran za prijevoz, uz poštivanje standarda za zaštitu okoliša i sigurnost prijevoza.
- Ugovor o prijevozu stvari morem može biti reguliran različitim pravnim sustavima, ovisno o zemlji u kojoj se nalaze stranke ugovora.

²⁸ Ibidem, p.102.

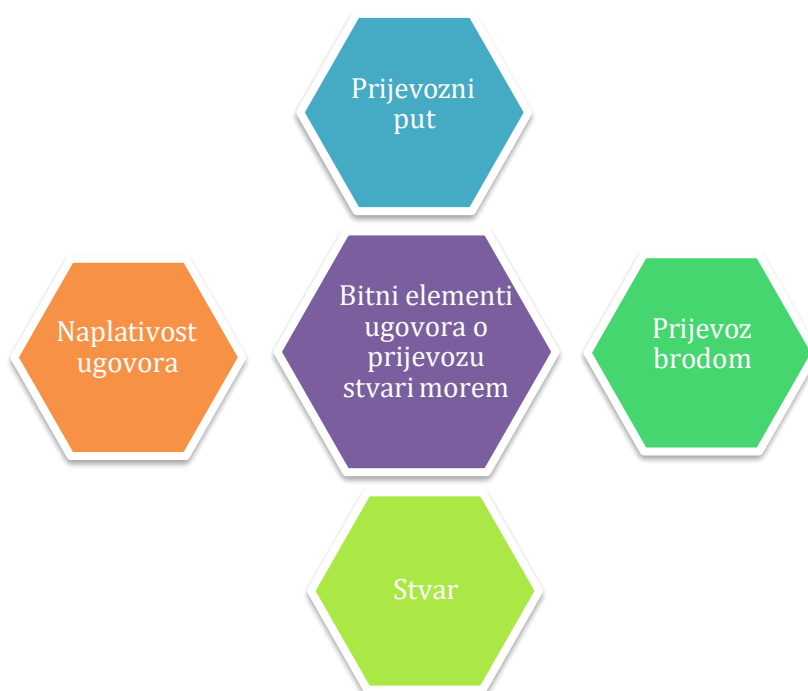
3.2. BITNI ELEMENTI UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM

Kako bi se prijevoz odvijao prema planu, može se regulirati odnos između uključenih osoba posjedovanjem dokumenata kao što su ugovori o prijevozu robe morem. Ugovorom o prijevozu stvari morem, prijevoznik se obvezuje prevesti robu brodom, a naručitelj prijevoza platit će prijevoz.²⁹ Na temelju ove definicije može se zaključiti da su glavni elementi ugovora o prijevozu: teret, prijevoz, isporuka i ugovorne strane. Ova vrsta ugovora može se podijeliti na ugovore o prijevozu pojedinih stvari i brodarske ugovore.³⁰

Kod brodarskih ugovora, kao što naziv govori, glavni element ugovora je brodski prostor ili brod, dok je u ugovoru o prijevozu pojedinih stvari glavni element stvar koja se prevozi. Ugovorom o prijevozu, prijevoznik se obvezuje osigurati određeni prostor za prijevoz ili plovilo za izvršenje prijevoza. Odnos stranaka u okviru ugovora o prijevozu uređuje se charter partijem. Brodarski ugovori dijele se na brodarske ugovore na putovanje i brodarske ugovore na vrijeme.

Ugovor o prijevozu robe morem sastoji se od četiri glavna dijela kao što je prikazano na shemi.

Shema 3 Bitni elementi ugovora o prijevozu stvari morem



Izvor 5 Izradila studentica

²⁹ Pomorski zakonik, čl. 447

³⁰ Pavić, D. 2006, Pomorsko imovinsko pravo

U shemi prikazana su četiri glavna elementa ugovora o prijevozu robe morem, a to su:

- prijevozni put (određeno ili opcionalno)
- prijevoz brodom (u općenitom smislu)
- stvar (vrsta, količina)
- naplativost ugovora (vozarina)

Sve četiri navedene komponente bitne su za postojanje ugovora o pomorskom prijevozu i definirane su sporazumom između ugovornih strana.

Prijevozni put definiran je ugovorom o pomorskom prijevozu. Odnosno, jasno se definira prijevozni put, duljina trajanja putovanja, odredišna i ishodišna luka te cijena prijevoza stvari na definiranoj destinaciji.

Izraz "brod," prema Konvenciji o teretnicama iz 1924., označava svaki brod koji se koristi za prijevoz robe morem. Pokrivaju se samo morski plovni objekti, a ne i objekti za plovidbu unutarnjim plovnim putevima, osim ako nije posebno dogovoreno. Ekonomska svrha sklapanja ugovora o prijevozu stvari morem je ostvarena dobit transportom robe pomorskim putem određenom rutom. To znači da je ugovor o prijevozu robe morem povratni pravni posao u kojem prijevoznik prima ugovorenu uplatu za ugovoreni prijevoz robe morem do određenog (ugovorenog) odredišta.³¹

Pojam "stvar" uključuje pokretni predmet koji se prevozi ugovorom o pomorskom prometu. Roba/stvar je opisana prema vrsti (naziv, oblik, boja, gustoća i sl.) i količini (masa, broj komada, težina, obujam).³²

Naplativost ugovora odnosi se na cijenu (vozarinu - eng. freight) koju naručitelj plaća za prijevoz robe ili korištenje prostora broda. Naplativost je važan aspekt ugovora o korištenju brodova i ugovora o prijevozu robe zbog komercijalnih i pravnih pitanja. Ekonomska svrha bavljenja plovidbenom djelatnošću je dobit. Na besplatne prijevoze ne primjenjuje se Pomorski zakonik nego Zakon o obveznim odnosima.³³

³¹ MEĐUNARODNA KONVENCIJA ZA IZJEDNAČENJE NEKIH PRAVILA O TERETNICI, Bruxelles, 15.08.1924. (HAŠKA PRAVILA), Čl.1. (d), [Haska_pravila_1924._s_Protokolima_iz_1968._i_1979.\[9\].pdf](#)

³² MEĐUNARODNA KONVENCIJA ZA IZJEDNAČENJE NEKIH PRAVILA O TERETNICI, Bruxelles, 15.08.1924. (HAŠKA PRAVILA), Čl. 1. (c), [Haska_pravila_1924._s_Protokolima_iz_1968._i_1979.\[9\].pdf](#)

³³ Pavić,Drago, p.90-100

3.2.1. Stranke ugovora

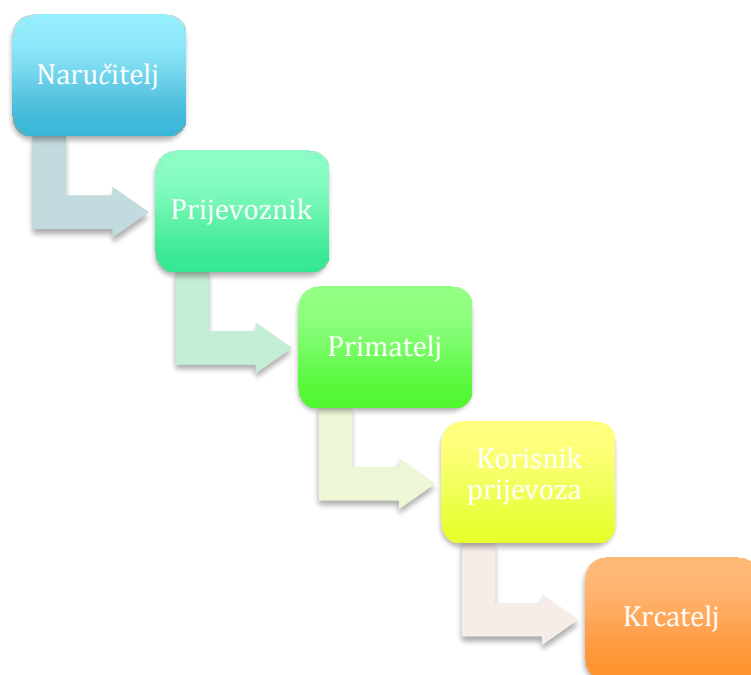
U ugovoru o prijevozu stvari morem, stranke ugovora igraju ključnu ulogu kao sudionici koji su obvezni poštivati odredbe i pravila ugovora. Ove stranke su temeljni subjekti u postupku prijevoza tereta i imaju svoje odgovornosti, prava i obveze. Uobičajene stranke u ugovoru o prijevozu stvari morem uključuju prijevoznika (ili brodarka) i naručitelja tereta (ili pošiljatelja). Prema Pomorskom zakonu, prijevoznik je vlasnik broda, brodarka ili osoba koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza.³⁴ Naručitelj je ugovorna strana koja od prijevoznika naručuje prijevoz stvari, osoba, tegljenje, odnosno potiskivanje i obavljanje drugoga pomorskog plovidbenog posla.³⁵ Osim toga, mogu postojati i druge stranke uključene u ugovor o prijevozu stvari morem. To mogu uključivati osiguravajuće kompanije koje pružaju osiguranje za teret ili druge sudionike u prijevoznom lancu, poput utovarivača, istovarivača ili brodskih agenata.

Svaka stranka ima svoje specifične uloge i obveze u ugovoru o prijevozu stvari morem. Na primjer, prijevoznik je dužan pružiti siguran i učinkovit prijevoz tereta, dok je naručitelj tereta obvezan pravilno pripremiti teret i osigurati ispravnu dokumentaciju. Pravilno razumijevanje i pridržavanje odredbi ugovora o prijevozu stvari morem ključno je za pravilan i uspješan prijevoz tereta. Stranke ugovora moraju surađivati i poštivati svoje obveze kako bi osigurale siguran i pravovremen prijevoz tereta te izbjegle nesporazume ili sporove. U ovom završnom radu ćemo detaljnije analizirati uloge, obveze i prava stranaka u ugovoru o prijevozu stvari morem, istražiti njihove međusobne odnose i utjecaj na uspješnost prijevoza tereta. Kroz proučavanje relevantnih zakona, međunarodnih konvencija i prakse u industriji, stvorit ćemo jasniju sliku o ulozi stranaka u ugovoru o prijevozu stvari morem i njihovom doprinosu u sigurnom, učinkovitom i pravednom prijevozu tereta.

³⁴ Pomorski zakonik, čl.5

³⁵ Pomorski zakonik, čl. 445

Shema 4 Ugovorne strane i druge osobe iz ugovora o prijevozu stvari morem



Izvor 6 Izradila studentica

Može se zaključiti da uz naručitelja i prijevoznika kao dvije glavne strane u ugovoru javljaju i druge osobe, a to su:

1. Krcatelj – je naručitelj ili od njega određena osoba koja na temelju ugovora o prijevozu stvari predaje stvari prijevozniku radi prijevoza,
2. Primatelj – je osoba ovlaštena da primi stvari od prijevoznika,
3. Korisnik prijevoza – je osoba koja ima određena prava prema ugovoru o prijevozu stvari (naručitelj, krcatelj, primatelj).³⁶

Međusobna povezanost i neometano funkcioniranje svih strana uključenih u izvršenje ugovora o pomorskom prijevozu je ključno za učinkovito vođenje ovog procesa. Standardizirani obrasci i ugovori smanjuju mogućnost pogrešaka i nejasnoća te pomažu osigurati pravnu sigurnost i učinkovito izvršenje prijevoza. Ugovori o pomorskom prijevozu također mogu osigurati osiguranje od oštećenja ili gubitka robe u prijevozu.

³⁶ Pomorski zakonik čl. 445

3.2.2. Brod

Brod kao središnji element u ugovoru o prijevozu stvari morem predstavlja srž pomorskog transporta, omogućujući učinkovito i pouzdano premještanje različitih tereta preko oceana i mora. Ova vitalna komponenta ugovora ključna je za ostvarenje glavne svrhe sklapanja takvog sporazuma - postizanje dobiti kroz učinkovit prijevoz robe pomorskim putem, prema točno utvrđenoj ruti.

Konvencija o teretnicama iz 1924. jasno definira pojam "brod" kao svaki plovni objekt koji se koristi za prijevoz robe morem. Upravo morski plovni objekti obuhvaćeni su ovim pojmom, dok se unutarnji plovni putevi, osim kada je posebno dogovoreno, ne smatraju dijelom ove konvencije. Dakle, važno je imati na umu da se ugovor o prijevozu stvari morem odnosi isključivo na prijevoz tereta preko morskih ruta, što uključuje širok spektar plovila - od ogromnih teretnih brodova do manjih, specijaliziranih plovila.³⁷

U konačnici, brod kao ključni element u ugovoru o prijevozu stvari morem omogućuje povezivanje udaljenih tržišta i pruža mogućnost ekonomski isplativog i pouzdanog transporta robe na globalnoj razini. Stoga je pažljivo definiranje uloge broda u ovakvom ugovornom odnosu od iznimne važnosti kako bi se osigurao siguran, efikasan i uspješan prijevoz tereta preko beskrajnih voda naših oceana i mora.

3.2.3. Prijevozni put (luka ukrcaja, luka iskrcaja)

Prijevozni put, kao jedan od ključnih elemenata u ugovoru o prijevozu stvari morem, obuhvaća definiranje luka ukrcaja i luka iskrcaja tereta tijekom transporta preko mora. Ovaj element određuje putanju kojom će teret putovati, te igra ključnu ulogu u organizaciji i planiranju cijelog transportnog procesa. Na temelju precizno utvrđenog prijevoznog puta, osigurava se učinkovito i pravodobno izvršenje prijevoza tereta, čime se osigurava zadovoljstvo svih sudionika u ovom procesu - kako naručitelja prijevoza, tako i prijevoznika.

Ugovorom o prijevozu stvari morem jasno se definiraju luke ukrcaja i luke iskrcaja, kao i redoslijed kojim će teret biti prevezen između ovih luka. Svaki od ovih elemenata ima svoju ključnu ulogu u uspješnom izvršenju prijevoza i pridonosi stvaranju optimalne rute za transport robe. Luka ukrcaja predstavlja polaznu točku, gdje se teret priprema za transport i ukrcava na

³⁷ MEĐUNARODNA KONVENCIJA ZA IZJEDNAČENJE NEKIH PRAVILA O TERETNICI, Bruxelles, 15.08.1924. (HAŠKA PRAVILA)

brod. Ovdje se provode različiti postupci i provjere kako bi se osiguralo sigurno i ispravno utovarivanje tereta, a sve prema strogo definiranim pravilima i propisima.

Nakon što je teret uspješno utovaren, brod započinje svoje putovanje prema luci iskrcaja. Ova luka predstavlja krajnje odredište tereta, gdje će se on istovariti i dostaviti konačnom primatelju. Cjelokupni transportni proces ovisi o učinkovitosti i pravovremenosti iskrcaja tereta u luci iskrcaja, te se pažljivo planira kako bi se izbjegle nepotrebne zastoje i kašnjenja.

Pri definiranju prijevoznog puta, također je važno uzeti u obzir i druge čimbenike, poput vremenskih uvjeta, geografskih ograničenja i specifičnosti luka. Pravilno planiranje prijevoznog puta može rezultirati uštedama u vremenu i resursima, što će pozitivno utjecati na ukupni trošak i učinkovitost prijevoza.

Kako bi se osigurala sigurnost i redovitost prijevoza, ugovorne strane često uključuju odredbe koje definiraju postupak u slučaju nepredviđenih okolnosti koje mogu utjecati na prijevozni put, poput vremenskih nepogoda, tehničkih poteškoća ili drugih nepredvidivih situacija. Ove klauzule pružaju fleksibilnost i omogućuju prilagodbu ugovora kako bi se izbjegle moguće komplikacije i osigurala kontinuirana isporuka tereta.

Sve u svemu, prijevozni put predstavlja vitalni element u ugovoru o prijevozu stvari morem, jer ne samo da definira rutu i logističke aspekte prijevoza, već igra ključnu ulogu u osiguravanju pouzdanog, sigurnog i pravovremenog transporta robe preko beskrajnih voda naših oceana i mora.

3.2.4. Roba/teret

Roba, kao osnovni predmet ugovora o prijevozu stvari morem, predstavlja onaj pokretni predmet ili stvar koja se prevozi s jednog mjesta na drugo morskim putem. Ovaj ključni element čini srž svakog ugovora o prijevozu stvari morem te je ključan za uspješan izvršetak transportnog procesa. Roba može obuhvaćati različite vrste tereta, poput kontejnera, rasutog tereta, tekućina, vozila ili bilo kojeg drugog predmeta koji se može prevesti na plovnom objektu.

Pravilno definiranje i opisivanje robe ključno je za sprječavanje nesporazuma i problema tijekom prijevoza. Ugovorne strane trebaju detaljno opisati vrstu, količinu, mase, dimenzije i ostale relevantne karakteristike tereta kako bi osigurali da se točno prepoznaje i identificira tijekom cijelog putovanja. Ovo uključuje i naziv i adrese naručitelja i primatelja tereta kako bi se jasno utvrdilo tko ima pravo raspolaganja s njim tijekom transporta.

Nadalje, ugovor o prijevozu stvari morem mora jasno definirati uvjete prijevoza robe, uključujući uvjete za utovar, iskrcaj, prijenos vlasništva, osiguranje, odgovornost za gubitak,

oštećenje ili kašnjenje tereta te rokove za isporuku. Ovi uvjeti moraju biti u skladu s relevantnim zakonima, konvencijama i praksom u industriji kako bi se osigurala pravna i operativna sigurnost za sve strane ugovora.

S obzirom na to da roba često prolazi kroz različite luke i prevozi se brodom na duže udaljenosti, važno je uzeti u obzir i specifične zahtjeve tereta kako bi se osigurala njegova sigurnost i integritet tijekom cijelog putovanja. To uključuje odgovarajuće mjere zaštite, manipulacije i skladištenja, kako bi se izbjegla oštećenja i osigurala pouzdana isporuka na odredište. U slučaju međunarodnog prijevoza, ugovor o prijevozu robe morem također mora uzeti u obzir i carinske formalnosti, međunarodne sporazume i regulative kako bi se olakšalo prelaženje granica i pravilno izvršenje carinskih postupaka. Ove dodatne zahtjeve često čine proces prijevoza složenijim, ali istodobno i vitalnim za osiguranje pravilnog protoka robe između različitih zemalja.

Sve u svemu, roba kao element ugovora o prijevozu stvari morem predstavlja temeljni faktor uspješnog i učinkovitog transporta tereta preko mora. Precizno definiranje, zaštita i postupanje s robom ključno je za osiguranje sigurnosti, pravovremenosti i pouzdanosti prijevoza, te osigurava da se teret isporuči na odredište bez ikakvih nesporazuma i poteškoća.

3.2.5. Vozarina

Vozarina (prevoznina), naknada koju je naručitelj prijevoza ili putnik obvezan platiti prijevozniku radi izvršenoga prijevoza robe, odn. putnika. Ugovorom se može odrediti plaćanje vozarine unaprijed ili na odredištu. Ovisno o tome, stvarni obveznik plaćanja vozarine kod prijevoza tereta može biti naručitelj prijevoza ili primatelj tereta. Kod linijskoga prijevoza tereta često se primjenjuju prijevoznički tarifni stavovi s utvrđenim cijenama prijevoza. Oni su sastavni dio općih uvjeta prijevoza pojedinih prijevoznika. Vozarina za teret može biti ugovorena po jedinici tereta, po jedinici vremena, po prevaljenom putu, u ukupnom iznosu (paušalna vozarina) i dr.³⁸

Pri definiranju pojma vozarina, pravna literatura definira vozarinu kao "naknadu brodaru da robu isporuči na dogovoreno mjesto ili da koristi plovilo za obavljanje određenog prijevoza". Bitno je za vozarinu ne samo da se odnosi na prevezeni teret, već i na obvezu

³⁸ Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021. Pristupljeno 1. 6. 2023.

brodara da izvrši prijevoz tereta. Bez obzira na okolnosti, brodar ima dužnost plaćanja vozarine, čak i ako prijevoz tereta nije stvarno ostvaren.³⁹ Svi izdaci koje brodar ima prema brodu za izvršenje odgovarajućeg putovanja, uključujući i izvanredne troškove, obuhvaćeni su pojmom vozarine. Pitanje hoće li troškovi ukrcaja, slaganja i iskrcaja tereta biti uključeni u vozarinu ovisi o volji stranaka izraženoj u ugovoru. Ako brodar snosi ove troškove, oni se smatraju dijelom vozarine. Također, redoviti troškovi čuvanja robe od trenutka prihvata brodarom pa do predaje primaocu također su uključeni u vozarinu. Vozarina također uključuje troškove stajanja broda tijekom planiranih stajanja, dok se troškovi stajanja broda tijekom neplaniranih prekostojnica ne računaju u vozarinu.

Isključivo se plaća novčani iznos kao vozarina. Međutim, plaćanje u novcu nije bitan element vozarine, posebno ne kao uvjet za postojanje ugovora o prijevozu prema pomorskom pravu. Stvarni elementi koji utječu na visinu vozarine mogu se podijeliti na sljedeće:

- Vrsta tereta koji se prevozi - pravilo je da je vozarina veća kada brodar preuzima veći rizik ako ugovor ne bude pravilno izvršen. Taj rizik ovisi o dvije glavne komponente: vrijednosti tereta i vjerojatnosti da će teret stići na odredište u istoj količini i stanju kao što je bio pri preuzimanju za prijevoz.
- Količina tereta - što je veća količina tereta, veća će biti vozarina jer brodar pruža veće usluge i troškovi prijevoza su veći. Također, moguća odgovornost brodara također ovisi o količini tereta primljenog za prijevoz. Za određivanje visine vozarine uzimaju se u obzir mjere kao što su težina, volumen i broj komada.
- Raspoloživi prostor na brodu.
- Troškovi koje brodar snosi u vezi s prijevozom.
- Trajanje ugovora o prijevozu - što je ugovor duže vrijeme, vozarina će prirodno biti veća.
- Utjecaj zakona ponude i potražnje.

Da bi se odredila visina vozarine, ključan je članak 575, stavak 1, Pomorskog zakonika prema kojem se visina vozarine utvrđuje putem ugovora. Prema ovom propisu, pojam „ugovor“ obuhvaća i sklapanje ugovora putem pristupanja brodarevim tarifama. Brodareve tarife obično se donose sporazumno od strane brodara koji čine udruženje brodara.

³⁹ Grabovac, Ivo, *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo*

U vezi s vozarinskim pitanjima, važno je razlikovati između osoba ovlaštenih za primanje vozarine (vjerovnici) i osoba obveznih plaćati vozarine (dužnici). Prema Pomorskom zakoniku, u skladu s člankom 591., pravo na vozarine pripada brodaru. Na strani broдача, osobe koje su ovlaštene primiti vozarine su prije svega zapovjednik broда, pomorski agent (shipbroker) i osobe koje je broдар ovlastio temeljem građanskog prava da u njegovo ime prime vozarine. Zapovjednik broда ima ovlasti kao zakonski zastupnik broдача. U tim slučajevima, on može djelovati u vlastito ime i bez posebne punomoći. Prema odredbi članka 132., stavak 2., Pomorskog zakonika, zapovjednik broда ima pravo sklapati ugovore o pomorsko-plovidbenim poslovima izvan sjedišta broдача, osim ugovora o vremenskom najmu cijelog broда, te također ima pravo primiti vozarine.⁴⁰ Isto ovlaštenje ima i pomorski agent.⁴¹ Uobičajeno je da pomorski agent svoju ovlast za primanje vozarine potvrđuje predstavljanjem teretnice koju mu daje zapovjednik broда. Međutim, za primanje vozarine nije potrebna posebna punomoć, jer to spada u redovne dužnosti pomorskog agenta. Treba razlikovati osobe ovlaštene za primanje vozarine od osoba obveznih plaćati vozarine. Ta obveza može biti ugovorena s naručiteljem ili primateljem tereta. Važno je napomenuti da ista obveza ne može biti ugovorena s krcateljem. Članak 434. Pomorskog zakonika izričito navodi da "krcatelj nije obvezan platiti vozarinu".

Ukratko, naručitelj je primarni dužnik za plaćanje vozarine jer je sklopio ugovor o prijevozu stvari morem s broдарom.⁴² Naručitelj može biti oslobođen svoje obveze jedino putem ugovora s broдарom. Što se tiče plaćanja vozarine, dužnost naručitelja može se sastojati od redovitog predujam plaćanja vozarine ili garantiranja njezine isplate u slučaju da je ne plate drugi obveznici, prije svega primatelj tereta.

Uz naručitelja, i primatelj tereta je osoba obvezna na plaćanje vozarine. Međutim, ova njegova dužnost ovisi o tome prima li teret bez teretnice ili s teretnicom. Naime, ako se prijevoz obavlja bez izdavanja prijevozne isprave, primatelj je dužan platiti vozarinu i druge tražbine u vezi s prijevozom tereta u trenutku preuzimanja tereta. Moguće je isto tako, ako se teret preuzima na temelju teretnice, da primatelj plati tražbine naznačene u teretnici.

⁴⁰ Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15.

⁴¹ Borčić, Voislav., Pomorski agent

⁴² Grabovac, Ivo, Plovidbeno pravo Republike Hrvatske

3.2.5.1. Vrijeme i mjesto plaćanja vozarine

Što se tiče vremena plaćanja vozarine, prema Pomorskom zakoniku, strane ugovorom određuju kada treba platiti vozarinu. Pitanje se svodi na to da li vozarina treba biti plaćena unaprijed ili tek kada teret stigne na odredište. Ako ugovorne strane nisu dogovorile ništa o tome, smatra se da se vozarina plaća nakon dolaska broda na odredište. Teorijski, plaćanje vozarine mora se obaviti prije nego što brodar preda teret jer nakon toga gubi realnu sigurnost za naplatu. Međutim, u praksi, zapovjednik broda može odrediti iskrcaj i predaju tereta čak i ako vozarina nije plaćena, sve dok teret koji se nalazi u njegovoj posjedi predstavlja dovoljnu garanciju za plaćanje vozarine. U praksi se primatelju tereta obično dopušta kratak rok za plaćanje vozarine, obično 24 sata od početka predaje tereta, kako bi im se omogućilo da utvrde stanje tereta i izračunaju vozarinu.⁴³

Strane mogu dogovoriti da se vozarina plati unaprijed. Ova vrsta plaćanja vozarine je uobičajena u linijskom pomorstvu. Takvo plaćanje može obuhvaćati cijeli iznos vozarine ili određeni postotak koji se obično navodi u odnosu na ukupnu vozarinu. Vozarina koja se plaća unaprijed obično se plaća prilikom potpisivanja teretnice.

Pomorski zakonik ne sadrži specifičnu odredbu o mjestu plaćanja vozarine. U slučaju da ugovor ne određuje mjesto plaćanja vozarine, može se primijeniti odredba članka 315. stavka 1. koja propisuje da se novčane obveze ispunjavaju na mjestu gdje vjerovnik ima sjedište ili prebivalište, ili ako nema prebivalište, boravište. Prema toj odredbi, mjesto plaćanja vozarine bilo bi sjedište društva ili, ako je riječ o fizičkoj osobi, mjesto prebivališta odnosno boravišta.

3.2.5.2. Promjena ugovorene vozarine

⁴³ Pavić, Drago, Pomorsko imovinsko pravo

Prema principima građanskog prava, jednom dogovorena vozarina ostaje nepromijenjena. To proizlazi iz načela Zakona o obveznim odnosima prema kojem su stranke obvezne pridržavati se uvjeta ugovora.⁴⁴

Pomorski zakonik, u članku 453. stavku 1., propisuje sve razloge koji mogu utjecati na promjenu visine novčane obveze. Prema tom zakoniku, svaki put kada ugovor o prijevozu nije izvršen kako je trebao biti, postoji osnova za promjenu vozarine. U takvim slučajevima, brodar može izgubiti pravo na vozarinu.

Jedan od tih razloga može biti nedolazak tereta na odredište. Prema članku 586. stavku 1. Pomorskog zakonika, brodar će imati pravo na vozarinu samo za teret koji je stvarno prevezen i koji je stavljen na raspolaganje primatelju u luci ili pristaništu odredišta. Ovo pravilo vrijedi i za vozarine ugovorene na temelju vremenskog razdoblja. Da bi brodar imao pravo na vozarinu, mora dokazati da je teret stvarno dostavljen na odredište. Potpis primatelja na teretnici služi kao potvrda da je teret zapravo primljen.

Prema Pomorskom zakoniku, vozarina će se platiti čak i za teret koji nije prevezen i stavljen na raspolaganje primatelju, ako je nedolazak tereta na odredište rezultat postupanja naručitelja prijevoza, krcatelja ili osobe ovlaštene da raspolaže teretom, odnosno osobe za koje oni snose odgovornost.⁴⁵

3.4. ANALIZA BITNIH KLAUZULA UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM

Prema Pomorskom zakoniku, pri osposobljavanju broda za plovidbu nužno je ulaganje "dužne pažnje do početka putovanja".⁴⁶ To znači da prijevoznik mora osigurati da je plovilo u potpunosti prikladno za sigurnu plovidbu i ispunjava sve potrebne sigurnosne standarde prije nego što krene na putovanje. Osim sposobnosti za plovidbu, koja se odnosi na opće i specifične sposobnosti broda, važna je i sposobnost broda da sadrži, prevozi i skladišti teret, što se naziva

⁴⁴ Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine,

⁴⁵ Pomorski zakonik, Narodne novine

⁴⁶ Pomorski zakonik, čl.460

cargoworthiness. Klijentu je u interesu da unaprijed zna vrijeme dolaska broda u luku kako bi se mogao dogovoriti ukrcaj i preuzimanje tereta.

Klauzule u ugovoru o prijevozu stvari morem su odredbe ili odjeljci unutar ugovora koji reguliraju različite aspekte prijevoza robe morskim putem. Ove klauzule služe kao pravila koja definiraju prava, obveze i odgovornosti svih uključenih strana, kao i postupke koji se primjenjuju tijekom prijevoza. Klauzule u ugovoru o prijevozu stvari morem obuhvaćaju različite teme i obično su dizajnirane kako bi riješile specifične situacije koje se mogu pojaviti tijekom putovanja robe brodom. Primjeri takvih klauzula uključuju odredbe o teretu, odgovornosti prijevoznika, uvjete isporuke, osiguranje tereta, vremenske klauzule, klauzule o opasnim teretima, klauzule o pritužbama i reklamacijama, te klauzule o raskidu ugovora. Kroz ove klauzule, ugovor o prijevozu stvari morem postaje pravno sredstvo kojim se regulira sve, od uvjeta otpreme robe na brod, do odgovornosti prijevoznika za gubitak ili oštećenje tereta tijekom prijevoza. Ove klauzule često odražavaju međunarodne konvencije ili pravila koja su uspostavljena kako bi se standardizirao prijevoz robe morem i osigurala zaštita interesa svih strana uključenih u prijevoz.

Važno je napomenuti da klauzule u ugovoru o prijevozu stvari morem mogu varirati ovisno o različitim tipovima ugovora, kao što su "Time Charter Party" (ugovor o najmu broda na određeno vrijeme), "Voyage Charter Party" (ugovor o najmu broda za određenu plovidbu) ili "Bareboat Charter Party" (ugovor o najmu golog broda bez posade). Svaka vrsta ugovora ima specifične klauzule prilagođene svojoj svrsi i kontekstu.

U konačnici, klauzule u ugovoru o prijevozu stvari morem su temeljni dio ugovornog odnosa između prijevoznika i naručitelja, osiguravajući transparentnost, pravnu sigurnost i zaštitu interesa svih strana uključenih u prijevoz robe morem.

3.4.1. Zamjenska klauzula (Substitution clause)

Zamjenska klauzula, ili klauzula zamjene, regulira pitanje prijevoza tereta određenim brodom koji je precizno dogovoren. Pomorski zakonik također se bavi brodom kao sredstvom prijevoza i zamjenama. Prema zakonu: "Prijevoznik je obvezan prevesti teret brodom koji je izričito dogovoren ili koji posjeduje dogovorena svojstva. Ako strane nisu izričito dogovorile određeni brod ili njegova svojstva, prijevoznik je obvezan prevesti teret brodom koji posjeduje

uobičajena svojstva za izvršenje dogovorenog prijevoza."⁴⁷ U vezi s neugovorenom zamjenom, odnosno situacijom u kojoj prijevoznik odluči promijeniti sredstvo prijevoza, članak 459. stavci 1 i 2 Pomorskog zakonika daju detaljnije informacije o normi koja se odnosi na zamjensku klauzulu. Prema tim stavcima:

"Prijevoznik je obvezan prevesti teret brodom koji je izričito ugovoren ili koji posjeduje dogovorena svojstva. Ako strane nisu izričito dogovorile određeni brod ili njegova svojstva, prijevoznik je obvezan prevesti teret brodom koji posjeduje uobičajena svojstva za izvršenje dogovorenog prijevoza."⁴⁸

Ova klauzula ima važnu ulogu u osiguravanju prijevoznika i naručitelja prijevoza da će prijevoz biti izvršen. To je od interesa prijevozniku zbog vozarine koju će dobiti, dok je naručitelju važno jer želi da roba stigne na odredište kako je predviđeno. Kada ova klauzula ne bi postojala ili ne bi bila ugovorena, postojala bi veća vjerojatnost da se prijevoz neće obaviti zbog problema s brodom ili drugih poteškoća vezanih uz brodove. Prisutnost ove klauzule povećava šanse da će prijevoz tereta biti uspješan i da će se tako ispunjavati obveze koje su proizašle iz sklapanja ugovora o prijevozu brodom.

3.4.2. Klauzula o obvezi prijevoznika održavati brod sposobnim za plovidbu tijekom cjelokupnog ugovorenog razdoblja (Maintenance clause)

Ova klauzula regulira odgovornost prijevoznika da osigura da brod bude sposoban za plovidbu na početku ugovora, odnosno prije početka procesa ukrcanja tereta. Također, klauzula zahtijeva da prijevoznik održava brod u stanju sposobnom za plovidbu tijekom cijelog trajanja ugovora.⁴⁹

Sistematizacija klauzule o održavanju broda sposobnim za plovidbu može uključivati sljedeće aspekte:

- Obveza prijevoznika: Klauzula navodi da je prijevoznik odgovoran za održavanje broda u stanju sposobnom za plovidbu tijekom cijelog trajanja ugovora o prijevozu.

⁴⁷ Pomorski zakonik, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19

⁴⁸ Pomorski zakonik

⁴⁹ Prema Rotterdamskim pravilima, prijevoznik je obvezan održavati brod sposobnim za plovidbu tijekom trajanja prijevoza, za razliku od Haških i Hamburških pravila koja zahtijevaju da brod bude sposoban samo prije ukrcanja, odnosno na početku ugovora.

- Operativnost broda: Prijevoznik mora osigurati da brod ima sve potrebne tehničke uvjete za sigurnu plovidbu, uključujući ispravno funkcioniranje motora, navigacijskih sustava, komunikacijskih uređaja itd.
- Redovito održavanje: Prijevoznik je odgovoran za redovito održavanje broda kako bi se osiguralo da je u ispravnom stanju. To može uključivati rutinske provjere i servisiranje ključnih komponenti broda.
- Popravci i zamjene: Ako se tijekom prijevoza dogodi kvar ili oštećenje na brodu, prijevoznik je dužan poduzeti potrebne korake za popravak ili zamjenu dijelova kako bi se osigurala daljnja sposobnost broda za plovidbu.
- Sigurnosni standardi: Klauzula također može obuhvaćati poštivanje sigurnosnih standarda i propisa koji se odnose na brodove i prijevoz stvari morem, uključujući sigurnosne inspekcije, protupožarne mjere, zaštitu okoliša itd.

Cilj ove klauzule je zaštititi interese obje ugovorne strane - prijevoznika i naručitelja prijevoza. Za prijevoznika, to znači da će moći obaviti prijevoz stvari uz adekvatan brod, dok naručitelj prijevoza ima jamstvo da će teret biti prevezen na odredište sigurno i u skladu s dogovorenim uvjetima.

3.4.3. Klauzula o zaposlenju bora (Employment clause)

Klauzula o zaposlenju broda se odnosi na način na koji se brod treba koristiti i iskorištavati. Kao što je poznato, komercijalna djelatnost je ključni aspekt pomorstva, stoga se ovi ugovori sklapaju. Ugovaranjem klauzule o zaposlenju, zapovjednik broda i sam prijevoznik (kompanija) se obvezuju da će koristiti i upravljati brodom na način koji zadovoljava komercijalne zahtjeve naručitelja prijevoza, koliko je to moguće uz osiguranje sigurnosti pomorskog pothvata i drugih relevantnih faktora. Klauzula o zaposlenju regulira pravni odnos između prijevoznika i naručitelja prijevoza, gdje je jasno utvrđeno da naručitelj prijevoza preuzima komercijalnu ulogu u vođenju poslovanja broda tijekom trajanja tog ugovora, dok prijevoznik zadržava ili preuzima ostale zadatke vezane uz nautiku, plovidbu i slično. Tako, klauzula određuje podjelu odgovornosti između stranaka u pogledu upravljanja brodom i obavljanja specifičnih zadataka u vezi s pomorstvom.

3.4.4. Klauzula o zaposlenju i obeštećenju (Employment and Indemnity clause)

Klauzula o zaposlenju i obeštećenju (Employment and Indemnity Clause) su ključne klauzule u ugovorima o iskorišćivanju brodova na određeno vremensko razdoblje, poznatim kao Time-charter ugovori. Klauzula o zaposlenju omogućava naručitelju da izdaje naloge zapovjedniku broda u vezi s prijevoznim poslovima. Kroz ovu klauzulu, naručitelj dobiva pravo da utiče na izvršavanje prijevoznih zadataka putem zapovjednika, omogućavajući kontrolu i prilagođavanje operativnih aktivnosti broda prema njihovim potrebama. Ova klauzula pruža fleksibilnost i omogućava efikasnu provedbu ugovora o prijevozu.

S druge strane, Klauzula o obeštećenju regulira ograničenje odgovornosti brodarka u prijevoznim ugovorima tipa Charter-party. Ova klauzula ima za cilj zaštititi brodarka od potencijalno velikih financijskih gubitaka koji mogu proizaći iz štete ili gubitka tijekom prijevoza tereta. Kroz Klauzulu o obeštećenju, ugovorne strane se dogovaraju o iznosu ili postupku obeštećenja u slučaju nastanka štete. Ograničenje odgovornosti brodarka pruža sigurnost i smanjuje rizik za brodarka, dok naručitelj ima jasnoću o obvezi plaćanja obeštećenja u slučaju nepredviđenih situacija. Klauzula o zaposlenju i obeštećenju su ključne komponente prijevoznih ugovora koje pružaju smjernice i zaštitu za obje ugovorne strane. Ova kombinacija klauzula omogućava naručitelju da ostvari kontrolu nad operativnim aspektima prijevoza, dok istovremeno osigurava ograničenje odgovornosti brodarka. Kroz njih se ostvaruje transparentnost, sigurnost i uspješno ispunjavanje ugovornih obveza u okviru prijevoza tereta brodom.

3.4.5. Klauzula o pravu retencije (Lien clause)

U klauzuli o pravu retencije, prijevoznik osigurava svoje interese. Kroz ugovaranje ove klauzule, prijevoznik stječe pravo zadržavanja tereta na brodu ili u drugom obliku dok mu naručitelj prijevoza ne isplati dogovorenu vozarinu, bilo u potpunosti ili djelomično. Ova klauzula, poznata kao "lien", ne samo da pokriva ugovorenu vozarinu, već može biti korištena kao osiguranje za naplatu drugih obveza naručitelja, kao što su neisplaćena vozarina za neiskorišteni kapacitet, naknade za kašnjenje, troškovi havarija i slično. Tako, prijevoznik osigurava svoju poziciju i ima pravno sredstvo za zaštitu svojih financijskih interesa u slučaju nepoštivanja obveza od strane naručitelja prijevoza.⁵⁰

⁵⁰ <https://www.handybulk.com/cargo-liens-for-unpaid-freight-and-hire/>

3.4.6. Klauzula o obustavi vozarine (Off – hire klauzula)

U cilju reguliranja situacija u kojima naručitelj prijevoza može obustaviti plaćanje vozarine, odnosno kada prijevoznik nema pravo na naplatu, ugovara se klauzula o "off-hire". Ova klauzula određuje da se vozarina neće plaćati za bilo koje razdoblje u kojem je brod bio izvan upotrebe dulje od 24 sata zbog različitih okolnosti koje su izvan kontrole broda, prijevoznika i osoblja koje prijevoznik koristi u svom poslovanju.⁵¹ Ovime se postiže suglasnost između ugovornih strana da se neće obračunavati i plaćati vozarina za vrijeme kada brod nije bio dostupan za obavljanje prijevoza iz razloga koji se ne mogu pripisati prijevozniku. Ova klauzula pruža zaštitu i fleksibilnost naručitelju prijevoza u situacijama kada je brod izvan upotrebe zbog nekih nepredviđenih okolnosti.

Neke od situacija koje mogu biti obuhvaćene tim slučajevima su sljedeće: nezgode i oštećenja strojeva, trupa ili opreme, uključujući nedostatak snabdijevanja prema vlasniku broda; havarije, kako partikularne tako i generalne; odstupanje broda s ugovorenog puta (devijacija), osim kada je to nužno zbog sigurnosti broda i tereta, jer u tim slučajevima ne bi bio primjenjiv off-hire status jer odgovornost za takvu promjenu nije na prijevozniku, već je usmjerena na osiguranje sigurnosti tereta, broda i posade; nedostatak dovoljnog broja članova posade na brodu; suhi dok i pregledi.

3.4.7. Brisovna klauzula (Cancellation clause)

Brisovna klauzula je jedna od ključnih odredbi u brodarskim ugovorima. Njena svrha je omogućiti naručitelju prijevoza da zajedno s prijevoznikom dogovori precizan datum kada će prijevoznik ustupiti brod ili brodski prostor naručitelju, pripremljen za ukrcaj i u stanju prikladnom za plovidbu (sposoban za plovidbu). U slučaju da prijevoznik ne ispuni te uvjete ili ne stavi brod na raspolaganje prema dogovorenom datumu, naručitelj prijevoza ima pravo otkazati ugovor bez ikakvih pravnih posljedica ili odustati od pomorskog pothvata. Iako brisovna klauzula nije obavezna, u praksi se uvijek ugovara kako bi se zaštitili ekonomski interesi naručitelja prijevoza. Dodavanjem naknadnih rokova može se donekle ublažiti strogoća izvorne brisovne klauzule. Ova klauzula pruža fleksibilnost i sigurnost naručitelju prijevoza, osiguravajući da će brod biti dostupan i u ispravnom stanju za planirani pomorski prijevoz.⁵²

⁵¹ B. Bulum, Klauzule u ugovorima o time charteru

⁵² Struna.hr, portal za Hrvatsko strukovno nazivlje, <http://struna.ihjj.hr/naziv/brisovna-klauzula/20071/>

3.4.8. Klauzula kojom se određuje mjesto i vrijeme predaje broda

U skladu s dogovorom, ugovorom se precizno određuje određeno vrijeme i mjesto na kojem se vrši predaja broda. Kada brod stigne u dogovorenu luku, započinje protjecanje vremena za koje je ugovor bio zaključen. U trenutku predaje broda, sastavlja se poseban dokument poznat kao certifikat o predaji (engl. certificate of delivery). Ovaj certifikat služi za zabilježbu sljedećih informacija:

- Datum i točno vrijeme kada je predaja broda izvršena.
- Količina bunkera koja se nalazi na brodu u trenutku predaje.
- Količina vode za kotlove i maziva koja se nalazi na brodu u isto vrijeme.

Certifikat o predaji je važan dokument koji bilježi ključne informacije o stanju broda u trenutku predaje te pruža jasan uvid u količinu raspoloživih resursa poput bunkera, vode za kotlove i maziva. Ove informacije su od vitalne važnosti za obje strane ugovora kako bi se osigurala transparentnost i pravilna raspodjela odgovornosti u vezi s predajom broda.

Prije samog čina predaje broda, provodi se inspekcija kako bi se utvrdila njegova sposobnost za plovidbu, opće stanje broda te njegova starost. Ovi pregledi su ključni kako bi se osiguralo da brod zadovoljava sve potrebne kriterije za sigurno putovanje. Također, prijevoznik je obavezan stići u ugovorenu luku točno na vrijeme za predaju broda. Da bi se to precizno utvrdilo, u ugovoru se često navodi pozicija broda u trenutku zaključenja ugovora (poznata kao "present position"). Osim toga, ugovor također sadrži informaciju o očekivanom vremenu kada se predviđa da će brod stići u ugovorenu luku kako bi se obavila ukrcaj tereta (poznato kao "expected ready to load").

Ova informacija o poziciji broda u trenutku zaključenja ugovora omogućava stranama ugovora da imaju jasnu sliku o trenutnom položaju broda. Također, navođenje očekivanog vremena dolaska broda u luku omogućuje prijevozniku i drugim stranama ugovora da unaprijed planiraju proces ukrcaja tereta. Precizno određivanje pozicije broda i očekivanog vremena dolaska od iznimne su važnosti kako bi se osigurala pravovremena i učinkovita predaja broda te izbjegle nepotrebne zastoje ili kašnjenja.

Poštivanje dogovorenog vremena za predaju broda od iznimne je važnosti, a prekoračenje tog vremena može rezultirati raskidom ugovora ili zahtjevom za naknadu štete, ako naručitelj unatoč kašnjenju odluči prihvatiti brod. Ako ugovor ne sadrži specifične odredbe o postupanju u slučaju kašnjenja broda s dolaskom u dogovorenu luku u dogovoreno vrijeme, primjenjuju se standardne odredbe. Posebno je važno spomenuti da su standardne forme

ugovora o time charteru, poput NYPE (New York Produce Exchange)⁵³, opremljene odredbama koje reguliraju prava i obveze stranaka u slučaju kašnjenja broda. Ove klauzule služe kao smjernice i osiguravaju jasnoću i pravnu sigurnost u takvim situacijama.

Slična odredba koja regulira situacije kašnjenja broda može se naći i u Baltimore Form ugovoru, poznata kao brisovna klauzula (engl. cancelling clause). Ova klauzula pruža naručitelju pravo da raskine ugovor ako brod nije dostupan u ugovorenoj luci do isteka vremenskog razdoblja naznačenog u samoj klauzuli, i to u stanju koje omogućuje plovidbu. Brisovna klauzula je namijenjena zaštititi interesa naručitelja u slučaju da brod ne bude spreman ili sposoban za plovidbu unutar dogovorenog vremenskog okvira. Ovo pravo na raskid ugovora daje naručitelju fleksibilnost i osigurava da se ispunjenje ugovornih obveza odvija na temelju dogovorenih uvjeta. U slučaju kršenja ove klauzule, naručitelj ima pravo na prekid ugovora, čime se zaštićuje njegova sposobnost da ostvari dogovorene koristi i minimizira potencijalne gubitke.

U istom vremenskom razdoblju, prijevoznik je dužan predati uredno pismo spremnosti. Brisovna klauzula, iako ne nužno dovodi do raskida ugovora, pruža naručitelju mogućnost da je koristi bez obzira na eventualnu krivnju druge strane. Međutim, naručitelj ne može zahtijevati naknadu štete čak i ako postoji krivnja. Klauzula može biti aktivirana samo nakon određenog vremena navedenog u samoj klauzuli, a prijevoznik ne može zahtijevati da se naručitelj izjasni o korištenju klauzule prije tog vremena. Ova klauzula osigurava jasnoću i poštivanje vremenskih uvjeta te pruža naručitelju fleksibilnost u odlučivanju u slučaju nepredviđenih situacija, bez potrebe za utvrđivanjem krivnje druge strane, ali istovremeno ograničava mogućnost zahtijevanja naknade štete.

3.4.9. Klauzula o osiguranju u ugovoru o prijevozu stvari morem

Klauzula o osiguranju u ugovoru o prijevozu stvari morem predstavlja važan segment ugovorne dokumentacije koja regulira obvezu stranaka u pogledu osiguranja tereta tijekom prijevoza. Ova klauzula ima za cilj zaštititi interese i minimalizirati rizik gubitka ili oštećenja tereta tijekom putovanja brodom.

⁵³ Brisovna klauzula u NYPE formi glasi: «... and should vessel not have given written notice of readiness on or before... (date) but not later than 4 p.m. Charterers or their Agents to have the opinion of cancelling this charter at any time not later than the day of vessel's readiness.

Ugovor obvezuje prijevoznika da osigura teret tijekom cijelog prijevoza, osiguravajući tako odgovarajuću zaštitu naručitelju. Ova obveza osiguranja često se proširuje na razne vrste rizika, kao što su gubitak tereta uslijed nesreće na moru, potonuća, krađe ili drugih nepredviđenih događaja. S druge strane, naručitelj je obvezan platiti odgovarajuće premije osiguranja u skladu s uvjetima dogovorenim u ugovoru. Klauzula o osiguranju također može sadržavati detalje o visini osiguranja, postupku podnošenja zahtjeva za naknadu štete, rokovima i drugim relevantnim uvjetima. Osim toga, moguće su i odredbe koje određuju koje strane snose odgovornost u slučaju gubitka ili oštećenja tereta te postupak za rješavanje eventualnih sporova vezanih uz osiguranje.

Ukupno gledajući, klauzula o osiguranju u ugovoru o prijevozu stvari morem pruža zaštitu i sigurnost objema stranama ugovora. Ova klauzula osigurava da teret bude adekvatno osiguran tijekom prijevoza te da se prepoznaju i definiraju odgovornosti i obveze svake strane u slučaju eventualnih gubitaka ili oštećenja.⁵⁴

3.4.10. Klauzula o troškovima u ugovoru o prijevozu stvari morem

Klauzula o troškovima u ugovoru o prijevozu stvari morem ima značajnu ulogu u određivanju financijskih obveza stranaka ugovora. Ova klauzula utvrđuje na koji način će se podijeliti troškovi vezani uz prijevoz tereta brodom. Uobičajeno je da prijevoznik snosi određene troškove koji su nužni za obavljanje prijevoza, kao što su troškovi goriva, lučke pristojbe, manipulacije teretom i slično. S druge strane, naručitelj tereta obično snosi troškove koji su direktno povezani s pripremom i dostavom tereta, kao što su troškovi pakiranja, utovara, osiguranja tereta i slično. Detalji o raspodjeli troškova mogu biti različiti ovisno o konkretnom ugovoru, pregovorima stranaka i praksama u industriji. Klauzula o troškovima može također uključivati i odredbe o načinu plaćanja troškova, rokovima plaćanja i eventualnim promjenama u troškovima tijekom trajanja ugovora.

Ova klauzula je važna jer pruža jasnoću i predvidljivost u pogledu financijskih obveza stranaka. Raspodjela troškova odražava pregovore i dogovore stranaka te osigurava pravičnost i uravnoteženost u financijskim obavezama. Također, klauzula o troškovima omogućava stranama da unaprijed planiraju svoje financijske resurse i izbjegnu nesuglasice i sporove u vezi s troškovima prijevoza tijekom izvršenja ugovora.⁵⁵

⁵⁴ ŽELJKO CRNKO, dipl. Ing., PROMETNO PRAVO

https://www.scp.hr/file/3_%20Osnove%20prometnog%20prava%20-%20nastavno%20pismo.pdf

⁵⁵ Ivo Grabovac, <https://hrcak.srce.hr/file/79658>

3.4.11. Klauzula odgovornosti u ugovoru o prijevozu stvari morem

Klauzula odgovornosti je ključna komponenta u ugovoru o prijevozu stvari morem jer utvrđuje pravila i obveze stranaka u pogledu odgovornosti prijevoznika za gubitak, oštećenje ili kašnjenje tereta. Ova klauzula ima za cilj jasno definirati granice odgovornosti i osigurati pravičnu raspodjelu rizika između prijevoznika i naručitelja tereta. Prijevoznik je obavezan poštovati odgovarajuće sigurnosne standarde i brinuti se o teretu tijekom prijevoza. Klauzula o odgovornosti obično uključuje odredbe koje utvrđuju ograničenja ili isključenja odgovornosti prijevoznika za određene vrste gubitaka, poput slučajeva više sile ili nedostataka u teretu koje je utvrdio naručitelj.

Ova klauzula također propisuje postupak za podnošenje zahtjeva za naknadu štete. To može uključivati obvezu naručitelja da obavijesti prijevoznika o gubitku ili oštećenju tereta u određenom roku te pruži relevantne dokaze ili potvrde. Također se mogu navesti rokovi unutar kojih prijevoznik treba odgovoriti na zahtjev za naknadu štete. Važno je naglasiti da klauzula odgovornosti može sadržavati odredbe o ograničenju financijske odgovornosti prijevoznika. Ograničenja odgovornosti mogu biti izražena u financijskom iznosu, težinskom limitu ili po vrijednosti tereta. Ova ograničenja imaju za cilj zaštititi prijevoznika od neproporcionalnih financijskih obveza i osigurati stabilnost i predvidljivost u poslovanju.

Analiza klauzule odgovornosti u ugovoru o prijevozu stvari morem važna je za obje strane ugovora kako bi se jasno definirale obveze i očekivanja. Pravilno razumijevanje ove klauzule pomaže u minimiziranju nesporazuma i potencijalnih sporova u vezi s odgovornostima prijevoznika i zahtjevima za naknadu štete.⁵⁶

3.4.12. Klauzula o ukrcaju i iskrcaju stvari u ugovoru prijevozu stvari morem

Klauzula o ukrcaju i iskrcaju u ugovoru o prijevozu stvari morem ima važnu ulogu u reguliranju obveza stranaka u vezi s postupkom ukrcaja i iskrcaja tereta. Ova klauzula ima za svrhu definirati odgovornosti, pravila i postupke vezane uz siguran i učinkovit prijenos tereta s kopna na brod (utovar) i s broda na kopno (istovar). Prema klauzuli o ukrcaju i iskrcaju,

⁵⁶ Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), [https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-\(LLMC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx)

prijevoznik je obvezan pružiti adekvatne resurse i osigurati siguran postupak ukrcaja i iskrcaja tereta. To uključuje pravilno rukovanje teretom, pridržavanje propisa o sigurnosti, osiguranje potrebne opreme i radne snage te sprečavanje oštećenja tereta tijekom ovih postupaka. Naručitelj tereta, s druge strane, obično ima obvezu pružiti teret na dogovorenom mjestu i u dogovoreno vrijeme za ukrcaj. Također je odgovoran za osiguranje pravilnog pakiranja i označavanja tereta kako bi se olakšao siguran i učinkovit postupak ukrcaja i iskrcaja.⁵⁷

Klauzula o ukrcaju i iskrcaju također može sadržavati odredbe o podjeli troškova i odgovornosti povezanih s ovim postupcima. Na primjer, utvrđuje se tko snosi troškove utovara/istovara, lučkih pristojbi, manipulacije teretom i slično.

Analiza ove klauzule je važna kako bi se osigurala jasnoća i pravilno razumijevanje obveza stranaka u vezi s ukrcajem i iskrcajem tereta. Pravilna provedba postupka ukrcaja i iskrcaja ključna je za očuvanje integriteta tereta i sprečavanje gubitka ili oštećenja. Uključivanje ove klauzule u ugovor pruža smjernice za strane ugovora i pomaže u izbjegavanju sporova i nesporazuma vezanih uz postupak ukrcaja i iskrcaja tereta morem.⁵⁸

⁵⁷ ANNEX 1,

[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/Resolution%20FAL.13%20\(42\).pd](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/Resolution%20FAL.13%20(42).pd) f

⁵⁸ UKRCAJ I ISKRCAJ - Ugovor o ukrcaju i iskrcaju tereta što ga sklopi korisnik prijevoza s lučkim slagačem mora se izvršiti prema odredbama ugovora o prijevozu temeljem kojega treba izvršiti ukrcaj odnosno iskrcaj, osim ako je ugovor o prijevozu izričito odredbom isključen od primjene. UPP broj:30, str. 30-31, Viši privredni sud SRH, 14.III 1966.; <https://dpps-mlas.si/wp-content/uploads/2022/04/PZ-DIO-8-GLAVA-2.pdf>

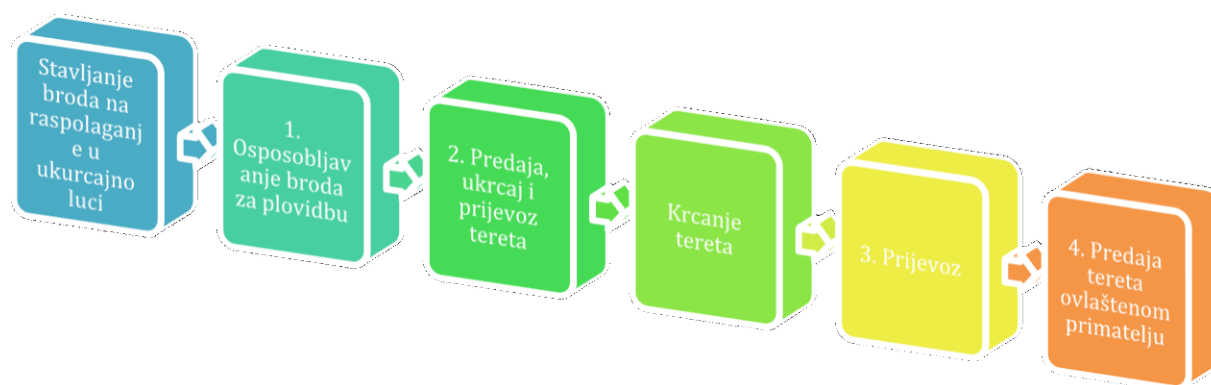
4. IZVRŠENJE UGOVORA O PRIJEVOZU STVARI MOREM

Izvršenje ugovora, je ispunjenje svih obveza koje su ugovorne strane preuzele u okviru svojih ugovornih obveza. To uključuje ispunjavanje svih uvjeta, rokova, obveza plaćanja i ostalih obveza navedenih u ugovoru. Izvršenje ugovora bitno je za osiguranje uspješnog poslovnog dogovora između dviju strana. Ako jedna strana ne ispuni svoje obveze, druga strana može imati pravo tražiti naknadu ili raskinuti ugovor. Povremeno, ugovor može sadržavati posebne uvjete ili zahtjeve koji moraju biti ispunjeni prije nego što se ugovor može smatrati izvršenim. Važno je da ugovorne strane pomno prate izvršenje ugovora kako bi se osiguralo da su sve obveze izvršene u skladu s ugovorom i spriječili eventualne probleme ili sporove.

Ispunjenje ugovora o prijevozu uključuje ispunjenje svih ugovornih obveza između broдача i vlasnika tereta. To uključuje prijevoz, uvjete plaćanja i druge uvjete. Ovaj proces je ključan za sigurnost plovidbe, učinkovitost i profitabilnost. Vlasnici tereta su dužni platiti unajmiteljevu vozarinu i, u nekim slučajevima, platiti unaprijed plaćenu vozarinu prije nego što brod isplovi.

Ukratko, izvršenje ugovora u pomorstvu je ključno za uspješno i sigurno obavljanje poslova u pomorstvu. Brođari i teretni vlasnici moraju pažljivo pratiti izvršenje ugovora kako bi osigurali da se sve obveze ispunjavaju u skladu s ugovorom i kako bi se spriječili eventualni problemi ili sporovi.

Shema 5 Etape realizacije ugovora



Izvor 6 Izradila studentica prema: Savić Iva Ugovori o prijevozu stvari morem, pp.1-20, p.12

Prema shemi 4. četiri su etape realizacije ugovora o prijevozu stvari morem: 1) osposobljavanje broda za plovidbu, 2) ukrcavanje tereta, 3) prijevoz tereta i 4) iskrcaj tereta. Obveza i odgovornost prijevoznika su prisutne u prvoj i trećoj etapi, dok u drugoj i četvrtoj etapi obveza i odgovornost postoje i za korisnika prijevoza.

Proces izdavanja prijevoznih isprava započinje kada se teret preuzme od pošiljatelja. Tijekom utovara, sastavlja se teretnica koja opisuje vrstu, količinu i stanje tereta. Teretnica služi kao osnova za daljnje dokumente. Nakon toga, izdaje se Bill of Lading (B/L), ključni dokument koji potvrđuje prihvaćanje tereta od strane prijevoznika i obvezuje prijevoznika isporuci tereta na određite. Ovisno o ugovornim uvjetima, Bill of Lading (B/L) može biti "čist" ili "nečist", ovisno o uvjetima tereta i odgovornosti prijevoznika.

U kontekstu ugovora o prijevozu stvari morem, prijevozne isprave su dokumenti koji potvrđuju postojanje i uvjete ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza. Te isprave osiguravaju pravnu i logističku strukturu za obavljanje prijevoza stvari preko mora. Dvije uobičajene vrste prijevoznih isprava u ovom kontekstu su teretnica (Bill of Lading) i ugovor o prijevozu (Charter Party). Evo kako se te isprave koriste u praksi:

Najčešće korištene prijevozne isprave uključuju:

- **Teretnica Bill of Lading (B/L)** - Teretnica je ključna isprava u prijevozu stvari morem. To je dokument koji potvrđuje primopredaju stvari prijevozniku, obvezuje prijevoznika isporuci tereta primatelju te pruža dokaz o posjedovanju i prijevozu tereta. Teretnica ima nekoliko funkcija:
 - **Dokaz o primopredaji:** Teretnica potvrđuje da je teret predan prijevozniku i da je taj teret preuzet u ispravnom stanju.
 - **Ugovorna obveza:** Teretnica sadrži uvjete ugovora između prijevoznika i naručitelja prijevoza. To uključuje vrstu tereta, količinu, uvjete prijevoza, luku polaska i određite te uvjete plaćanja.
 - **Dokaz o vlasništvu:** Teretnica može biti prenosivi dokument i koristi se kao dokaz o vlasništvu tereta. Primatelju teretnice omogućuje da preuzme teret na određitu.
 - **Osiguranje i financiranje:** Teretnica može se koristiti kao osnova za osiguranje tereta i kao osnova za financiranje.

U praksi, izdavanje ovih isprava od strane prijevoznika ključno je za usklađivanje sa zakonskim i ugovornim obvezama te za osiguranje transparentnosti i sigurnosti u procesu prijevoza stvari morem.

Ove isprave omogućuju uključenim stranama (npr. pošiljatelju, prijevozniku, primatelju) da prate kretanje robe od pošiljatelja do primatelja, kao i osigurati pravilno i učinkovito izvršenje ugovora o prijevozu tereta. Važno je napomenuti da se prijevozne isprave često koriste kao temelj plaćanja u međunarodnoj trgovini. Na primjer, ako kupac ne može dobiti svoj originalni B/L dokument, ne može primiti robu i platiti prodavatelju. Iz tog je razloga važno da sve strane pomno prate dokumente za otpremu i osiguraju njihovu ispravnu upotrebu.

Pojam "teretnica" nije izričito naveden, ali se koristi izraz "prijevozna isprava". To znači dokument koji se izdaje kao dokaz o prijevozu robe. Razlika između prenosivih i nepregovarajućih prijevoznih dokumenata također se koristi u pomorskom prijevozu i odnosi se na pravila za prijenos vlasništva nad teretom. Na primjer, neprenosivi dokument o prijevozu (npr. teretni list) ne daje pravo na prijenos vlasništva nad teretom nakon njegovog prijenosa, dok prenosivi dokument o prijevozu (npr. teretni list) ne daje dokument Vlasništvo se može prenijeti prijenosom. Elektronički prijevozni dokument je dokument koji se izdaje i prenosi elektroničkim putem i služi kao dokaz o prijevozu robe. Elektroničke prijevozne isprave mogu ili ne moraju biti prenosive, ovisno o njihovom sadržaju i upotrebi.

Kod ugovora o prijevozu robe, nakon što je roba predana prijevozniku ili izvršitelju, pošiljatelj zahtijeva izdavanje prijevozne isprave ili elektroničkog zapisa o prijevozu kojim se potvrđuje da je roba primljena od strane prijevoznika ili izvršitelja. definiran kao naslovljen. Također definira informativni sadržaj prijevozne isprave ili elektroničkog prijevoznog zapisa. To uključuje podatke o pošiljatelju i primatelju, ime prijevoznika, opis robe koja se prevozi, mjesto i datum preuzimanja robe, mjesto i datum isporuke i uvjete prijevoza, troškovi dostave, osiguranje i odgovornost za štetu u prijevozu. Elektronički prijevozni zapis je oblik prijevoznog zapisa koji se izdaje i prenosi elektroničkim putem. Ima isti pravni učinak kao i tradicionalni papirnati otpremni dokument. Elektronički prijevozni dokumenti mogu se izdavati, prenositi i potpisivati elektronički, što olakšava i ubrzava prijevoz robe.

Konvencija (Haška konvencija) zahtijeva od prijevoznika ili izvršitelja da dostavi dokument o prijevozu ili elektronički zapis o prijevozu koji dokazuje primitak robe prema ugovoru o prijevozu, da je roba prihvaćena za prijevoz u skladu s ugovorom o prijevozu i da je opis te robe je valjana osim ako izvršitelj ne dokaže suprotno. To znači da će se prijevozni dokument ili elektronički zapis o prijevozu smatrati ispravnim i točnim, osim ako prijevoznik

ili sudski izvršitelj ne potvrdi drugačije. Ova pravila jamče pouzdanost prijevozne dokumentacije ili elektroničkog prijevoznog zapisa u dokaznom postupku u slučaju spora između stranaka u ugovoru o prijevozu.

Dokument o otpremnici ili elektronički zapis koji dokazuje primitak robe preliminarni je dokaz protiv primitka navedene robe. To znači da će se pretpostaviti da je prijevoznik imao fizički posjed robe kako je prikazano na otpremnim dokumentima ili elektroničkim zapisima, osim ako ne postoje dokazi koji govore suprotno. Međutim, ako je prenosiva prijevozna isprava ili prenosivi elektronički zapis prenesen na treću osobu koja je djelovala u dobroj vjeri oslanjajući se na opis stvari u njoj, tada postaje neoborivi dokaz o preuzimanju stvari kako su opisane. To znači da se pretpostavlja da je prijevoznik bio vlasnik robe kako je prikazano na otpremnim dokumentima ili elektroničkim zapisima, bez obzira na to postoje li ili ne dokazi za suprotno.

5. ZAKLJUČAK

Danas je globalno tržište prepuno različitih proizvoda i dobara koji se prevoze diljem svijeta. Za takav nesmetani tok robe potrebno je imati dobro usklađen i integriran sustav koji omogućuje učinkovit transport i logističku uslugu. Uz intermodalnost i multimodalnost transporta, ključno je imati i dobru pravnu usklađenost kako bi se osiguralo da tijek robe u globalnom dobavnom lancu funkcionira bez problema.

Međunarodne organizacije su se trudile pojednostaviti i unificirati pomorsko pravo kako bi prijevoz stvari morem bio što učinkovitiji i jednostavniji. No, unatoč njihovim naporima, postizanje jedinstvenog pravnog sustava nije lako zbog različitih interesa država. Mnoge države i dalje preferiraju primjenu svojih nacionalnih zakona. Stoga bi u budućnosti trebalo raditi na rješavanju ovog problema kako bi se postigla jednaka pravna regulativa koja bi olakšala međunarodni prijevoz robe morem. U skladu s potpisivanjem međunarodnih konvencija, Republika Hrvatska je dužna uvesti i primjenjivati njihove odredbe kako bi doprinijela pojednostavljenju pravnog okvira, pravnoj sigurnosti i unifikaciji pomorskog prava. Ovakva usklađenost može biti ključna za optimalan tijek robe i dobara u međunarodnoj trgovini. U kontekstu različitih ugovora koji se koriste u prijevozu stvari morem, važno je napomenuti da je njihova brojnost i raznolikost rezultat različitih poslovnih zahtjeva i situacija. Međutim, zahvaljujući standardiziranim i tipiziranim obrascima te ICOTERMS terminima, postignuta je pojednostavljenost i jasnoća ugovora o prijevozu stvari morem. Ovakvi standardi olakšavaju pravnu sigurnost i razumljivost ugovornim stranama tijekom plovidbenih poslova.

U konačnici, ugovori o prijevozu stvari morem imaju ključnu ulogu u olakšavanju globalne trgovine i logistike. Njihova pojednostavljenost i usklađenost s međunarodnim konvencijama doprinose boljem funkcioniranju dobavnog lanca i omogućuju sigurnost i jasnoću svima koji ih koriste. Stoga je važno nastaviti raditi na unificiranju pravnog okvira kako bi se potaknulo efikasno i učinkovito kretanje robe širom svijeta.

LITERATURA

1) KNJIGE

- Pavić, Drago: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug Split, Split, 2006., p.35
- Grabovac, Ivo: Pridonose li Rotterdamska pravila unifikaciji?, Poredbeno pomorsko pravo, Vol. 49, No. 164, 2010., pp.159 – 168
- Grabovac, I. 2010, Odgovornost prijevoznika u prijevozu stvari u pomorskom zakoniku Republike Hrvatske i u međunarodnim konvencijama
- Grabovac, Ivo, Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo
- Grabovac, Ivo, Plovidbeno pravo Republike Hrvatske

2) INTERNETSKI IZVORI

- Škola za cestovni promet, Željko Crnko dipl. Ing.,
https://www.scp.hr/file/3_%20Osnove%20prometnog%20prava%20-%20nastavno%20pismo.pdf
- POMORSKO I OPĆEPROMETNO PRAVO, Josip Juraj Strossmayer University of Osijek, <https://www.pravos.unios.hr/pravo-arhiva/download/ugovori-u-pomorstvu-w.pdf>
- UGOVORI O PRIJEVOZU STVARI MOREM,
https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/UGOVOR_O_PRIJEVOZU_STVARI_MOREM_Predavanje_2020.pdf
- Zakon.hr, Pomorski zakonik, <https://www.zakon.hr/z/310/Pomorski-zakonik>
- REVISED GUIDELINES ON THE PREVENTION OF ACCESS BY STOWAWAYS AND THE ALLOCATION OF RESPONSIBILITIES TO SEEK THE SUCCESSFUL RESOLUTION OF STOWAWAY CASES,
[https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/Resolution%20FAL.13%20\(42\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/OurWork/Facilitation/Documents/Resolution%20FAL.13%20(42).pdf)
- Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC),
[https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-\(LLMC\).aspx](https://www.imo.org/en/About/Conventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx)

- ŽELJKO CRNKO , dipl. Ing., PROMETNO PRAVO
https://www.scp.hr/file/3_%20Osnove%20prometnog%20prava%20-%20nastavno%20pismo.pdf
- MEĐUNARODNA KONVENCIJA ZA IZJEDNAČENJE NEKIH PRAVILA O TERETNICI, Bruxelles, 15.08.1924. (HAŠKA PRAVILA), Čl.1. (d),
[Haska_pravila_1924._s_Protokolima_iz_1968._i_1979.\[9\].pdf](https://www.scp.hr/file/3_Haska_pravila_1924._s_Protokolima_iz_1968._i_1979.[9].pdf)

3) ZNANSTVENI ČLANAK

- Hrčak srce, Dr.sc.Velimir Filipovii, SLOBODA UGOVARANJA MOREM U HRVATSKOM KOD PRIJEVOZA STVARI POMORSKOM ZAKONIKU,
<https://hrcak.srce.hr/201672>
- Hrčak srce, Tea Gunjarić i Iva Klarić, UGOVORI O PRIJEVOZU STVARI MOREM I POTREBA UNIFIKACIJE POMORSKOG PRAVA (KOMPARATIVNI PRIKAZ PRAVNOG UREĐENJA U REPUBLICI HRVATSKOJ, BOSNI I HERCEGOVINI, CRNOJ GORI, REPUBLICI SLOVENIJI I REPUBLICI SRBIJI),
<https://hrcak.srce.hr/188395>
- Mr.sc. VESNA SKORUPAN, OSOBE NA STRANI BRODA U UGOVORU O PRIJEVOZU STVARI MOREM, <https://hrcak.srce.hr/file/65862>
- Doc. dr. sc. Jasenko Marin, MEĐUNARODNE KONVENCIJE I PROTOKOLI KAO IZVORI HRVATSKOG POMORSKOG PRAVA, <https://hrcak.srce.hr/file/25150>
- Ivo Grabovac, <https://hrcak.srce.hr/file/79658>
- Dr. sc. IVO GRABOVAC, UJEDNACAVANJE POMORSKOG PRAVA I INTERESI HRVATSKE, Izvorni znanstveni članak, <https://hrcak.srce.hr/file/65800>

4) ZAVRŠNI RADOVI

- Goran-Jakov Matulj, ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA PREMA KONVENCIJI O PRIJEVOZU STVARI MOREM,
https://www.pfri.uniri.hr/web/hr/knjiznica/diplomske_radnje/NG-dipl.NTPP/194-2014.pdf
- Radman, Darian, Klauzula „Hire“ u standardnim obrascima ugovora o prijevozu stvari morem, <https://repositorij.unizd.hr/islandora/object/unizd:95>
- Bilić, Luka, Analiza ugovora o prijevozu stvari morem s posebnim osvrtom na linijsku plovidbu, <https://repository.pfri.uniri.hr/islandora/object/pfri:1629>

- Doc. dr. sc. Jasenko Marin, ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA PLOVIDBENU SPOSOBNOST BRODA, <https://hrcak.srce.hr/file/32095>

5) DIPLOMSKI RADOVI

- Žak Boško, Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem, 2009 - Rotterdamska pravila, <https://dabar.srce.hr/islandora/object/pravo%3A688>

POPIS TABLICA

Tablica 1 Analiza brodarskih ugovora na vrijeme i putovanje	17
---	----

POPIS GRAFIKONA

Graf 1 Udio zastupljenosti konvencija u svijetu 2016.g.....	7
---	---

POPIS SHEMA

Shema 1 Pravna vrela za ugovore	13
Shema 2 Brodarski ugovori, podjela	15
Shema 3 Ugovorne strane i druge osobe iz ugovora o prijevozu stvari morem	21
Shema 4 Bitni elementi ugovora o prijevozu stvari morem	18
Shema 5 Etape realizacije ugovora.....	39