

Ukrcaj, prijevoz i predaja tereta primatelju

Kovačević, Zoran

Master's thesis / Diplomski rad

2024

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:187:235056>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-26**



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

Repository / Repozitorij:

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



uniri DIGITALNA
KNJIŽNICA

dabar
DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

ZORAN KOVAČEVIĆ

UKRCAJ, PRIJEVOZ I PREDAJA TERETA PRIMATELJU

DIPLOMSKI RAD

Rijeka, 2024.

**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET**

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

**DIPLOMSKI RAD
MASTER THESIS**

Kolegij: Ugovaranje u pomorstvu

Mentor: prof. dr. sc. Mirano Hess

Student: Zoran Kovačević

Studijski smjer: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0112079396

Rijeka, rujan 2024.

Student: Zoran Kovačević

Studijski program: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0112079396

IZJAVA O SAMOSTALNOJ IZRADI DIPLOMSKOG RADA

Kojom izjavljujem da sam diplomski rad s naslovom:

„Ukrcaj, prijevoz i predaja tereta primatelju“

izradio samostalno pod mentorstvom dr. sc. Mirano Hess

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

Student

Zoran Kovačević



Student: Zoran Kovačević

Studijski program: Nautika i tehnologija pomorskog prometa

JMBAG: 0112079396

IZJAVA STUDENTA – AUTORA
O JAVNOJ OBJAVI OBRANJENOG DIPLOMSKOG RADA

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

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



Student – autor: Zoran Kovačević

SAŽETAK

Prijevoz tereta morem ima vrlo bitnu ulogu u globalnoj trgovini, stoga je vrlo bitno da se prijevoz tereta dogovara učinkovito i rapidno. U pomorstvu se za prijevoz tereta koriste ugovori o prijevozu tereta morem koji imaju važnu ulogu prilikom dogovora prijevoza između ugovornih strana koje vrše prijevoz i onih koji naručuju prijevoz, te se time reguliraju prava, obaveze i odgovornosti stranaka. Prilikom obavljanja transporta treba se pridržavati određenih pravilnika i propisa koji i danas nisu unificirani na međunarodnoj razini. Kako bi se ubrzao cijeli proces ugovaranja prijevoza i izdavanja ostalih prijevoznih isprava, u današnje se vrijeme sve više koriste standardizirani obrasci dokumenata, a neki su dostupni i u digitalnom obliku. Ovaj rad prikazuje izražaj kompleksnosti obavljanja pomorskog prijevoza u pogledu pravne strane. Kompleksnost se prikazuje kroz prava i prohtjeve stranaka, te pravila kojih se treba pridržavati. Na kraju rada iznosi se zapovjednikova odgovornost u izvršenju ugovorenog transporta, kao jedne od glavnih osoba u izvršavanju svih odredbi koje se odnose na posao prijevoza tereta morem.

Ključne riječi : zapovjednik, ugovorne stranke, međunarodne konvencije, prijevoz tereta.

SUMMARY

The transportation of cargo by sea plays a very important role in global trade, therefore it is very important that the transportation of cargo is arranged efficiently and quickly. In shipping, cargo transport contracts are used, which play an important role in the transport agreement between the contracting parties who carry out the transport and those who order the transport, and thereby regulate the rights, obligations and responsibilities of the parties. When carrying out transport, certain rules and regulations that are still not unified at the international level should be followed. To speed up the whole process of contracting transport and issuing other transport documents, nowadays standardized forms of documents are used more and more, and some are also available in digital form. This thesis shows the expression of the complexity of maritime transport in terms of the legal side. Complexity is shown through the rights and wishes of the parties, and the rules that must be followed. At the end of the thesis, the master's responsibility in the execution of the contracted transport is presented, as one of the main persons in the execution of all provisions related to the work of transporting cargo by sea.

Keywords: ship master, contracting parties, international conventions, transport of cargo.

SADRŽAJ

SAŽETAK.....	I
SUMMARY.....	I
SADRŽAJ.....	II
1. UVOD	1
1.1 Problem, predmet i objekt istraživanja	1
1.2 Radna hipoteza	2
1.3 Svrha i ciljevi istraživanja	2
1.4 Znanstvene metode	3
1.5 Struktura rada	3
2. OSOBE UNUTAR UGOVORA O PRIJEVOZU TERETA MOREM.....	5
2.1. Brodar	5
2.2. Naručitelj	6
2.3. Krcatelj tereta	7
2.4. Primatelj tereta.....	7
2.5. Zapovjednik	8
2.6. Slagači tereta.....	9
2.7. Otpremnik ili špediter	10
2.8. Pomorski agenti	12
3. PRAVNI AKTI PRIJEVOZA TERETA MOREM	14
3.1. Međunarodna konvencija o izjednačavanju određenih pravila o teretnici (Haaška pravila).....	14
3.2. Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije o izjednačavanju određenih pravila o teretnici (Haaško – Visbyska pravila)	15
3.3. Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije o izjednačavanju određenih pravila o teretnici (Special drawing right protokol)	16
3.4. Konvencije Ujedinjenih Naroda o ugovorima o međunarodnom prijevozu robe djelomično ili u cijelosti morem	16
3.5. Konvencija Ujedinjenih Naroda o prijevozu robe morem.....	17
4. PODJELA POMORSKOG TRŽIŠTA.....	18
4.1. Tržište novogradnji.....	19
4.2. Tržište polovnih brodova	20

4.3. Tržište dotrajalih brodova.....	22
5. VOZARINA	24
5.1. Vozarinski indeksi	26
5.2. Vozarina prema korisno pređenom putu.....	27
5.3. Obaveze o plaćanju vozarine i osiguranje za naplatu vozarine	28
6. UGOVORI O ISKORIŠTAVANJU BRODA	29
6.1. Ugovor o prijevozu tereta morem.....	29
6.2. Brodarski ugovor na putovanje (Voyage charter)	30
6.3. Brodarski ugovor na vrijeme (Time charter).....	31
6.4. Izvršenje ugovora o prijevozu robe morem	33
6.4.1. Priprema broda za plovidbu i prekrcaj tereta	33
6.4.2. Predaja tereta i njegov ukrcaj	34
6.4.3. Prijevoz tereta od luke ukrcanja do luke iskrcaja.....	37
6.4.4. Iskrcaj i predaja tereta primaocu	38
6.5. Predviđeno vrijeme potrebno za prekrcaj tereta	39
6.5.1. Stojnice.....	39
6.5.2. Prekostojnice.....	40
6.5.3. Dodatna naknada za zadržavanje broda (Izvanredne prekostojnice)	40
6.5.4. Reverzibilna naknada.....	41
6.5.5. Vremenske tablica za obračun	41
7. PRIJEVOZNE ISPRAVE I OSTALA DOKUMENTACIJA	43
7.1. Triptih	43
7.2. Teretnica (Bill of lading)	44
7.3. Teretni list.....	47
8. ULOGA I ODGOVORNOSTI ZAPOVJEDNIKA TIJEKOM PREKRCAJA I PRIJEVOZA TERETA	49
9. ZAKLJUČAK.....	52
LITERATURA	54
POPIS SLIKA.....	55

1. UVOD

1.1 Problem, predmet i objekt istraživanja

Velikim i složenim razvojem samoga pomorskog prometa i same trgovine putem morskih ruta, došlo je do vrlo složenog sustava kojim se obavlja poslovanje između ugovornih stranaka. U tome poslovanju sudjeluje više strana, ali ukratko riječ je o stranama koji obavljaju poslovanje prijevoza tereta i stranama koji koriste usluge navedenog poslovanja. Zbog velike potražnje na međunarodnoj razini za uslugama prijevoza tereta tijekom današnjice, takva situacija je dovela do jeftine i brze ponude prijevoza tereta. Zbog kompleksnog i mnogobrojnog procesa transporta tereta u svijetu, danas u njemu sudjeluje više zaposlenika nego što je to bilo u prošlosti.

Danas, bez obzira na veliki napredak u samom poslovanju i prijevozu tereta morem, nije se uspio riješiti problem jedinstvenosti pravnih odnosa među državama iako je većina tih istih država potpisnica raznih konvencija koje teže napraviti korak prema jedinstvenosti odnosno unifikaciji, međutim pri rješavanju navedenog problema pomažu jedinstveni obrasci ugovora i nekih prijevoznih isprava, zbog kojih ne dolazi do čestih izmjena ugovora o prijevozu. Svi gore navedeni jedinstveni obrasci, složeni su te izdani od strane priznatih međunarodnih organizacija, te se zbog toga vrlo često koriste u sklapanju ugovora o prijevozu.

Obavezu prijevoza tereta na samom kraju ima brod, odnosno zapovjednik i njegova posada, bez obzira što sve pojedinosti ugovora ne moraju biti poznate članovima posade ili zapovjedniku broda, zapovjednikova dužnost jest voditi brod prema onim obavezama koje su navedene u ugovoru o prijevozu. Uzmu li se u obzir sve pojedinosti i zahtjevi koji se nalaze unutar ugovora, kao i pravila međunarodnih konvencija, državnih zakona, kao i pravila koje nalaže kompanija koja upravlja brodom i ako uz to sagledamo i današnju tehnologiju uz koju se poštivanje gore navedenih pravila i zakona može efikasno nadzirati i pratiti, može se primijetiti da zapovjednik i članovi posade preuzimaju veliku odgovornost na sebe prilikom prijevoza tereta.

Sam problem istraživanja odredio je objekte istraživanja, a to su: konvencije i pravni akti kojima se regulira prijevoz robe, obveze zapovjednika prilikom izvršenja ugovora, isprave i ugovori koje se izdaju u svrhu prijevoza robe morem, stranke ugovora o prijevozu.

1.2 Radna hipoteza

Problem, predmet i objekt istraživanja determinirali su paradigmu za postavljanje radne hipoteze: zbog velike raspoloživosti brodova za prijevoz tereta, dolazi do vrlo jeftinog prijevoza istog što rezultira otvaranjem velikog broja administrativnih poslova, te također do pravnih nejednakosti koji otežavaju izvršenje pomorskog poduhvata zapovjedniku, članovima posade broda i ostalim sudionicima.

Radna hipoteza implicira više sporednih hipoteza kao što su:

- Odgovornost strana specificirana u ugovorima o pomorskom prijevozu pozitivno korelira s pravnom jasnoćom i smanjenjem pravnih sporova
- Precizno definirane obaveze i odgovornosti zapovjednika u ugovorima o pomorskom prijevozu smanjuju pravne nejasnoće i povećavaju operativnu učinkovitost
- Specifične klauzule unutar ugovora o pomorskom prijevozu značajno utječu na pravnu zaštitu stranaka i učestalost pravnih sporova
- Ujednačavanje međunarodnih pomorskih pravnih normi smanjuje pravne nejednakosti i olakšava izvršenje pomorskih poduhvata za sve sudionike
- Analiza ugovora o pomorskom prijevozu može precizno utvrditi odgovornost i dužnosti pojedine strane, što doprinosi smanjenju pravnih sporova i povećanju učinkovitosti pomorskih operacija

1.3 Svrha i ciljevi istraživanja

Svrha i ciljevi istraživanja u ovome radu su: istražiti i analizirati određene pojedinosti unutar ugovora o prijevozu robe morem, te na temelju navedenoga istraživanja i analize doći do zaključka koliko je taj ugovor primjenjiv u stvarnosti odnosno praksi. Posebna pažnja obratiti će se na ugovorne stranke, te na njihove dužnosti i odgovornosti na koje se obavezuju prilikom potpisivanja ugovora.

Kako bi se uspješno riješio problem postavljenog istraživanja, i dokazala gore navedena hipoteza, te postigla svrha i ciljevi istraživanja, u ovome diplomskom radu je primijenjen različit broj znanstvenih metoda kojim je potrebno dati odgovore na pitanja kao što su:

1. Što su ugovori o prijevozu i čemu služe?
2. Sudionici u obavljanju pomorskog poduhvata?
3. Kakav je utjecaj stanja na međunarodnom tržištu na prijevoz robe morem?

4. Koji je utjecaj jedinstvenih obrazaca na izvršenje pomorskog poduhvata?
5. Uloga zapovjednika tijekom ukrcaja, prijevoza i iskrcaja tereta?

1.4 Znanstvene metode

Prilikom pisanja teme ovog diplomskog rada, kao i prilikom prezentacije rezultata rada, korištene su kombinacije sljedećih metoda: deskripcije, generalizacije i specijalizacije, metoda komparacije, metoda dokazivanje i opovrgavanja, metoda komparacije i metoda analize i sinteze.

1.5 Struktura rada

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

Naslov drugog dijela rada je „Osobe unutar ugovara o prijevozu tereta morem“ gdje se kroz osam pod poglavlja analiziraju svi sudionici koji sudjeluju u prijevozu tereta morem.

Treće poglavlje rada pod naslovom „Pravni akti prijevoza tereta morem“ analizira i opisuje međunarodne konvencije koje su kroz desetljeća donesene kako bi poboljšale pitanje prijevoza tereta morem.

Četvrto poglavlje naslovljeno je „Podjela pomorskog tržišta“ analizira se i opisuje stanje pomorskog tržišta novogradnji, polovnih brodova, dotrajalih brodova te stanje tankerskog tržišta u 2023. godini u odnosu na 2022. godinu.

Peto poglavlje rada pod naslovom „Vozarina“, u njemu je opisan pojam vozarine kao i pojmovi vozarinskih indeksa i na koji se način oni računaju.

Šesto poglavlje pod naslovom „Ugovori o iskorištavanju broda“ analizira i opisuje brodarske ugovore na vrijeme i na putovanje te obveze koje iz njih proizlaze za stranke ugovora, te se opisuje i njihovo izvršavanje u ciklusima nakon njihova zaključivanja.

Sedmo poglavlje naslovljeno je „Prijevozne isprave i ostala dokumentacija“ objašnjava ulogu svih bitnih isprava za izvršavanje pomorsko plovidbenog pothvata, uključujući triptih, teretnicu i teretni list.

Osmo poglavlje pod naslovom „Uloga i odgovornosti zapovjednika tijekom prekrcaja i prijevoza tereta“ opisuje ulogu i odgovornost zapovjednika i njegove posade prilikom izvršavanja ugovora o prijevozu tereta morem.

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

2. OSOBE UNUTAR UGOVORA O PRIJEVOZU TERETA MOREM

Ugovor o prijevozu tereta morem je dokument koji sklapaju prijevoznik i naručitelja, a obavlja se prema obavezama koje se navode u ugovoru. U pomorskom zakoniku Republike Hrvatske navedeno je kako je prijevoznik osoba koja sklapa ugovor sa naručiteljem prijevoza, a naručitelj je osoba koja naručuje prijevoz tereta od prijevoznika. Ugovor o prijevozu između stranaka se u ranim fazama pregovaranja može sklopiti i usmeno, ali je naravno uobičajeno da se na kraju ugovor zaključi u obliku nekog dokumenta. Osim navedenih osoba, prijevoznika i naručitelja, u ugovoru još sudjeluju i druge osobe a to su: kreator tereta, primatelj tereta, zapovjednik broda, slagači tereta, otpremnici i pomorski agenti.

2.1. Brodar

Brodar može biti pravna ili fizička osoba koja može biti vlasnik broda kojim upravlja u izvođenju pomorskog pothvata, a također može iskorištavati i brod koji je uzeo u najam od druge osobe u čijem se vlasništvu broda nalazi. Pojam brodara i brodovlasnika su različiti, Brodovlasnik je osoba koja je zakoniti vlasnik broda, odnosno u upisnom listu ta osoba je navedena kao vlasnik broda, dok s druge strane brodar je osoba koja trenutno posjeduje brod i ima pravo na njegovo iskorištavanje u svrhu prijevoza tereta. Prilikom sklapanja ugovora o prijevozu brodar se obvezuje da će:

1. Brod biti sposoban za plovidbu u svrhu obavljanja prijevoza tereta u trenutku sklapanja ugovora
2. Brod biti u stanju obaviti putovanje i ukrcaj tereta u razumnom vremenu
3. Putovanje biti obavljeno po očekivanoj ruti ili po ruti koja je dogovorena ugovorom, te da neće mijenjati rutu osim ako za to postoji valjan razlog ili ako je tako navedeno u ugovoru.

Brodar na brodu ima svog zastupnika na brodu, a to je zapovjednik, koji je određen i ovlašten od strane samoga brodara. Ovisno o ugovoru o zakupu broda, brodar može prilikom zakupa od strane brodovlasnika preuzeti brod s posadom, a ako je drugačije dogovoreno ugovorom, posadu može ukrcati i sam.

Brodar ima dvije funkcije:

- Brodar je osoba koja obavlja pomorski pothvat, odnosno preuzima na svoje ime sve obveze i odgovornosti prilikom obavljanja istog. Brodar također preuzima sve one

odgovornosti koje su navedene u ugovoru ali i one koje se nalaze izvan ugovora kao što su: sudar, nasukanje broda, oštećenje operativne obale, onečišćenje mora i okoliša, smrt ili ozljeda osoba koje nisu ukrcane na brod.

- Brodar je ustvari poduzetnik prijevoza ili nekog drugog posla koji je vezan uz plovidbu, odnosno on se obvezuje da će sigurno prevesti teret od luke ukrcaja do luke iskrcaja.

2.2. Naručitelj

Naručitelj (eng. *Charterer*) jest osoba iz ugovora o prijevozu tereta morem, koja sklapa ugovor o prijevozu s brodarom odnosno prijevoznikom. Na taj način s prijevoznikom sklapa dogovor o nekom plovidbenom poslu, koje ne mora nužno biti prijevoz tereta, nego može biti tegljenje ili neka druga plovidbena djelatnost. Naručitelj kao druga ugovorna osoba ima, isto kao i prijevoznik, odgovornosti i obaveze kojih se treba držati, a koje su navedene u ugovoru. Prilikom zaključivanja ugovora sa prijevoznikom postoji više varijanti ugovora koji se mogu sklopiti. Ugovor između naručitelja i prijevoznika odnosno brodarka može se zaključiti na jedno putovanje, na više putovanja i na vrijeme. Najbitnija stvar odnosno vrlo velika dužnost samog naručitelja kojom je obvezan ugovorom, jest na vrijeme predati teret prijevozniku za prijevoz, naručitelj može ovlastiti i drugu osobu koja će taj posao odraditi u njegovo ime, u ovom slučaju ta osoba se naziva krcatelj. U slučaju da naručitelj ovlasti krcatelja za predaju tereta prijevozniku, uzevši u obzir da on to obavlja u njegovo ime, sva odgovornost i obaveze prilikom obavljanja predaje krcatelja, ostaju na naručitelju. Jedna od primarnih obaveza naručitelja jest platiti prijevoz, odnosno vozarinu, tereta prijevozniku, osim ako drugačije nije navedeno u ugovoru. Primjer druge situacije je ako se prijevoz tereta obavlja na osnovi teretnice, a troškove prijevoza ne plaća naručitelj nego primaoc tereta, tada prijevoznik ima ugovorno pravo zadržati teret u luci iskrcaja sve dok mu primaoc ne isplati tražene troškove. U većini slučajeva naručitelj ne potražuje sam prijevoznika za prijevoz tereta odnosno uposlenje broda, već će to za njega odraditi brokeri i agenti na pomorskom tržištu za određenu naknadu. U tom slučaju iako će brokeri dogovoriti uposlenje broda s prijevoznikom, ugovor se također zaključuje između prijevoznika i naručitelja. Ako su brokeri posrednici prilikom sklapanja ugovora o prijevozu, oni zadržavaju originalni primjerak ugovora, dok će svim ostalim osobama osigurati dovoljan broj kopija, odnosno koliko ih je potrebno.

2.3. Krcatelj tereta

Krcatelj (eng. *Shipper*) je osoba iz ugovora koja je odgovorna predati teret prijevozniku za potrebe prijevoza, krcatelj može biti i sam naručitelj ili osoba koja je ovlaštena od strane naručitelja za taj posao. Krcatelj, iako mu naziv to govori, nije osoba koja fizički ukrcava teret na brod, već je to pravni pojam koji označava osobu koja samo izvršava predaju tereta prijevozniku, dok su za sami ukrcaj tereta na brod zaduženi lučki slagači. Prije nego što krcatelj može predati teret prijevozniku, moraju se zadovoljiti tri uvjeta:

1. Brod mora biti „prispjeli brod“
2. Brod u svakom smislu mora biti spreman za ukrcaj
3. Pismo spremnosti mora biti dostavljeno naručitelju (krcatelju) ili njegovom agentu.

Pismo spremnosti (eng. *Notice of readiness*) jest dokument koji zapovjednik, brodar ili agent izdaje krcatelju ili primatelju, ovisno radi li se o ukrcaju ili iskrcaju tereta, da je brod spreman za ukrcaj ili iskrcaj tereta i da se brod nalazi na mjestu koje je prigodno za ukrcaj ili iskrcaj tereta. Prema prijevozniku krcatelj nema nikakvu pravnu obvezu jer on obavlja sve poslove u ime i na račun naručitelja, te zbog toga nema nikakva prava sudjelovati u pravnim odnosima između prijevoznika i naručitelja koja su dogovorena ugovorom. S druge strane prema Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske, nakon završetka ukrcaja tereta na brod, krcatelj ima pravo zahtijevati od prijevoznika da mu izda teretnicu iako on u ovom slučaju ne mora biti naručitelj.

Ako prijevoznik primi teret od krcatelja, prije samoga početka ukrcaja tada prijevoznik, krcatelju izdaje potvrdu da je preuzeo teret ili na teretnicu koju izdaje krcatelju stavlja napomenu „primljeno na ukrcaj“. Prije početka transporta samog tereta krcatelj mora osigurati sve potrebne dokumente koje će predati prijevozniku uz teret, kako bi se transport tereta mogao nesmetano odvijati.

2.4. Primatelj tereta

Primatelj (eng. *Consignee*) jest osoba koja je zadužena i pravno ovlaštena po ugovoru o prijevozu tereta za preuzimanje samog tereta u luci iskrcaja. Primalac također može biti i naručitelj prijevoza, ako je to dogovoreno ugovorom, ali u većini slučajeva primalac je druga osoba, odnosno kupac tereta koji se prevozio, i koja je naravno navedena u ugovoru.

Primalac tereta pravno nije u ugovornom odnosu sve do onog trenutka dok ne zaprimi teret od strane prijevoznika, u trenutku kada ugovor stupi na snagu za navedene dvije osobe, primaoc ima pravo, po zakonu, zatražiti od prijevoznika naknadu štete u slučaju da je tijekom prijevoza došlo do gubitka ili oštećenja tereta. Ime primatelja nalazi se u ugovoru ili u slučaju ako je izdana teretnica tada se nalazi u teretnici, ako u ugovoru o prijevozu nije navedeno ime primatelja tada se primateljem smatra naručitelj prijevoza. Kada se prijevoz tereta obavlja na osnovi teretnice, tada je u teretnici navedeno tko je posjednik teretnice, te na toj osnovi prijevoznik predaje teret navedenom posjedniku. S obzirom na to kako će se utvrditi primatelj, postoje tri podjele teretnica, a to su: teretnica na ime, po naredbi i na donositelja. Kada se govori o teretnici na ime tada se misli da je ime primatelja navedeno u teretnici. S druge strane kod teretnice po naredbi također se navodi osoba kojoj će se predati teret ili je navedena osoba za koju je prva navedena osoba naredila da se preda teret. Takva teretnica ne mora sadržavati ime primatelja, ali se u njoj navodi onda da se takva teretnica prenosi po naredbi. Kod teretnice na donositelja teret se predaje onoj osobi koja tu istu teretnicu pokaže prijevozniku. Ako govorimo o nekom drugom teretnom dokumentu kao na primjer o teretnom listu ili nekoj drugoj ispravi koja se ne može prenijeti tada ulogu primatelja preuzima naručitelj ili osoba koja se navodi kao primatelj u toj ispravi.

2.5. Zapovjednik

Zapovjednik broda kao ovlaštena osoba od strane prijevoznika, odnosno broдача, u povijesti je imala puno više ovlasti nego dana. Uzrok promjene je što danas broдари imaju predstavnike u većini luka ticanja broда, što je zapovjednikove ovlasti svelo na samo pomorsko-tehničke aspekte pomorskog pothvata. Za razliku od drugih broдаревих predstavnika, kao što su agenti i brokeri, zapovjednikova prava ne proizlaze iz broдаревих dopuštenja nego iz zakona, odnosno zapovjednik svoja ovlaštenja ima po zakonu.

Ovlaštenja zapovjednika su:

1. Da u slučaju ako se brod nalazi izvan sjedišta broдача, da u ime i za račun broдача zaključuje ugovore o prijevozu osim u slučaju ako se radio o ugovoru na vrijeme kojim se zakupljuje cijeli brod. Može zaključiti ugovor o prijevozu tereta, putnika, ili nekom drugom pomorskom poslu kao što je tegljenje. Ovlást zapovjednika da zaključuje ugovore u ime broдача ne može oduzeti nijedan broдарев agent jer nema posebno ovlaštenje od strane broдача za navedeno.

2. U ime i za račun broдача također sklapa ugovore o traganju i spašavanju, kao i ugovore potrebne za izvršenje samo plovidbenog pothvata. Ugovori o traganju i spašavanju odnose se na oba slučaja, odnosno kada zapovjednik pruža pomoć i kada zapovjednik potražuje pomoć. Ugovori u vezi s pomorskim pothvatom kao što je ugovor o radi nastavka putovanja ili jednostrane izjave zapovjednika.
3. da pred stranim sudskim i upravnim tijelima pokrene postupak radi zaštite brodarevih prava i interesa u poslovima u kojima zapovjednik broda sudjeluje i obvezuje broдача. Također, zapovjednik je ovlašten da u takvim postupcima poduzima procesne radnje.¹

Uz sva ovlaštenja zapovjednik također ima pravo odstupit od planirane rute, iako ona može biti ugovorno dogovorena, bez ikakvih pravnih posljedica po njega. Osim brojnih ovlaštenja, također postoje stvari za koje zapovjednik nije ovlašten, u to se može uvrstiti da ne smije sklapati ugovore na vrijeme za zakup cijelog broda. Zapovjednik ne smije prodati niti otuđiti brod.²

2.6. Sлагаči tereta

Sлагаči tereta (eng. *Stevedore*) su osobe zaposlene u lukama kojima je primarna zadaća slaganje tereta na brodu prilikom njegovu ukrcaja, te iskrcaj tereta u luci iskrcaja. Sлагаči tereta ne moraju biti usko vezani za slaganje samo na brodu nego se bave i sličnim poslovima koji su vezani uz slaganje tereta, kao što su: pakiranje tereta, slaganje tereta na palete ili u kontejnere, procjena stanja i količine tereta i ostali slični poslovi.

Kada je riječ o kontejnerskom brodarstvu, tamo ne postoje klasični sлагаči tereta nego te poslove vrši operater prekrcajnog kontejnerskog terminala (eng. *terminal operator*).

Ugovor o prijevozu dozvoljava naručitelju da sam uposli sлагаče za ukrcaj broda po određenoj naknadi, u tom slučaju odnosi između broдача i sлагаča ostaju nepromijenjeni. Veličina naknade definirana je unutar ugovora po fiksnoj tarifi ili se posebno dogovara. Kada ugovor nalaže da je naručitelj dužan pronaći i uposliti sлагаče, tada je naručitelj odgovoran za sve greške i oštećenja nastale na teretu prilikom ukrcaja. Brodar je dužan pratiti rad sлагаča u slučaju greške i zanemarivanja prilikom ukrcaja tereta, u tom slučaju zapovjednik broda ima dužnost nadgledanja i kontroliranja ukrcaja tereta od strane sлагаča. Sлагаči tereta su dužni poznavati neke osnove o teretu i poslu, kao na primjer: tehnologiju kojom se obavlja transport,

¹ Grabovac, I.: Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni krug, Split, 1995. str. 70-71.

² Grabovac, I.: Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni krug, Split, 1995. str. 71.

tehnička svojstva prijevoznih sredstava, svojstva tereta koji se ukrcava, posebno ako taj teret sadrži opasna svojstva. Usluge slagača može ugovoriti bilo koja osoba iz ugovora o prijevozu, ne mora nužno biti naručitelj. Kada je riječ o linijskom prijevozu tada usluge slagača uglavnom ugovaraju prijevoznici tereta odnosno brodari, a kada je riječ o ugovoru za prijevoz tereta usluge su ugovorene u većini slučajeva od strane naručitelja ili primatelja tereta. Kada se teret ne ukrcava na brod preko operativne obale nego kada se brod nalazi na sidrištu, tada ako slagač prevozi teret do broda uz pomoć vlastitih teglenica i u slučaju da dođe do oštećenja tereta, slagač će odgovarati za navedeno oštećenje pod uvjetima prijevoznika.

2.7. Otpremnik ili špediter

Otpremnik ili špediter (eng. *Forwarder*) je osoba čiji je posao otprema odnosno špedicija tereta. Otpremnici se bave otpremanjem tereta što podrazumijeva organizaciju prijevoza tereta po raznim relacijama i prilikom prijevoza u to spadaju sve pravni, financijski i tehnički poslovi koji su potrebni da bi se teret dostavio od početne do završne točke.

Otpremnik je nalogodavcu dužan omogućiti najefektivniji način prijevoza tereta, uzevši u obzir brzinu transporta, financijske izdatke i sigurnost prijevoza. Kao što je slučaj kod slagača tereta, otpremnici također moraju poznavati osnovne karakteristike tereta i posla kojim se bave kako bi mogli pružiti najbolju moguću uslugu.

Za prijevoz stvari dužnost špeditera je izabrati najadekvatnije prijevozno sredstvo i najpogodniji put, te se od njega također zahtjeva da dobro razumije sve dijelove vanjskotrgovačkog poslovanja, pa tako i modernu tehnologiju prijevoza, prijevozne puteve, carinska, financijska i vanjskotrgovačka pravila i uvjete poslovanja, skladištenje i slaganje stvari u kontejnere, odredbe odgovornosti prijevoznika, uvjete osiguranja tereta te prijevoznikovu odgovornost.³ Samim time otpremnik može smanjiti cijenu i povećati brzinu i sigurnost obavljanja prijevoza tereta. Posao otpremništva se zaključuje ugovorom o otpremanju ili ugovorom o špediciji, koji spadaju u trgovačko-pravne poslove. Prilikom ugovaranja ugovora o špediciji otpremnik se obvezuje da će prevesti određenu stvar i ugovara ugovor o prijevozu i ostale potrebne ugovore u svoje ime i za račun nalogodavaca koji su potrebni kako bih se izvršio prijevoz, a nalogodavac potpisivanjem ugovora jamči da će otpremniku isplatiti ugovorenu naknadu. Kada teret dođe u posjed i na otpremu špeditera i , on to u većini slučajeva potvrđuje dokumentom, odnosno špediterskom potvrdom, koja je uglavnom izdana na tipskom

³ Bonefačić, Lovro. "Ukrcaj, prijevoz i predaja tereta primaocu." Diplomski rad, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, 2020. <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:187:790601>

obrascu koji je napravljen od strane međunarodne organizacije špeditera pod nazivom FIATA (International Federation of Freight Forwarders Associations).

Špediter također ima dužnost u slučaju ako dođe do nastanka štete na teretu prilikom njegove otpreme obavijestiti nalogodavca, te poduzeti sve mjere kako bih sačuvao svoje pravne odgovornosti u nastaloj situaciji. Špediteri odnosno otpremnici mogu poslovati samo na lokalnoj razini odnosno u državi u kojoj su registrirani, ako žele obavljati otpremništvo na međunarodnoj razini tada se moraju registrirati kao međunarodni otpremnici, te u to još spadaju dodatni poslovi kao pronalaženje najbolje međunarodne rute i carinjenje tereta. Otpremnik za svoj obavljani posao ima pravo zatražiti naknadu koja je određena po fiksnoj tarifi osim ako drugačije nije dogovoreno ugovorom o špediciji, u slučaju da nalogodavac ne isplati određenu naknadu nakon završetka otpreme tereta, otpremnik u tom slučaju ima pravo zadržati predmet otpreme dok mu se ne isplati ugovorena naknada.

Ako pričamo o otpremništvu na teritoriji Republike Hrvatske, ono se usporedno razvijalo sa razvitkom otpremništva na svjetskoj razini. Do 1941. Otpremništvo su uglavnom obavljala manja, privatna poduzeća i podružnice stranih otpremnika. U SFRJ međunarodno otpremništvo republika bilo je podređeno planskom gospodarstvu kojim je država, bez obzira na stvarnu potražnju, unaprijed utvrdila količine i vrste roba te njihovu cijenu. U tom razdoblju otpremništvo su obavljala velika društvena i državna poduzeća. Jedno od njih bilo je Državno otpremno poduzeće (osnovano 1945., sa sjedištem u Beogradu) koje je 1947. preimenovano u Transjug. U to doba Transjug je imao podružnice u svim većim gradovima SFRJ (npr. Beogradu, Zagrebu, Ljubljani, Rijeci, Splitu, Skoplju, Šibeniku, Dubrovniku, Novome Sadu i Sarajevu), a prelaskom na samoupravljanje (1951) sve su se podružnice osamostalile. Godine 1952. Transjug je promijenio naziv u Jugošped.

Podružnica u Rijeci u početku je obavljala poslove pomorskoga otpremništva, a tijekom vremena razvila je i kopнено otpremništvo, pa je uz operativne jedinice duž Jadrana osnivala i one u većim prometnim i gospodarskim središtima kontinentalne Hrvatske i u republikama bivše Jugoslavije. Reorganizacijom firme 1989. ono mijenja naziv u Transadria, a od 1992. djeluje kao dioničko društvo. Osnovna djelatnost firme bila je unutarnja i međunarodna špedicija, a obavljala je i prometno-agencijske poslove, skladišne poslove i druge poslove vezane uz osnovnu djelatnost. Uz središte u Rijeci, poduzeće je imalo poslovnice u Zagrebu, Šibeniku i Puli. Bilo je organizirano u nekoliko dijelova: skladište, servisne jedinice, ukrcaj i iskrcaj ambalaža, pomorske agencije i odjel graničnih prijelaza. Početkom 2000-ih Transadria

je prema Zavodu za poslovna istraživanja svrstana u 1% najvećih i najboljih hrvatskih poduzeća, no od 2011. je u stečaju, a od kraja 2014. ne posluje.

Od 1990. otpremništvo u Hrvatskoj obavljaju uglavnom manja poduzeća u privatnom i dioničarskom vlasništvu. Sredinom 1990-ih u RH bilo je registrirano oko 600 poduzeća koja su se bavila međunarodnom špedicijom, no kasnijom promjenom zakonske regulative broj im se znatno smanjio. Ulaskom Hrvatske u EU (2013) i ukidanjem granične kontrole, carinskih procedura i nadzora pri robnoj razmjeni Hrvatske s ostalim članicama EU, velik broj otpremničkih poduzeća morao se umjesto postupka uvoznoga carinjenja opredijeliti za obavljanje ostalih osnovnih i specijalnih otpremničkih djelatnosti pa je broj poduzeća koja se bave otpremništvom znatno pao (2017. u Hrvatskoj posluje 301 poduzeće kojemu je otpremništvo jedina ili jedna od djelatnosti; 96 poduzeća posluje u Zagrebu), a statistika u poslovanju u nekim se segmentima izmijenila. Od 2013. jedinstvena carinska deklaracija prestala je biti izvor podataka za statistiku robne razmjene sa zemljama članicama EU-a, a umjesto nje uveden je sustav prikupljanja podataka o robnoj razmjeni (protok robe) izravno od poslovnih subjekata, INTRASTAT, koji je u EU-u u primjeni od 1993., kada je unutar EU-a uspostavljeno jedinstveno tržište.⁴

2.8. Pomorski agenti

Pomorski agent jest osoba kojoj je opis posla obavljanje pomorsko agencijskih poslova kao i zastupanja ugovornih strana, posredovanja i pomaganja istim koje se temelji na ugovoru o pomorskoj agenciji. Može biti pravna ili fizička osoba. Ugovorom o pomorskoj agenciji pomorski agent se obvezuje da će na temelju punomoći, obavljati poslove u ime i za račun nalogodavca a nalogodavac se obvezuje da će mu za obavljene poslove isplatiti naknadu i nadoknaditi troškove.⁵ Ako obje ugovorne strane odluče dati punomoć agentu tada on može u ime i za račun ugovornih strana potpisati ugovor o iskorištavanju broda. Poslovi kojima se bavi pomorski agent prema Pomorskom zakoniku su: prihvat i otprema brodova, posrednik prilikom sklapanja ugovora o iskorištavanju brodova, njihovoj gradnji ili prodaji, osiguranje brodova i opskrba zaliha, te briga o putnicima i posadi.⁶

Postoji veći broj podjele pomorskih agenata, ali jedan od kriterija je prema poslovima koje obavljaju, stoga se pomorski agenti dijele na:

⁴ <https://tehnika.lzmk.hr/otpremnistvo/>

⁵ Pomorski zakonik, čl. 674.

⁶ Pomorski zakonik, čl. 675.

- agent osiguratelja
- agent posrednika ugovora
- agent tereta
- lučki agent

Lučki agent obavlja poslove koji su vezani uz luku i uz boravak broda u luci, kao što su: osiguranje priveza za boravak broda u luci, rješavanje poslova sa financijskim, carinskim i zdravstvenim tijelima, prekrcaj i predaja tereta primatelju, plaćanje lučkih pristojbi i naplaćivanje vozarine.

Ostali kriteriji po kojima se dijele pomorski agenti su nalogodavac agenta i širina ovlaštenja koje pomorski agent ima. Ako se govori o nalogodavcu tada ovisi tko će angažirati agenta a to mogu biti brodar, brodovlasnik odnosno prijevoznik, zapovjednik broda, naručitelj prijevoza ili osiguratelj tereta. Kada je riječ o širini ovlaštenja koje ima agent tada se govori o:

- Općem ili generalnom agentu - to je agent koji obavlja sve poslove u ime nalogodavca u luci, odnosno u ime brodara, također može sudjelovati u sklapanju ugovora o prijevozu, ali ne prilikom prodaje ili kupnje broda.
- Posebne ili specijalne agente – agent koji je dobio punomoć od strane nalogodavca za obavljanje jednog specifičnog posla kao što je prodaja broda ili sklapanje ugovora o prijevozu.
- Povremenim ili stalnim agentima
- Agentima s ograničenim ili neograničenim ovlaštenjima
- Agentima s teritorijalnim ograničenjima

Ugovor o prijevozu koji sadrži klauzulu pod nazivom „consignment clause" daje ovlast agentu da u ime i za račun nalogodavca preuzme njegove obveze u luci ukrcaja i/ili luci iskrcaja. Takva ovlast agenata u slučaju navedene klauzule stupa na snagu čim brod uplovi u luku ukrcaja ili iskrcaja. S druge strane nalogodavac je odgovoran za sve radnje koje agent poduzme pod ovlastima koje mu omogućuje klauzula. Agent kao posrednik ima pravo na nagradu od strane nalogodavca za posredovanje nakon sklapanja određenog ugovora kao i pravo na naknadu njegovih troškova prilikom posredovanja, a iste te naknade može tražiti i onda kada posao nije zaključen odnosno realiziran. Pomorski agent mora čuvati poslovne tajne koje su mu bile dostupne prilikom obavljanja poslova u ime i za račun nalogodavca.

3. PRAVNI AKTI PRIJEVOZA TERETA MOREM

Od prvih dana nastanka čovječanstva i njegovim razvojem, brodovi i sami pomorski prijevoz imao je veliku ulogu a svi pravni problemi i poslovi rješavani su na način da su se uvodili zakoni i pravni propisi od strane država pod kojima su brodovi plovili. S obzirom na galopirajući napredak pomorskog poslovanja, pogotovo u zadnjih 100 godina, dovelo je do velike ekspanzije flote brodova i velike promjene u samom poslovanju brodarstva. Najveći problem su stvarale različitosti u pomorskim zakonima i aktima pojedinih država, kao i neprimjereni zakoni za određene učesnike u pomorskom prometu.

Međunarodni pomorski odbor odnosno CMI (Comité Maritime International) bila je prva međunarodna ne vladina organizacija koja se krenula baviti sa pre velikim različitostima u međunarodnom pomorskom pravu a osnovana je 1897. godine. Njihov primarni cilj je bio pokušati što je to više moguće izjednačiti pomorsko pravo obalnih država na međunarodnoj razini. Sve do 60- ih godina izdan je veliki broj konvencija koje su pokušale ujednačiti pomorsko pravne odnose, a dio tih konvencija bio je prihvaćen od strane obalnih država, međutim iako je prihvaćen pokazalo se da i kod prihvaćenih konvencija ima veliki broj nejasnoća koje i dalje ne pokazuju napredak u međunarodnim pravnim odnosima. Nakon tog perioda IMO⁷, odnosno međunarodna pomorska organizacija, preuzima glavnu ulogu u donošenju međunarodnih konvencija i propisa. Osim IMO-a brojne međunarodne organizacije bile su uključene u donošenje konvencija koje su pridonijele izjednačavanju i unifikaciji pomorskog prava na međunarodnoj razini.

Na temelju konvencija i propisa donesenih od strane međunarodnih organizacija došlo je do promjena koja su uvelike utjecala na prijevoz stvari morem, u nastavku ovog rada navest će se neke od konvencija koje su bile od najveće važnosti.

3.1. Međunarodna konvencija o izjednačavanju određenih pravila o teretnici (Haaška pravila)

Međunarodna konvencija o izjednačavanju određenih pravila o teretnici koja se još i kolokvijalno naziva Haaška pravila donesena je u Bruxellesu 25. kolovoza 1924. godine. Haaškim pravilima doneseni su zahtjevi po kojima je prijevoznik odnosno brodar dužan osigurati sposobnost broda za plovidbu. Donošenje ove konvencije bilo je ključno kako bi se

⁷ IMO – International maritime organisation

ograničile slobode ugovaranja i kako bi se na taj način zaštitile slabije ugovorne strane u pregovaranju prilikom zaključivanja ugovora. Konvencija se odnosi samo na period prijevoza tereta odnosno od trenutka kada je on ukrcan na brod do njegova iskrcaja s broda, iako se u nazivu konvencije navodi teretnica, veći dio se odnosi na prijevoz dok se u manjem dijelu konvencije spominje teretnica. Ovom konvencijom doneseno je da svaka odredba iz ugovora koja stavlja prijevoznika odnosno brodarku u bolji položaj u odnosu na drugu ugovornu stranu, od onog koji je naveden u konvenciji, smatra se nevažećom. Republika Hrvatska je od proglašenja samostalnosti i međunarodnog priznanja 1991. godine također potpisnica konvencije i na nju se odnose Haaška pravila.

3.2. Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije o izjednačavanju određenih pravila o teretnici (Haaško – Visbyska pravila)

Haaška pravila su donesena kao što je već rečeno 1924. godine i s obzirom na veliku napredak u proširenju pomorske trgovine ta ista pravila kako je vrijeme prolazilo trebalo je prilagoditi novo nastalim uvjetima na pomorskom tržištu i u pomorskom prijevozu. Zbog tog razloga donesen je Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije o izjednačavanju određenih pravila o teretnici ili kako se još kolokvijalno naziva „Haaško-Visbyska pravila“. Do potrebe za izmjenom Haaških pravila došlo je zbog prevelike različitosti donošenja odluka sudova u raznim državama prilikom primjene pravila konvencije, kao i do uvođenja kontejnerizacije i pada vrijednosti svjetskih valuta. Protokol je stupio na snagu 1968. godine također u Bruxellesu kao i gdje su donesena Haaška pravila. Republika Hrvatska je u sastavu SFRJ potpisala konvenciju 1968. godine te ju ratificirala 1979. godine. Cilj ove konvencije bio je izmijeniti i nadopuniti tekst Haaških pravila i proširiti njihovu primjenu u pogledu međunarodnog pomorskog prava.

U odnosu na Haaška pravila, u ovoj konvenciji više je pažnje obraćeno na pravna uređenja teretnice, tako da se primjenom ovih pravila ona odnose ne samo kada je teretnica izdana u državi koja je potpisala konvenciju, nego i u slučaju kada se i ukrcajna luka nalazi unutar države potpisnice konvencije i onda kada to ugovor nalaže.

3.3. Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije o izjednačavanju određenih pravila o teretnici (Special drawing right protokol)

Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije o izjednačavanju određenih pravila o teretnici donesen je 1979. godine također u Bruxellesu kao i sama konvencija i prethodni protokol dok je na snagu tek stupio 5 godina kasnije. Ovaj protokol je još poznat i kao SDR (Special drawing right) protokol, ovaj protokol se odnosio na promjene u pogledu odgovornosti prijevoznika te osnova obračunske jedinice. 1974. godine dolazi do promjene na pomorskom tržištu kada se zlato povlači iz upotrebe kao osnova za obračuna tečaja međunarodnih valuta, te se te iste godine, uvodi SDR što je zahtijevalo još jednu izmjenu konvencije. SDR je međunarodna jedinica koju se uspostavio i definirao MMF (Međunarodni monetarni fond) kao zamjenu za zlato za obračun valutnih jedinica. Posebno pravo vučenja donijelo je ograničenje odgovornosti na:

- Avio prijevoz – 19 SDR po kilogramu
- Pomorski prijevoz – 2 SDR po kilogramu ili 666,67 SDR po jedinici tereta
- Cestovni prijevoz – 8,33 SDR po kilogramu
- Željeznički prijevoz – 17 SDR po kilogramu⁸

I ovaj protokol je ratificiran od strane Republike Hrvatske, te su u Pomorskom zakoniku odredbe koje se odnose na ugovor o prijevozu tereta morem prilagođene ovom protokolu.

3.4. Konvencije Ujedinjenih Naroda o ugovorima o međunarodnom prijevozu robe djelomično ili u cijelosti morem

Konvencija Ujedinjenih Naroda o ugovorima o međunarodnom prijevozu robe djelomično ili u cijelosti morem donesena je 2008. godine u New Yorku na šezdeset i trećem zasjedanju generalne skupštine UN-a, a odredbe ove konvencije još se nazivaju u Rotterdamska pravila jer je 2009. godine ova konvencija potpisana u navedenom gradu. Glavni razlog donošenja ove konvencije jest zamjena Haaško – Visybijskih pravila jer se smatralo da više ne odgovaraju modernoj svjetskoj trgovini i pomorstvu.

Rotterdamskim pravilima uređeno je elektroničko izdavanje prijevoznih zapisa, i precizno su definirane prijevozne isprave, te koje se isprave mogu prenijeti a koje ne. U pravilima se navodi

⁸ <https://www.scribd.com/document/444425256/Posebna-prava-vu%C4%8Denja-docx>

i povećanje odgovornosti prijevoznika tereta, odnosno eliminirana je nautička pogreška kao razlog koji može dovesti to štete na teretu.

Kako bi ova konvencija postala pravno regulativna potrebno je da skupi 20 ratifikacija zemalja koje su je potpisale, međutim do danas ju je ratificiralo samo 5 država, tako da ova konvencija još nije u primjeni. Razlog tomu jer u slučaju ratifikacije ove konvencije države bih trebale poništiti ratifikaciju svih drugih konvencija i protokola koje se odnose na prijevoz tereta morem. Republika Hrvatska također nije ratificirala navedenu konvenciju.

3.5. Konvencija Ujedinjenih Naroda o prijevozu robe morem

Prije donošenja Rotterdamskih pravila, također se na međunarodnom planu radilo na modernizaciji Haaško-Visybijskih pravila. Tako je konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem prihvaćena 1978. godine, ili tako zvana Hamburška pravila. Konvencija je stupila na snagu tek 14 godina kasnije odnosno 1. Studenoga 1992. godine, a sastojala se od sedam dijelova, kojima je svrha bila nadopunjavanje i poboljšanje tadašnjih pravila o prijevozu tereta morem.

Dio I. donosi opće odredbe kao što su polje primjene i tumačenje konvencije. Dio II. donosi članke koji reguliraju odgovornost vozara za robu. Dio III. donosi članke koji reguliraju odgovornost krcatelja. Dio IV. donosi članke koji reguliraju prijevozne isprave kao što je teretnica. Dio V. člancima regulira pitanje zahtjeva i tužbi. Dio VI. donosi dopunske odredbe, a dio VII. Završne odredbe.⁹

⁹ Grabovac, I.: Pridonose li Rotterdamska pravila unifikaciji?, Poredbeno pomorsko pravo, Vol. 49 No. 164, 2010. str. 159-168.

4. PODJELA POMORSKOG TRŽIŠTA

Podjela svjetskog pomorskog tržišta jedan je od glavnih faktora koji utječu na ukupno globalno gospodarstvo. Raspodjela tržišta uvelike ovisi o političkom i ekonomskom stanju na globalnoj razini, te naravno i o troškovima prijevoza. U zadnjih nekoliko godina klimatske promjene imaju sve veći utjecaj na podjelu tržišta.

Raspodjela uposlenja na pomorskom tržištu najviše ovisi o odnosu ponude i potražnje za uslugama prijevoza tereta i putnika ili nekim drugim poslovima. Pod ponudom i potražnjom smatra se ponuda i potražnja brodskih prostora za prijevoz tereta ili putnika koja se nalazi na raspolaganju, te ponuda i potražnja za upotrebom novih, polovnih i dotrajalih brodova.

Osim navedenih podjela postoji još jedna podjela tržišta koja se može nazvati i najvažnijom, a to je podjela na vozarinsko tržište, na tome tržištu koriste se ugovori na putovanje, ugovori na vrijeme te ugovori o prijevozu određenih stvari morem. Tržište vozarina odnosi se na svaku vrstu broda te se tako i dijele, pa tako postoje: tankersko tržište, kontejnersko tržište, RO-RO, brodovi za prijevoz rasutog tereta, putnički brodovi.

Vozarinsko tržište je također odnos između ponude i potražnje ali u ovom slučaju za uslugama prijevoza tereta ili putnika, te se dijeli na:

- Tržište linijskog brodarstva
- Tržište slobodnog brodarstva
- Tržište tankera

Bitno je naglasiti da tržište vozarina se ne kreće linearno i teško se može predvidjeti njegovo kretanje, te ovisi najviše o trenutnoj ponudi i potražnji, kao i o već spomenutim političkim i ekonomskim faktorima. Ono se kreće u fazama odnosno ciklusima, točnije u njih 4. Ciklusi u kojima se kreće vozarinsko tržište su:

1. Nisko tržište
2. Oporavak tržišta
3. Vrhunac tržišta
4. Pad tržišta

Ovisno o ponudi i potražnji nastupiti će period visokog ili niskog tržišta, koji imaju potpuno različite karakteristike što se tiče samoga poslovanja. Karakteristike visokog tržišta ukazuju na bolje poslovanje samih brodova, a to su vozarine veće od troškova, ugovara se veliki broj novogradnji, manji broj brodova završava na rezalištu, lako se dolazi do bankovnih kredita,

cijene rabljenih brodova starih 5 godina su na nivou cijena novogradnje. Prilikom stanja niskog tržišta karakteristike ukazuju na dosta lošije poslovanje, a te karakteristike su potpuno suprotne od onih tijekom visokog tržišta, kao na primjer: vozarine na razini ili ispod operativnih troškova, cijena polovnih brodova približava se njihovoj cijeni u rezalištima, ugovara se malo novogradnji, veliki broj starijih brodova prodaje se rezalištima, teško se dolazi do bankovnih kredita.

Prema podacima UNCTAD-a svjetska pomorska trgovina u 2023. godini doživjela porast od 4.1% u odnosu na prethodnu 2022. godinu. Porast je sagledan u odnosu prevezene količine tereta i prevaljenih milja. Najveći porast se dogodio na tankerskom tržištu (3%) i tržištu rasutog tereta (3.4%).

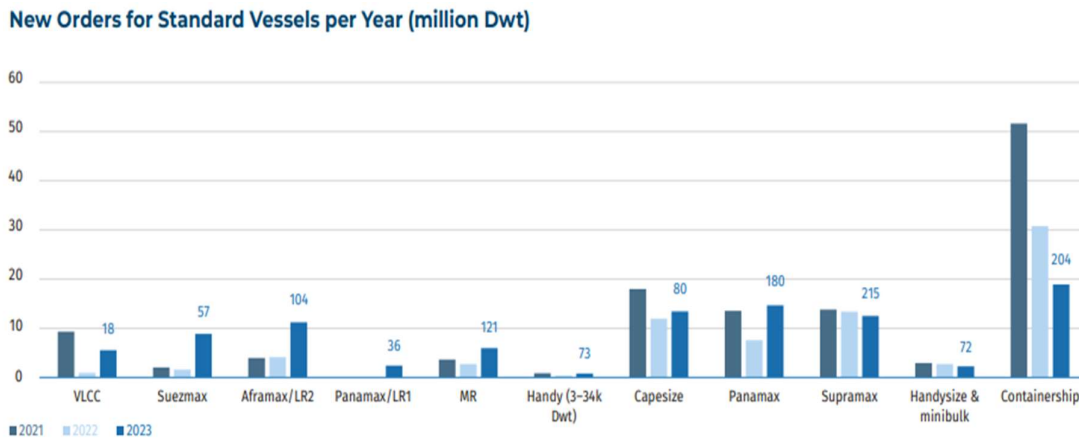
U sljedećim podnaslovima poglavlja napravljena je analiza tržišta novogradnji, polovnih i dotrajalih brodova, kao primjer za analizu korištena je usporedba tržišta tankerskih brodova za 2022. i 2023. godinu.

4.1. Tržište novogradnji

U 2023. godini knjige narudžbi su se povećale za 16 milijuna tona nosivosti, od 100.5 milijuna tona nosivosti koje su se našle u knjigama narudžbi na kraju 2022. godine, 2023. godina zaključena je sa 116.5 milijuna u knjigama narudžbi. Što se tiče isporuke novih brodova kroz prošlu godinu, dostavljeno je 81.1 milijun tona nosivosti brodova što je samo za manje od 2 milijuna više nego prethodne 2023. godine kada je ta brojka iznosila 79.7 milijuna nosivosti. Najveća potražnja bila je za kontejnerskim brodovima gdje je naručeno 204 broda prosječne veličine u prošloj godini, ali isto tako najveća potražnja bila je za istim brodovima i u 2022. i 2023. godini.

Kada se sagleda tankersko tržište, može se vidjeti kako je u knjigama narudžbi zabilježen veliki porast. U 2022. godini naručeno je 10.7 milijuna tona, dok je u 2023. godini naručeno 36.4 milijuna tona, takav porast nije zabilježen od 1990. godine. Brodovi koji prednjače u novim narudžbama su Aframax i Long Range 2 brodovi.

Zabilježen je pad u isporuci novih brodova za 2023. godinu koji je iznosio 15.1 milijun tona nosivosti, što je upola manje u odnosu na prethodnu godinu. Najveća kontrola nad tankerskim tržištem zadržana je od strane Kine, Japana i Južne Koreje. Kina je nastavila svoju dominaciju nad tržištem gdje je njihov udjel na tržištu iznosio 62.6% dok je udio Južne Koreje iznosio 19.5%, odnosno Japana 9.4%.



Slika 1. Grafički prikaz narudžbi novih brodova

Izvor: https://it4v7.interactiv-doc.fr/html/annual_review_2024_668/

4.2. Tržište polovnih brodova

Prodaja tankerskih brodova u 2023. godini kretala se u glavnom između starijih brodova i srednje zastarjelih brodova. Razlog tomu je geopolitičko stanje trenutno u svijetu odnosno sankcije koje su uvedene Rusiji, promijenile su transportne rute i pred sankcijske luke ukrajca i iskrajca te na taj način došlo je do dodatnih milja koje je bilo potrebno prevaliti, te zbog toga srednje zastarjeli i stari brodovi postali su atraktivni za prijevoz tereta na tim rutama, što objašnjava njihovu porast u prodaji na tržištu polovnih brodova u 2023. godini.

Po prvi put u periodu od 7 godina pao je ukupan broj prodaje velikih tankerskih brodova, što se odnosi na VLCC (Very Large Crude Carrier) i suezmax brodove. Najveći favoriti na tržištu bili su brodovi stariji od 10 godina kojih je prodano 77% od ukupnog broja transakcija te godine, a na drugom mjestu nalazili su se brodovi stariji od 15 godina kojih je prodano 46%¹⁰

Fokus na stariji segment flote bio je rezultat višestrukih čimbenika. Prvo, cijene modernih brodova nastavile su rasti potaknute tržištem iznajmljivanja i novogradnje. Vlasnici modernih brodova vidjeli su nema da smisla prodavati svoje brodove danas, očekujući još bolje tržište sutra. Njihove ideje o cijenama bile su logično pre agresivne za većinu kupaca. S druge strane, stariji brodovi bili su u velikoj potražnji za održavanjem i povećanjem 'sive' flote od kupaca uglavnom baziranih u Kini, Indiji, i Bliskog istoka. Mnogi vlasnici iz redovne flote odlučili su se na prodaju svojih najstarijih brodova i počeli razmatrati obnovu njihove flote s novim narudžbama za izgradnju.

¹⁰ BRS Group — Annual Review 2024 str. 91.

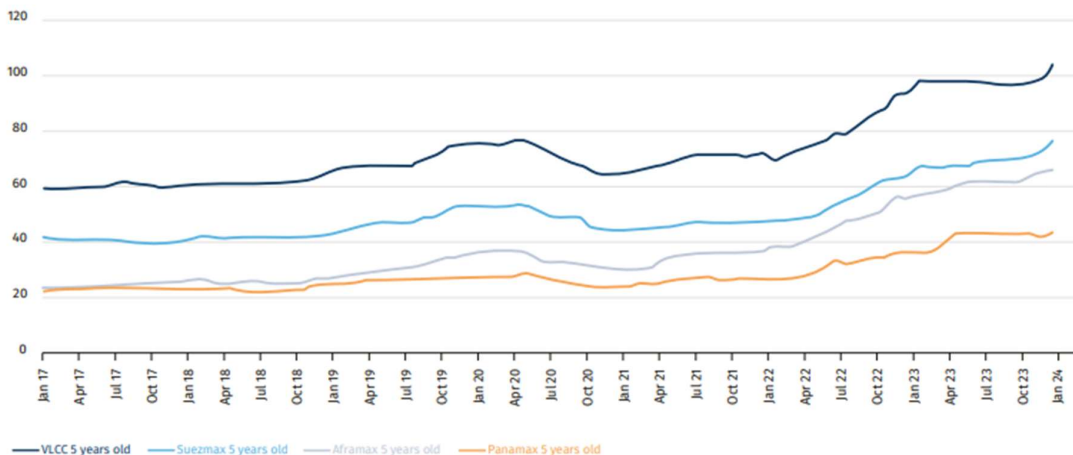
S&P Activity (Vessels for Further Trading)

N of Ships	2019	2020	2021	2022	2023
VLCC	59	105	101	81	89
Suezmax	41	44	38	59	42
Aframax & LR2	76	95	129	142	99
Panamax & LRI	33	24	41	61	72

Slika 2. Prodaja tankerskih brodova 2019-2023

Izvor: https://it4v7.interactiv-doc.fr/html/annual_review_2024_668/

Tanker S&P Prices (million \$)



Slika 3. Cijene polovnih tankerskih brodova 2017- 2023

Izvor: https://it4v7.interactiv-doc.fr/html/annual_review_2024_668/

Kao što može se vidjeti iz gore navedene slike, vidi se da su do kraja 2020. i početka 2021. godine cijene polovnih brodova do 5 godina starosti bile više ili manje bez nekih oscilacija. Onda uvođenjem sankcija Rusiji i promjene u robnim tokovima nafte vidimo kako se povećala potražnja za uslugama tankerskih brodova a samim time i porasla je i cijena polovnih brodova. Kako graf pokazuje samo tržište polovnih brodova do 5 godina starosti, možemo se uvidjeti da se većina brodara koji su uzimali polovne brodove preko 10 i 15 godina starosti odlučila na taj potez upravo zbog previsoke cijene mlađih brodova. Također može se pretpostaviti da su

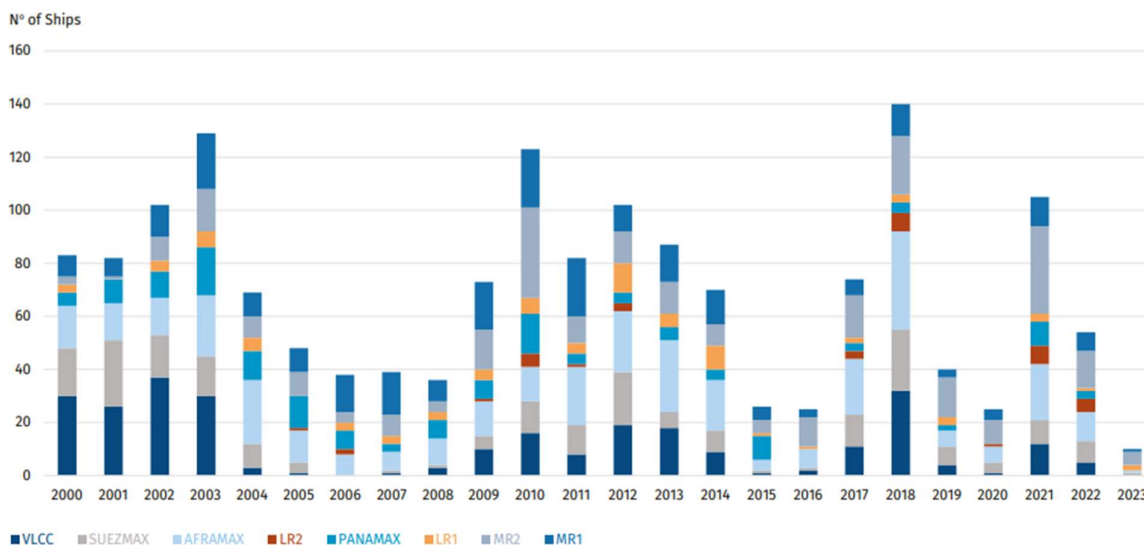
odlučili uložiti u stariju flotu brodova zbog očekivanja da će to biti kratkotrajno ulaganje odnosno da takvo stanje na tržištu tankerskih brodova neće biti dugoročno, te im neće biti potrebna mlađa flota brodova, nego se planira iskoristiti trenutni vrhunac tržišta.

Vidljivo je da su VLCC brodovi najskuplji, upravo zbog svog kapaciteta odnosno količine tereta koji mogu prevesti, tako da je njihova cijena početkom 2024. godine iznosila nešto više od 100 milijuna američkih dolara. Odmah iza njih po kapacitetu su Suezmax brodovi čija je cijena iznosila tek nešto ispod 80 milijuna dolara, nakon njih slijede Aframax brodovi sa cijenom od 60+ milijuna dolara, odnosno Panamax vrste tankera sa cijenom tek nešto iznad 40 milijuna dolara.

Očito je da cijene brodova bez obzira bili oni do 5, 10 ili 15 godina starosti uvelike ovise o njihovom kapacitetu, odnosno što više tereta mogu ukrcati samim time su i skuplji.

4.3. Tržište dotrajalih brodova

Annual Tanker Demolition



Slika 4. Brodovi prodani u rezalište 2000-2023

Izvor: https://it4v7.interactiv-doc.fr/html/annual_review_2024_668/

Dotrajalih tankerskih brodova je bilo najmanje u posljednjih 23 godine kada se sagleda samo tankersko tržište iz navedenog grafa može se uvidjeti da je u 2023. godini u rezalište otišlo samo oko desetak brodova od kojih je većina bila MR2 tipa. Ako se tankersko tržište usporedi sa drugim vrstama brodova i u tom slučaju najmanje tankerskih brodova se našlo u rezalištu. Čak 35% brodova u 2023. godini bili su brodovi za rasuti teret koji su otišli u rezalište odnosno

njih 99, iza njih idu ostali brodovi sa 30%, kontejnerski brodovi sa 25% i na kraju tankeri sa 10%, ali uključujući manje tankere i tankere za prijevoz kemikalija.¹¹ Zanimljiva činjenica jest da ni jedan VLCC brod nije prodan u rezalište tijekom 2023. godine, dok je od suezmax brodova prodan tek jedan. Odmah iza najviše demoliranih MR 2 brodova nalaze se aframax i panamax brodovi sa po 2 broda u oba slučaja koji su otišli u rezalište

Units Sold For Scrap Per Year

N of Ships	2019	2020	2021	2022	2023
VLCC	11	2	20	5	0
Suezmax	8	5	10	11	1
Aframax & LR2	5	11	32	20	2
Panamax & LRI	6	3	12	10	2

Slika 5. Demolirani tankerski brodovi 2019-2023

Izvor: https://it4v7.interactiv-doc.fr/html/annual_review_2024_668/

Kada se planira odlazak broda u rezalište, najčešće je taj posao ugovoren između vlasnika broda i rezališta u koji se brod planira prodati. Brodovi odlaze u rezalište kad nakon određenog broja godina u eksploataciji zastare dovoljno da više nisu upotrebljivi za plovidbu ili u slučaju kada je na tržištu stanje niskog poslovanja odnosno niskih vozarina, pa brodovlasnik ne može pronaći uposlenje za vlastiti brod, te će brod prodati u rezalište kako bi izbjegao troškove ne uposlenog broda. Postoji i mogućnost situacije kada ne postoji zainteresiranost na tržištu za polovnim brodovima, te se tada i takvi, ne toliko zastarjeli brodovi, prodaju u rezalište.

¹¹ BRS Group — Annual Review 2024 str. 37.

5. VOZARINA

Vozarina (engl. *Freight*) je cijena prijevoza tereta morem. To je naknada koju je naručitelj dužan isplatiti brodaru odnosno prijevozniku tereta za njegov ostvareni pothvat po ugovoru o prijevozu tereta morem. Kako bi došlo do same isplate vozarine nije najvažnije da se teret preveze od točke A do točke B nego postoje i slučajevi kada je će se vozarina isplatiti iako nije obavljen sami prijevoz tereta. Vozarina će iznositi toliko da bi prijevoznik mogao pokriti sve svoje troškove koji nastaju na tom putovanju uključujući i izvanredne troškove. Dogovaranjem iznosa vozarine, ugovorne strane se mogu dogovoriti koji troškovi prijevoznika odnosno brodarica će biti pokriveni troškovima vozarine.

U slučaju da brodar snosi troškove ukrcaja, slaganja i iskrcaja tereta tada će ti troškovi biti uključeni u visinu vozarine, vozarina također uključuje troškove stojnica, ali ne i prekostojnica koje se naplaćuju izvan cijene vozarine.

Načini plaćanja i visina vozarine utvrđuje se ugovorom, a plaćanje se u većini slučajeva i prioritarno obavlja u novčanom iznosu. Štoviše, bitno je naglasiti kako novčana naplata nije važan element vozarine, osobito ne na način da bi njeno plaćanje u novcu bio jedan od preduvjeta da se uopće može govoriti o prijevoznom ugovoru u smislu plovidbenog prava. Stvarni elementi o kojima ovisi visina vozarine mogu se svrstati na sljedeće bitne elemente:¹²

- a) Vrsta tereta koji se prevozi – u ovom slučaju vrijedi pravilo da što je veći rizik preuzimanja tereta za brodarica to će veća biti i vozarina, a rizik ovisi o dva slučaja a to su: vrijednost tereta, razina vjerojatnosti da će teret doći na određeno mjesto u količini i stanju kojem je nakrcan u luci ukrcaja.
- b) Količina tereta – što je više tereta dogovoreno za prijevoz i ukrcano na brod to će i vozarina biti veća, jer sa većom količinom tereta brodar preuzima i veći rizik prilikom prijevoza tereta, a iznos vozarine će se utvrditi u odnosu na masu, volumen ili broj komada jedinica tereta.
- c) Raspoloživost broskog prostora za prijevoz tereta
- d) Troškovi koje brodar mora platiti za prijevoz tereta
- e) Trajanje ugovora – što je duže trajanje ugovora o prijevozu, samim time i vozarina će biti veća
- f) Zakon ponude i potražnje.

¹² Jakaša, B, Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Informator, Čakovec, 1983. p.1.

Visina vozarine odnosno njezina cijena može se mijenjati i nakon sklopljenog ugovora o prijevozu, odnosno ako se ukrca više tereta na brod više nego što je navedeno u ugovoru tada se ravnomjerno sa količinom ukrcanog tereta povećava i vozarina. U suprotnom, ako se ukrca manje tereta ili se taj isti teret uopće ne ukrca, iznos vozarine odgovarat će onom iznosu koji je dogovoren ugovorom za prijevoz određene količine tereta. Može doći i do greške kada će se ukrcati krivi teret odnosno različit od onog ugovorenog ali će taj krivo ukrcani teret imati veću cijenu vozarine nego prvobitno ugovoreni teret, tada se plaća vozarina za onaj teret koji je stvarno ukrcan na brod.

Naplata vozarine izvršit će se i onda kada sama operacija prijevoza nije izvršena do kraja, ali samo u slučaju ako se to nije dogodilo krivicom prijevoznika, nego zbog postupaka naručitelja prijevoza, krcatelja ili neke treće osobe koja ima ovlaštenje rukovanja teretom, ili osobe koje imaju odgovornost rukovanja teretom od strane nalogodavaca, te ako teret nije stigao u luku iz razloga koji pada na stranu tereta, a brodar nije mogao biti odgovoran za taj razlog. Ako je prijevoznik obavio prijevoz tereta samo za određeni dio putovanja, onda mu se isplaćuje iznos vozarine u visini koja je razmjerna sa prevaljenim putem i da u tom slučaju on nije bio odgovoran za prekid prijevoza odnosno putovanja.

Kada se radi o brodarskom ugovoru na putovanje tada će se u većini slučajeva vozarina naplaćivati po jedinici tereta ili za određeni brodski prostor, te se vozarina neće mijenjati bez obzira na to koliko će putovanje trajati, osim u slučajevima kada se vozarina naplaćuje po jedinici vremena. Kada se kod ugovora na putovanje vozarina naplaćuje po jedinici vremena, nema točno definiranog vremena početka naplate vozarine, nego se ona kreće naplaćivati kada se izda obavijest o spremnosti broda. U slučaju da brod krene iz luke bez tereta, ili je na zahtjev naručitelja ukrcavanje tereta krenulo ranije nego što je predviđeno tada se vozarina naplaćuje od trenutka odlaska broda, odnosno kada se počne sa operacijom ukrcaja. Kada se iskrcu teret u luci iskrcaja u tom trenutku se prestaje teći vrijeme naplate vozarine, a u slučaju da brod dolazi bez tereta vozarina se prestaje naplaćivati onoga trenutka kad se brod u sidri ili priveže u luci u kojoj treba završiti putovanje, a posljednji dan putovanja, računati će se kao cijeli dan po naplati vozarine. Ako se vozarina naplaćuje po jedinici vremena a prilikom prijevoza tereta dođe do produženja vremena prijevoza bez krivnje krcatelja ili naručitelja prijevoza, nego krivnjom prijevoznika odnosno brodarka, vozarina neće biti isplaćena prijevozniku za period za koji je to putovanje produženo.

5.1. Vozarinski indeksi

Stanje na svjetskom vozarinskom tržištu može se prikazati kroz cijenu i visinu pojedinih vozarina ovisno o zakonu ponude i potražnje za određene pomorske rute i za određene brodove. Baltic exchange odnosno Baltička burza koja ima svoje sjedište u Londonu te svakodnevno prikuplja razne podatke koji su vezani uz stanja na pomorskom tržištu pa tako i o kretanju vozarina na navedenom tržištu.

Na baltičkoj burzi okupljeni su razni ekonomski i pomorski stručnjaci koji skupljaju i pružaju razne informacije u pogledu fizičkih i vozarinskih ugovora. Ekipe stručnjaka također skuplja podatke o stanju na određenome tržištu odnosno o omjeru ponude i potražnje te za njih izdaju određene indekse ovisno o kojem se tržištu radi.

Svrha vozarinskih indeksa jest što se uz pomoću njih može uvidjeti stanje na tržištu odnosno pad ili rast ponude i potražnje za određenim energentima ili sirovinama, vozarinski indeksi izdaju se svaki dan te se dijele ovisno o tome na kojem tržištu je prikazano trenutno stanje, tako imamo:

- Indeksi vozarina za brodove za prijevoz suhog rasutog tereta
- Indeksi vozarina za tankerske brodove
- Indeksi vozarina za kontejnerske brodove
- Indeksi vozarina za brodove za prijevoz ukapljenih plinova¹³

Osim navedene podjele indeksi se također dijele unutar svakog tržišta, odnosno postoji poddjela za svaku vrstu i veličinu broda na određenom tržištu i podjela po ruti transporta tereta. Tako na primjer kod brodova za prijevoz suhog rasutog tereta vozarinski indeksi se dijele po veličini brodova, pa tako imamo indekse za: handysize, panamax, aframax, capesize brodove. Indeksi vozarina za brodove za prijevoz rasutog tereta (Baltic Dry Indeks) računaju se uz pomoć tablice koja se sastoji od ruta putovanja i veličine brodova tako u proračun tih indeksa ulaze Capesize, Panamax i Supramax brodovi od kojih Capesize zauzima 40% ukupnog proračuna, a druge dvije vrste brodova zauzimaju svaki po 30%. Baltic Dry Indeks računa se na temelju već sklopljenih ugovora o prijevozu te na temelju prosječnih cijena vozarina.

Kod tankerskih brodova, odnosno na tome tržištu koristi se indeks pod nazivom Worldscale (Worldwide Tanker Nominal Freight Scale) te se odnosi na kretanje ponude i potražnje za

¹³ Hess, M.: Ugovaranje u pomorstvu: literatura za pripremu ispita, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2024

sirovom naftom i njezinim derivatima. Worldscale indeks predstavlja jedinstvenu situaciju odnosno standardni tanker na jednom putovanju u uobičajenim uvjetima te za jednu ili više luka. Vozarine se računaju prema brodu od ukupne nosivosti od 75 tisuća tona koji plovi prosječnom brzinom od 14,5 čvorova te dnevna potrošnja goriva ne prelazi količinu od 55 tona sirove nafte, račun visine iznosa vozarine u ovom slučaju uzima u obzir putovanje do luke iskrcaja, te povratno putovanje. Baltička burza izdaje još i posebne indekse koji se odnosne posebno na sirovu naftu, a drugi na naftne derivate.

5.2. Vozarina prema korisno pređenom putu

Vozarina koja je razmjerna prevaljenom putu pripada prijevozniku u slučaju:

- Pomorske nezgode
- Zapaljenja broda odnosno požara
- Zadržavanja broda u luci ili tereta uslijed ratnih događanja
- Međunarodnih zločina odvijenih na moru
- Nemira ili pobune

Pomorski zakonik Republike Hrvatske priznat će naplatu vozarine po korisno pređenom putu ako se dogodi jedan od gore navedenih slučajeva ili ako dođe do prekida ugovora po sili zakona, te ako dođe do raskida ugovora o prijevozu od strane neke od ugovornih stranaka i ako za to postoji objektivan i opravdan razlog. Pri prijevozu opasnog tereta ako je taj teret izazvao opasnost, te prilikom prijevoza zabranjenog tereta za koji je zapovjednik broda znao njegova svojstva te ga usputno iskrcao kao i u svim ostalim slučajevima u kojim prijevoznik ne odgovara za raskid ugovora, odnosno prestanak putovanja.

Vozarina koja se isplaćuje prema korisno pređenom putu razlikuje se od vozarine koja se isplaćuje po prevaljenom putu koja se još naziva i distančana vozarina. Prijevoznik ostvaruje pravo na distančanu vozarinu ovisno o geografsko pređenom putu, takva vozarina se računa u omjeru pređenog puta od mjesta iskrcaj tereta. Kao primjer može se uzeti da od luke ukrcaja do mjesta odredišta ima 300 milja, a brod će iskrcati teret nakon 100 milja, prema tom prevaljenom putu brod, odnosno prijevoznik ima pravo na potraživanje trećine vrijednosti od ukupne vozarine

5.3. Obaveze o plaćanju vozarine i osiguranje za naplatu vozarine

Ugovorna strana koja je prema ugovoru o prijevozu tereta obavezna isplatiti vozarinu, uvijek je naručitelj prijevoza, a navedena naknada se isplaćuje prijevozniku u luci iskrcaja. Osim što je dužan isplatiti vozarinu, naručitelj mora isplatiti brodaru i sva ostala njegova potraživanja, koja se nalaze u brodarskom ugovoru. Jedino u slučaju takozvane Cesser klauzule nije dužan isplatiti potraživanja nakon odlaska broda. Ako se teret ne prevozi na temelju izdane teretnice, tada će obvezu isplate vozarine i ostalih potraživanja prijevozniku, preuzeti primatelj u luci iskrcaja onog trenutka kada preuzme teret.

U slučaju da se teret prevozi na temelju teretnice prilikom preuzimanja tereta, primatelj je dužan platiti samo one naknade koje su navedene u teretnici ili ona potraživanja koja su nastala nakon izdavanja same teretnice. Ako primatelj ne plati vozarinu i ostala potraživanja prijevozniku tada prijevoznik ima pravo retencije odnosno zadržavanja tereta na brodu dok mu se ne isplate njegova potraživanja.

Ako dođe do situacije da primatelj na kraju ne isplati svoje obveze prema primatelju, tada primatelj ima pravo zadržati teret na brodu i prodati teret kako bi namirio svoj dug, ali u slučaju ako je primatelj ispunio svoje obveze tada prijevoznik nema pravo niti na zadržavanje niti na prodaju tereta.¹⁴

Kao što je navedeno u prethodnom poglavlju visina i određivanje cijene vozarine uvelike će ovisiti o zakonu ponude i potražnje za određenom vrstom broda te plovidbenoj ruti prijevoza tereta ali određeni dio ovisi o svjetskoj ekonomiji. Stanje svjetske ekonomije također utječe na samo pomorsko tržište, ako je svjetsko ekonomsko stanje u stanju recesije odnosno u stanju manje potrošnje tada će biti i manja potražnja za uslugama na pomorskom tržištu što će naravno dovesti do pada cijena vozarina zbog male potražnje. Visina određenih vozarina će ovisiti i o sezonalnosti tereta odnosno u kojem će se periodu povećati potražnja za prijevozom određenog tereta, te će doći do rasta cijena vozarina.

U određenim vremenskim periodima odnosno u različitim ciklusima vozarine mogu biti toliko niske da će brodari prilikom prijevoza tereta jedva pokrivati svoje operativne troškove. U tim periodima neki brodari mogu se odlučiti na potpuno povlačenje određenih brodova sa tržišta zbog neisplativosti poslovanja¹⁵

¹⁴ Grabovac, I.: Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni krug, Split, 1995. str. 126-127.

¹⁵ Grabovac, I.: Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni krug, Split, 1995. str. 127.

6. UGOVORI O ISKORIŠTAVANJU BRODA

Ugovori o iskorištavanju brodova dijele se na dvije osnovne vrste:

- ugovori u pomorskom plovidbenom poslu
- ugovori o zakupu broda

Ugovori o pomorsko plovidbenom poslu dijele se na:

- ugovor o prijevozu tereta morem
- ugovor o prijevozu putnika morem
- ugovor o tegljenju
- ugovor koji se odnosi na druge pomorsko plovidbene pothvate

Ugovori kojima se dogovaraju drugi pothvati u pomorsko plovidbenom poslu još se nazivaju i neimenovani ugovori, u takve ugovore ulaze poslovi koji su vezani uz meteorološka ili znanstvena istraživanja na moru, polaganje cijevi ili kabela te razne vrste ribolovnih aktivnosti. Svim navedenim poslovima je zajedničko iskorištavanje broda u svrhu zarade te se takvi ugovori vezani uz te brodove još nazivaju u ugovorom o djelu.

Ugovorom o djelu smatra se takva vrsta ugovora gdje se jedna strana (prijevoznik) obvezuje da će obaviti posao koji druga strana (naručitelj) od njega zahtjeva uključujući i prijevoz te je obvezan platiti odgovarajuću naknadu za obavljeni posao.¹⁶

6.1. Ugovor o prijevozu tereta morem

Svaki ugovor o prijevozu tereta morem sastoji se od četiri osnovne komponente, bez kojih ne bi bio pravno osnovan, a to su: vrsta i količina tereta koji se prevoze, transportni put, prijevoz tereta brodom u općenitom smislu i vozarina. Kako bi ugovor bio funkcionalan potrebno je da sadrži sve naveden komponente čije će pojedinosti biti dogovorene između ugovornih strana. Teretom se smatra svaka stvar ili roba koji će se prevesti putem mora temeljem ugovora o prijevozu tereta morem, dok se transportni put također određuje ugovorom o prijevozu. Ugovorom se određuju i preostale dvije komponente, odnosno trajanje prijevoza, luka ukrcaja i luka iskrcaja te cijena vozarine za prijevoz tereta između dvije luke.

¹⁶ Grabovac, I.: Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i pomorski zbornik (s pojmovnim kazalom), Književni krug, Split, 2005. str. 73

Glavni razlog za sklapanje ugovora o prijevozu tereta morem jest ekonomska profitabilnost odnosno dobit to jest ostvarivanje profita za obavljanje određenog prijevoza tereta. Iz toga se može zaključiti da je navedeni ugovor pravno naplativi posao prema kojem brodar ima pravo na naknadu kada izvrši ugovoreni prijevoz. Pod naknadu se podrazumijeva ugovorena vozarina koja je već unaprijed dogovorena unutar ugovora o prijevozu za prijevoz tereta ili iskorištavanje brodskog prostora. Ekonomska svrha bavljenja pomorsko plovidbenim poslom prioritavno jest dobit.

Često se znaju sklapati ugovori u kojima se kombiniraju sastavi brodarskih ugovora o prijevozu tereta određenim brodskim prostorima, određenim djelom broda ili cijelim brodskim prostorom te komponente ugovora o zakupu. Sistematizacija ugovora o prijevozu tereta morem jedan je od većih pravnih problema kako kod nas tako i u svijetu.

6.2. Brodarski ugovor na putovanje (Voyage charter)

Brodarski ugovor na putovanje (eng. *voyage charterparty*) jest ugovor kojim se brodar obvezuje da će prevesti teret u jednom ili više ugovorenih putovanja. Putovanja se odvijaju između unaprijed ugovorom definiranih luka ukrcaja i iskrcaja osim ako naručitelj ne želi promijeniti luku sa već dogovorene liste ili zbog pojedinog geografskog područja. Naručitelj također može promijeniti luku pristajanja ako se unutar ugovora nalazi određena klauzula i u tom slučaju odabrana luka mora biti sigurna za pristanak broda.

S obzirom da se ugovor može sklopiti ne samo na jedno nego na više putovanja, nije potrebno sklapati više ugovora iako se radi o više putovanja nego je dovoljan samo jedan ugovor u kojem su unaprijed definirana sva dogovorena putovanja. Kako se radi brodarskom ugovoru na putovanje može se ugovoriti broj putovanja koja će se odviti ili broj putovanja koja će se odviti u određenom vremenskom periodu. Kod ove vrste ugovora vozarina se naplaćuje uglavnom po jedinici tereta koja se preveze, ali postoje i slučajevi gdje se naplaćuje po korištenju brodskog prostora. Kada se vozarina naplaćuje po gore navedenim slučajevima tada se mora znati i približno vrijeme potrebno za obavljanje jednog ili više putovanja, u slučaju da se ugovor izvrši izvan predviđenog vremena, tada brodar ima pravo zahtijevati isplatu dodatne vozarine od strane naručitelja, isto tako ako se dogodi da putovanje ili više njih traje manje od pretpostavljenog vremena, vozarina se tada neće smanjivati. Brodar također ima pravo potraživati veću cijenu isplate vozarine ako naručitelj zahtjeva produženje vremenskog perioda trajanja putovanja. U slučaju kašnjenja broda u luku iskrcaja, troškove kašnjenja snosi brodar, a ne naručitelj kao što je to slučaj kod brodarskog ugovora na vrijeme.

6.3. Brodarski ugovor na vrijeme (Time charter)

Brodarski ugovor na vrijeme (eng. *time charter*) je ugovor o prijevozu tereta morem kojim se brodar obvezuje da će određenim brodom i u određenom vremenskom periodu obavljati usluge prijevoza za naručitelja, dok će naručitelj tereta njemu za to isplatiti određenu naknadu koja je ugovorom dogovorena odnosno vozarinu. Kod ovakve vrste ugovora najčešće se zakupljuje cijeli brod za prijevoz samoga tereta, a vozarina će se naplaćivati po jedinici vremena. Prilikom trajanja ugovora naručitelj ima pravo iskoristavati ugovor u komercijalne svrhe, a sa druge strane zapovjednik broda dužan je udovoljavati prohtjevima naručitelja ako je to unutar granica ugovora i unutar namjene broda. Naručitelj isto tako ima prava birati luke iskrcaja tereta i davati naputke za sami teret, u slučaju da je teret za koji naručitelj zahtjeva prijevoz, pravno dopustiv za prijevoz morem osim ako namjenom broda i ugovorom nije dogovoreno drugačije.

Prema Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske prijevoznik ne odgovara naručitelju za obveze koje je zapovjednik broda preuzeo u izvršavanju posebnih naloga naručitelja.¹⁷ U slučaju da tijekom prijevoza tereta nije iskorišten cijeli brodski prostor a brod je zakupljen u cijelosti tada brodar nema pravo raspolagati preostalim brodskim prostorom ako to prethodno nije odobreno od strane naručitelja. Prilikom sklapanja ugovora o prijevozu naručitelj nema pravo zatražiti od prijevoznika da prijevoz obavlja pod onim uvjetima koji mogu izazvati opasnost po brod i/ili posadu, bez obzira ako ta opasnost nije postojala prilikom zaključivanja ugovora, naručitelj i dalje nema pravo pozivati se na ugovornu obvezu prijevoznika zbog opasnosti po brod i/ili posadu.

Kod ove vrste ugovora osim plaćanja vozarine, naručitelj ima obvezu i plaćati druge naknade i troškove broda prilikom putovanja, kao što su: osiguranje broda pogonskim gorivom i ostalim mazivima potrebnim za strojeve, vodom, plaćanje lučkih troškova i troškova priveza unutar luka, kao i naknade za prolaz kanalima i prolazima, odnosno sve plovidbene naknade. Brodar neće imati pravo na isplatu vozarine ako dođe do smetnje izvršavanja prijevoza odnosno ispunjenja ugovora, a da to nije bilo naručiteljevom krivicom. U tom slučaju prilikom ugovaranja ugovora naručitelj može ubaciti klauzulu kojom ima pravo produžiti ugovor u onom vremenskom periodu koliko je prekid izvršavanja prijevoza trajao. Brodar ima pravo na naplatu vozarine kada se dogodi suprotna situacija, odnosno kada se prekid ispunjenja ugovora, dogodi zbog krivice naručitelja. Kod ugovora na vrijeme rizik kašnjenja pada na naručitelja, a ne na brodarka pa se prema tome ugovor na vrijeme uvelike razlikuje od ugovora na putovanje.

¹⁷ Pomorski zakonik čl. 450. (2).

Naručitelj također može sklapati ugovore o prijevozu tereta morem ne samo sam prijevoznikom nego i sa trećim stranama osim ako ugovorom između njega i prijevoznika nije dogovoreno drugačije. Kod sklapanja ugovora sa trećim stranama naručitelj ugovara podprijevozne ugovore a ne prijevozne ugovore, te na taj način ne može preuzeti ulogu broдача nego ta uloga ostaje na prvobitnom prijevozniku odnosno zakupoprimcu ili vlasniku broда. Ako tijekom trajanja ugovora u prijevozu brod sudjeluje u nekoj akciji spašavanja tada nakon završene akcije, nagrada se, nakon što se podmire troškovi spašavanja i isplati iznos posadi broда, ravnomjerno dijeli između naručitelja i prijevoznika. Sistematizacijom koja je usvojena Pomorskim zakonikom Republike Hrvatske brodarski ugovor na vrijeme, ako se radi o zakupu cijelog broда, nalazi svoje mjesto među ugovorima o pomorsko plovidbenom poslu, a temelj tih ugovora je iskorištavanje broда u svrhu plovidbe, bez obzira dali je ta svrha za prijevoz tereta, putnika tegljenjem brođova ili nekim drugim plovidbenim poslom.

Ugovori na vrijeme koji se sklapaju između ugovornih strana uglavnom su već unaprijed pripremljeni obrasci pa se tako govori o standardizaciji takvih ugovora u pogledu pomorskog prava. Takvi standardizirani obrasci za formiranje ugovora koriste se u praksi jako često kako bi se izbjeglo nepotrebno odugovlačenje i pregovori do kojih bi sigurno dolazilo ako bi se ovako komplicirani ugovori svaki put sklapali po individualnim preferencijama. Karakteristika ovih ugovora također jest da su detaljno razrađena prava i obveze ugovornih strana unaprijed formulirani pa se ovakvi ugovori još nazivaju i formularni ugovori.

Standardizirani obrasci ugovora uglavnom se izdaju od strane svjetskih trgovačkih organizacija ili od nekih drugih organizacija kao npr. organizacije brođara. Najznačajnije međunarodno udruženje je BIMCO (Baltic and International Maritime Conference) sa glavnim sjedištem u Kopenhagenu, a značajne internacionalne organizacije su New York Produce Exchange u SAD-u i British Chamber of Shipping u Londonu.¹⁸ Bez obzira na postojanje standardnih obrazaca, sloboda pregovaranja i dogovaranja ugovornih stavki i dalje ostaje na ugovornim stranama.

Danas ugovori na vrijeme su tiskani dokumenti čiji je sadržaj raspoređen u niz formi koje su označene rednim brojevima sve to s razlogom kako bi se lakše mogao izmijeniti sadržaj ugovora, one odredbe koje su naknadno dodane imaju prednost nad onim odredbama koje se nazivaju standardnim odredbama. Ni jedna od navedenih formi nije udovoljila ugovornim stranama tako da se i danas nastoji izraditi što bolju formu ugovora koji će zadovoljiti obje strane i sve njihove uvjete.

¹⁸ 14 Novaselić. M.: Ugovorne strane prema ugovoru o iskorištavanju brođova, Pomorski fakultet sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2013. p.7.

6.4. Izvršenje ugovora o prijevozu robe morem

Kako bi se ugovor mogao sprovesti u djelo i na kraju kako bi se ispunile sve ugovorne obaveze jedne i druge strane potreban je skup određenih radnji koje ugovorne stranke moraju sprovesti.

Izvršenje ugovora o prijevozu stvari morem inače se odvija u četiri bitna ciklusa:

1. Stavljanje broda na raspolaganje
2. Preuzimanje tereta
3. Prijevoz tereta od luke ukrcaja do luke iskrcaja
4. Iskrcaj i predaja tereta

Svi navedeni ciklusi obavljaju se onim redoslijedom i kako su navedeni, izrazito je bitno da kako bih se započelo sa ispunjavanjem narednog ciklusa, prethodni ciklus mora biti do kraja završen. Ako neke obaveze i prava ugovornih stranaka nisu navedene u sklopljenom ugovoru tada se primjenjuju zakonske odredbe i pravila konvencija.

6.4.1. Priprema broda za plovidbu i prekrcaj tereta

Prijevoznikova glavna obaveza ili jedna od glavnih obaveza jest pripremiti brod za plovidbu te prijem tereta, a ta obaveza pripisana mu je protokolom o izmjeni Međunarodne konvencije o izjednačavanju pravila o teretnici. Prema Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske, brodar odnosno prijevoznik mora posvetiti svu pažnju brodu kako bi ga opremio za plovidbu, također mora popuniti brod posadom, opskrbiti zalihama, te pripremiti teretni prostor tako da se prihvaćeni teret može sigurno ukrcati, složiti, prevesti te sigurno iskrcati na mjestu odredišta. Brod spreman za plovidbu može se još izreći i kao pojam sposobnost broda za plovidbu (eng. *seaworthiness*). Tim pojmom se podrazumijeva da je brod opremljen svom sigurnosnom opremom, opremom za manipulaciju teretom i sigurnosnim sustavima.

Brod također mora zadovoljavati i određene međunarodne konvencije kao što su SOLAS (Safety of life at sea) i MARPOL (Marine pollution), također mora zadovoljavati uvjetima sigurnosne zaštite koji su propisani ISPS (International ship and port facility security) kodom. Na brodu se također mora nalaziti adekvatan broj članova posade, odnosno minimalan broj koji osigurava funkcionalnost broda, te koja je educirana u skladu s međunarodnim pravilima o osposobljenosti. U Republici Hrvatskoj sposobnost broda za plovidbu utvrđuje Hrvatski registar brodova koji je međunarodno priznata organizacija te će brod od nje nakon utvrđene sposobnosti zaprimiti svjedodžbu o osposobljenosti.

Prije nego što brod započne sa ukrcajem tereta, brodar mora brod poslati u određenu luku odnosno u luku ukrcaja tereta kako bi ta operacija bila moguća, a takvo putovanje broda do luke ukrcaja naziva se preliminarno putovanje. Ukrcajna luka unaprijed je dogovorena ugovorom o prijevozu tereta morem. U slučaju da brodar izjavi da brod nije u mogućnosti doći u dogovorenu luku tada naručitelj ima pravo odrediti drugu luku ukrcaja koja će najčešće biti najbliža luka koja odgovara brodu. Sami ukrcaj tereta ne mora se odvijati u luci, nego se može izvesti i na sidrištu ako je to fizički izvedivo te dogovoreno ugovorom.

U slučaju da brodar nije stavio brod na raspolaganje za ukrcaj tereta odnosno brod nije došao u luku ukrcaj u dogovorenom vremenu, naručitelj može odustati od ugovora, to jest tražiti njegov raskid prema klauzuli koja se naziva brisovnom (eng. *Canceling clause*). Brisovnom klauzulom naručitelj se može ograditi od obaveze ukrcaja tereta prije definiranog datuma, ali također ima pravo odustati od ugovora bez obzira na kašnjenje broda u luku, ali to mora obavijestiti prijevoznika najmanje 48 sati prije nego što brod dođe u luku.

6.4.2. Predaja tereta i njegov ukrcaj

Onoga trenutka kada prijevoznik odnosno brodar u luci ukrcaja stavi brod na raspolaganje za ukrcaj tereta, tada naručitelj može započeti sa operacijom ukrcaja i krenuti sa ekonomskom ostvarivošću samog ugovora. Predaj tereta prijevozniku podrazumijeva sve prethodne radnje koje je potrebno sprovesti kako bih se teret nesmetano mogao predati na prijevoz brodaru, onoga trenutka kada se teret finalno preda prijevozniku, tada prijevoznik postaje glavna osoba koja je odgovorna za isti, odnosno odgovoran je za sve štete nastale na njemu od trenutka preuzimanja do trenutka predaje tereta ovlaštenom primatelju.

Obaveza naručitelja je o svom trošku i na njegov rizik dovesti teret do dogovorenog prekrcajnog mjesta i osigurati da se teret može nesmetano ukrcati na brod, prema tradiciji predaja tereta izvršena je onoga trenutka kada se teret brodskom dizalicom podigne sa obale. Naručitelj također mora u ugovorenom vremenu predati teret na ukrcaj kako bih se ta radnja nesmetano odvijala, što je naravno u njegovom interesu. Naručitelj također mora u luci predočiti ugovorni teret i ne može se pozivati na nepredviđene okolnosti koje su se dogodile s njegove strane u slučaju zakašnjenja dovođenja tereta do luke, ali se može pozvati na smetnje koje su to spriječile u samoj luci. Kada je riječ o brodarskim ugovorima tada će naručitelj odlučivati na koji način će se krcati teret, dok kod linijskog prijevoza to odlučuje brodar. Ako su skladišta u luci udaljenja od prekrcajne obale, prijevoz tereta od skladišta do obale također spada pod operaciju ukrcaja te se u tom slučaju naručitelj može pozvati na smetnje u prijevozu u slučaju kašnjenja.

Prijevoznik mora preuzeti teret odnosno ukrcati ga na brod u okviru radnog vremena luke, a radno vrijeme luke odlučuje tijelo koje upravlja istom. Naručitelj prilikom predaje tereta prijevozniku ne smije predati nijedan drugi teret osim onoga koji je ugovoren, međutim pomorsko pravo dopušta određena odstupanja, tada u tom slučaju se može predati drugačiji teret od ugovorenog. Ako se dogodi situacija da naručitelj preda drugi teret a ne onaj koji je ugovoren, tada svojstva tog tereta moraju biti takva da neće dovesti prijevoznika u nepovoljan položaj u odnosu na ugovoreni teret. Pomorski zakonik Republike Hrvatske navodi da se brodaru odnosno prijevozniku ne smije predati drugi teret u zamjenu ugovorenog ako će štetiti prijevozniku. U slučaju da se brodaru predaje teret većeg rizika tada će ravnomjerno sa povećanjem rizika porasti i vozarina.

Ako prijevoznik posumnja da se radi o zabranjenom ili krijumčarenom teretu njegova je obveza odbiti primitak takvog tereta. Prijevoznik također ima pravo odbiti teret ako mu prije ukrcaja naručitelj nije napomenuo da se radi o opasnom teretu ili teretu koji sadrži opasna svojstva i u slučaju kada se radi o prijevozu opasnog tereta, prijevoznik može odbiti prijevoz takvog tereta ako karakteristike broda ne odgovaraju propisima za prijevoz navedenog opasnog tereta. Prijevoznik prilikom ukrcaja tereta mora ukrcati cijelu dogovorenu količinu tereta koja se može izraziti u masi, volumenu ili broju jedinica tereta, a o čemu će se izraziti ovisi o prirodi tereta. U praksi najviše se koristi ona mjera po kojoj će prijevoznik imati najviše koristi prema visini vozarine. Brod naravno ne smije ukrcati više tereta od svoje maksimalne korisne nosivosti. Naručitelj je odgovoran prijevozniku za nanesenu štetu osobama, brodu, teretu, okolišu te za sve druge štete i troškove prouzročene manjkavim stanjem ambalaže pa kada su štete uzrokovane prirodnim svojstvima i stanjem tereta, a prijevozniku ta svojstva i stanje tereta nisu bili niti morali biti poznati.¹⁹

Što se tiče podmirivanja troškova operacija ukrcaja i iskrcaja tereta, nijednim zakonom nije definirano koja strana mora snositi navedene troškove, nego stranke imaju slobodu ugovaranja snošenja tih istih troškova. Po ne pisanom pravilu troškovi padaju na naručitelja do trenutka predaje tereta, nakon čega ih preuzima prijevoznik. Prema pravilniku kupoprodaje rizik tereta prelazi s jedne strane na drugu, a takav je slučaj i kod plaćanja troškova. Prema ovim pravilima troškove će snositi prijevoznik jedino ako ukrcaj i predaju tereta obavlja vlastitim uređajima za prekrcaj tereta, u slučaju da do predaje dolazi negdje u skladištu tada te troškove ne snosi

¹⁹ Pomorski zakonik 484

prijevoznik nego naručitelj. Prilikom sklapanja ugovora postoji više ugovornih klauzula kojima se opisuje mjesto ukrcaja i predaje tereta, a neke od njih su:

1. FIO (free in and out)
2. FIOS (free in and out, stowage)
3. FIOST (free in and out, stowage, trimming)
4. Heavy lift clause – određena težina tereta, prijevoznik ne snosi ništa u slučaju da masa prelazi određenu težinu koja je dogovorena ranije ugovorom.

Većina današnje trgovine odvija se pod uvjetima FIO (slobodan ukrcaj i iskrcaj) ili potpunije FIOST (slobodan ukrcaj i iskrcaj, slaganje ili trimovanje). Ponekad, neki naručitelji ugovaraju prijevoz tereta pod uvjetima specifičnim za luku (custom of port, COP),²⁰ pod uvjetima specifičnim za brzu otpremu (quick dispatch, CQD) ili pod linijskim uvjetima (liner terms). Slaganje tereta u brodska skladišta ili na palubu broda također je dio ukrcajne operacije, te brodar mora uredno složiti teret ukoliko to drugačije nije ugovoreno. Vrlo je bitno da teret bude uredno složen zbog sigurnosnih i ekonomskih razloga, a teret ako je loše složen može dovesti do onesposobljenja broda za plovidbu. Pravilno složenim teretom smatra se kada taj teret neće dovesti u pitanje sigurnost broda, posade ili morskog okoliša, i drugog tereta na brodu. Prijevoznik je onaj koji snosi troškove slaganja tereta osim ako u ugovoru nije drugačije navedeno, međutim prijevoznik je u svakom slučaju odgovoran za to da teret bude sigurno složen bez obzira na činjenicu tko je slagao teret. Kojim će se redom i na koji način slagati teret po brodskim skladišnim prostorima određuje zapovjednik broda, a krcatelj tereta u tom slučaju mora pratiti njegove naputke, ako dođe do situacije da se krcatelj ogluši na zapovjednikove naputke, tada zapovjednik odnosno prijevoznik, može zaustaviti operaciju ukrcaja i slaganja tereta i uz to zatražiti iskrcaj već ukrcanog tereta i raskid ugovora, a sve troškove nastale u tom slučaju morao bi snositi naručitelj. Slaganje tereta na brodu uglavnom se izvodi od strane lučkih slagača ali odgovornost ostaje na prijevozniku.

Prilikom ukrcaja i slaganja tereta naručitelj, odnosno krcatelj mora imati dopuštenje odstrane prijevoznika da se teret može smjestiti na palubu broda, jer se teret ne smije smještati na palubu osim u situacijama kada običaji u luci to dopuštaju ili ako je prijevoz tereta na palubi dogovoren ugovorom o prijevozu. Prijevoznik može smjestiti teret na palubu bez da obavijesti naručitelja ako je priroda tereta takva da se on najčešće prevozi na palubi kao na primjer kad je riječ o van

²⁰ Hess, M.: Ugovaranje u pomorstvu: literatura za pripremu ispita, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2024

gabaritnim teretima. Prijevoz tereta na palubi može biti definiran i teretnicom odnosno u teretnici će biti navedeno da je teret namijenjen prijevozu na palubi i da će tako biti ukrcan na brod, u slučaju da nema nikakvih napomena u teretnici tada se smatra da je ugovoren prijevoz tereta u skladišnom prostoru broda.

6.4.3. Prijevoz tereta od luke ukrcaja do luke iskrcaja

Nakon završetka ukrcaja brod je završio drugi ciklus od ukupna četiri potreban za izvršenje ugovora o prijevozu tereta morem, kako bih započeo sa narednim ciklusom a to je prijevoz tereta od luke ukrcaja do luke iskrcaja, moraju se obaviti potrebne formalnosti koje se odnose na plaćanje lučkih pristojbi, te carinskih i sanitarnih odredbi koje brod mora zadovoljiti. Krcatelj mora zapovjedniku odnosno prijevozniku na vrijeme predati sve potrebne carinske isprave, a u slučaju da iste nisu izdane za vrijeme trajanja stojnica i prekostojnica, prema zakonu u tom slučaju zapovjednik smije iskrcati teret, a prijevoznik ima pravo potraživati puni iznos vozarine i naknade za prekostojnice koje su nastale u tome periodu.

Faza transporta tereta započinje onoga trenutka kada se brod odvoji od obale odnosno kada se otpuste privezni konopi ili u slučaju kada se brod nalazi na sidru onoga trenutka kada se podignu sidra. Prema Haškim pravilima prijevoznik je dužan i obavezan čuvati i brinuti o teretu koji prevozi te da ga sigurno i uredno preveze do točke odredišta. Prijevoznik mora ugovoreno putovanje izvršiti u dogovorenom roku ili u nekom prihvatljivom vremenskom periodu ako rok nije dogovoren ugovorom. Rok putovanja ovisi o dosta čimbenika, ali neki od najvažniji su brzina broda i meteorološke prilike koje će se pojaviti tijekom putovanja, od prijevoznika se očekuje da odradi putovanje nekom razumnom brzinom, a njemu je u interesu u što kraćem roku obaviti transport tereta, kako bi imao što manje troškove. Vrijeme trajanja putovanja također ovisi i o putu kojim će se isto obaviti, ono može biti ugovoreno unaprijed između naručitelja i prijevoznika, međutim ako nije ugovoreno od prijevoznika se očekuje da putovanje izvede uobičajenom rutom između luka. U slučaju da brod skrene s rute to se podrazumijeva kao kršenje ugovorne obveze bez obzira radilo se o ugovorenoj ili uobičajenoj ruti, a skretanjem se smatra kada brod u većem opsegu odstupa sa rute. Brod može odstupiti s rute samo ako ima opravdan razlog za to, kao npr: izbjegavanje nevremena, provođenje akcije spašavanja, kvar broda ili neka druga vanredna situacija. U nekim zonama plovidbe postoje obavezne plovidbene rute ili su preporučene od strane IMO-a, u tom slučaju ako se prijevoznik ne pridržava obveznih ili preporučenih ruta u tom slučaju može odgovarati za štetu nastalu na teretu prilikom ne

pridržavanja plovidbenih ruta, također postoje i ugovorne klauzule koje opravdavaju prijevoznika od skretanja sa rute zbog određenih razloga.

Prilikom prijevoza može se dogoditi da dođe do nekih smetnji koje će obustaviti ili usporiti prijevoz tereta. Ako zapovjednik pretpostavi da će obustava prijevoza trajati duži vremenski period ili ne može procijeniti trajanje smetnje tada bi trebao obavijestiti naručitelja te od njega zatražiti naputak treba li prekrcati teret ili se vratiti s istim u luku isplavljenja ili poduzeti neku drugu mjeru, prilikom čega mora brinuti o interesima naručitelja i prijevoznika. Prijevoz tereta završava onoga trenutka kada brod uplovi u iskrcajnu luku, a obveze prijevoznika prema teretu prestaju onog trenutka kada isti preda ovlaštenom primatelju.

6.4.4. Iskrcaj i predaja tereta primaocu

Teret se predaje u iskrcajnoj luci osobi koja je ovlaštena za njegov prihvata, odnosno primatelju, temeljem izdane teretnice, ako teret nije prevezen temeljem teretnice onda prijevoznik mora predati teret osobi koja je navedena kao primatelj u ugovoru o prijevozu tereta morem. Ako ugovor ne sadrži informaciju tko je primatelj tereta, tada se teret predaje naručitelju prijevoza, a on će preuzeti obveze primatelja.

Osoba koja u svome posjedu ima teretnicu uz pomoć navedenog dokumenta polaže sva prava na teret i može zahtijevati predaju tereta onoga trenutka kada se izvrše sve obaveze koje su navedene u teretnici. Teretnica se može izdati u više primjeraka zbog zahtjeva ugovornih strana, s obzirom da više osoba posjeduje teretnicu u tom slučaju i svi polažu prava na teret, kako ne bi dolazilo do problema, teret će preuzeti ona osoba koja se prva nađe na mjestu iskrcaja tereta. Nakon što osoba u luci preuzme teret tada se svi ostali primjerci teretnice poništavaju, bez obzira na činjenicu da se možda čak radi i o originalima. Prilikom preuzimanja primatelj je dužan pregledati teret onoliko koliko je to moguće u slučaju da na teretu primijeti neke nedostatke dužan je istog trenutka sastaviti pisani prigovor koji će predati prijevozniku. One nedostatke koje primatelj ne može vidjeti odmah prilikom preuzimanja tereta takozvani nevidljivi nedostaci, moraju se prijaviti isto tako pisanim prigovorom ali za njih postoji rok u trajanju od tri dana. Taj prigovor se onda podnosi prijevozniku odnosno njegovim predstavnicima to jest zapovjedniku broda ili agentu. Kod pisanja prigovora primatelj mora navesti konkretne nedostatke koji se nalaze na teretu ili koji odstupaju od onoga što je navedeno u teretnici, prigovor se ne mora ispunjavati ako brodar i primatelj zajedno primijete nedostatak na teretu, u tom slučaju brodar odnosno, zapovjednik ili agent brodar napisaće i potpisati

zapisnik u kojem će navesti nedostatke na teretu ili odstupanja od navedenog stanja tereta u teretnici.

Ako teret nije preuzet od strane primatelja ili neke druge osobe koja je ugovorno ili po teretnici ovlaštena za preuzimanje tereta, tada prijevoznik ima pravo prodaje tereta kako bi podmirio svoja potraživanja. Rok za preuzimanje tereta iznosi 30 dana, ali u slučaju da se radi o kvarljivoj robi tada zapovjednik može prodati teret i prije isteka navedenog roka. Takva iznimka postoji jer u slučaju kvarenja robe ona nema više početnu vrijednosti ili u potpunosti gubi svoju vrijednost te na taj način brodar prodajom takve robe ne može podmiriti svoje dugove.

6.5. Predviđeno vrijeme potrebno za prekrcaj tereta

Vrijeme koje je predviđeno za prekrcaj samog tereta od krucijalnog je značaja za glavne ugovorne strane koje sudjeluju u ugovoru o prijevozu tereta, sva pravila i protokoli koji su vezani uz prekrcaj tereta opisani su unutar pravilnika organizacija kao što su: BIMCO, CMI i GCBS te je s njihove strane 1980. godine izdana pravila pod nazivom Charterparty laytime definitions 1980.²¹

Iako se u samo nazivu pravila spominje pojam charterparty uvidom u taj dokument, vidi se da je opisano da se ista pravila odnose na sve ugovore za prijevoz tereta pa čak i na one ugovore koji su definirani teretnicom. Vrijeme ukrcanja i iskrcanja prema pomorskom pravu dijeli se na redovito vrijeme ili na izvanredno vrijeme, izvanredno vrijeme je ono koje počinje kada se prekrcajne operacije ne odrade u dogovorenom roku odnosno unutar okvira redovitog vremena. Redovito vrijeme prekrcaja naziva se stojnicama, a izvanredno prekostojećama, dok nakon prekostojećica ulazi se u izvanredne prekostojećice, još postoje i pojam koji se naziva reverzibilne naknade, koji će biti opisan u nastavku rada.

6.5.1. Stojnice

Vrijeme stojnica (eng. *laydays*) jest vrijeme prekrcaja koje je predviđeno i dogovoreno ugovorom za redovito trajanje navedenih operacija. Onoga trenutka kada se preda pismo spremnosti krcatelju ili primatelju počinje teći vrijeme stojnica te se za to vrijeme ne naplaćuje nikakva dodatna naknada. U vrijeme stojnica ne ulazi vremenski period izvan radnog vremena luke, ali i onaj period kada nije moguće obavljati operaciju prekrcaja tereta zbog nepovoljnih

²¹ Charterparty laytime definitions 1980. p 1.

meteoroloških uvjeta. Stojnice se računaju prema radnim danima luke. Vrijeme stojnica neće krenuti odmah predajom pisma spremnosti nego tek nakon određenog vremena, to se stručno naziva vrijeme predaha (eng. *free time*), a takvo vrijeme najviše služi kako bi se ugovorne strane pripremile za prekrcaj tereta. Ovisno kada se preda pismo spremnosti započet će računanje vremena stojnica, a ono može biti unutar prijepodnevnog ili poslijepodnevnog radnog vremena luke, ako se pismo preda nakon poslijepodnevnog radnog vremena, vrijeme stojnica se kreće računati od slijedećeg radnog dana i početka prijepodnevnog radnog vremena. Trajanje vremena stojnica određuje se prema lučkim običajima, vrijeme stojnica se određuje prema radnim danima i dijelovima radnog dana, pri čemu se kao jedan radni dan računaju 24 tekuća sata.

6.5.2. Prekostoynice

Nakon što prođe vrijeme stojnica, počinje se sa računanjem vremena prekostoynica (eng. *demurrage*). Vrijeme prekostoynica jednako je kao i trajanje stojnica, samo što se vrijeme trajanja prekostoynica računa prema tekućim danima bez prekida, a u to vrijeme ne ulazi vrijeme koje se nije moglo raditi zbog određenih smetnji na strani broda. Prijevoznik ima pravo na isplatu posebne naknade za vrijeme prekostoynica. Visina iznosa naknade iznositi će onoliko koliko je iznosila i za sličan brod u istoj luci i u isto vrijeme, a ako to nije moguće, tada će se isplatiti naknada kao za sličan brod u najbližoj luci u isto vrijeme. Naknada se isplaćuje unaprijed za cijeli jedan dan proveden u luci, u slučaju da je prekrcaj tereta završen prije završetka dana, tada prijevoznik mora vratiti dio naknade razmjeran vremenu koje je preostalo do kraja dana. Kada prođe vrijeme prekostoynica a teret nije do kraja ukrcan ili iskrcan, brod može napustiti luku bez obzira na količinu tereta na brodu, u tom slučaju brod zadržava prava na isplatu pune vozarine, naknade za prekostoynice i ostalih troškova koji mu pripadaju po ugovoru o prijevozu.

6.5.3. Dodatna naknada za zadržavanje broda (Izvanredne prekostoynice)

Prema Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske ako se teret za ukrcaj odnosno iskrcaj nalazi uz sami bok broda do isteka vremena stojnica ili prekostoynica ako postoje u tom slučaju, prijevoznik ne smije odbiti nastavak ukrcaja, iako bi takav ukrcaj i takvo slaganje zadržale brod u luci i preko vremena prekostoynica, tada prijevoznik ima pravo na isplatu naknade za zadržavanje broda izvan vremena prekostoynica koja se naziva vrijeme izvanrednih

prekostojnica. Iznos naknade izvanrednih prekostojnica iznosi za 50% više od naknade koja se isplaćuje za prekostojnice, također osim naknade za zadržavanje broda, brodar također ima pravo na zahtjev za isplatu naknade štete zbog zadržavanja broda, ako vrijednost te štete iznosi više nego naknada izvanrednih prekostojnica koja mu je isplaćena. U slučaju da nijedna od naknada nije isplaćena na vrijeme, brodar ima pravo isploviti sa do tad ukrcanim teretom, u slučaju da taj dio ukrcanog tereta ne ispunjava njegova potraživanja koja su navedena u ugovoru, tada može odustati od ugovora i iskrcati teret.

6.5.4. Reverzibilna naknada

Kada je riječ o praktičnoj primjeni, vrijeme stojnica posebno se računa za vrijeme ukrcaja tereta, a posebno za vrijeme iskrcaja, ali ako se ugovorno navede tada oba vremena se mogu računati jedinstveno odnosno, zajedno. Kada se radi o takvom zajedničkom obračunu, onda se može kompenzirati vrijeme jedne i druge prekrcajne operacije, odnosno ako se tijekom ukrcaja kasnilo, to kašnjenje se može kompenzirati bržim iskrcajem od predviđenog u luci iskrcaja. Takvo računanje se kolokvijalno naziva reverzibilnim prekostojnicama odnosno naknada za uštedeno na vrijeme.

Kada se prekrcaj tereta odnosno ukrcaj i iskrcaj odrade prije pretpostavljenog vremena koje je navedeno u ugovoru ili prije nego što to nalažu lučki običaji, klauzulom iz ugovora propisana je nagrada za krcatelja ili za primatelja ovisno u kojoj luci je brod. Navedena nagrada je ustvari naknada za uštedeno vrijeme (eng. *dispatch money*). U praksi ova naknada iznosi pola od naknade koja se isplaćuje za prekostojnice, osim ako nije drugačije navedeno u ugovoru. Naknade se isplaćuju posebno nakon ukrcaja i posebno nakon iskrcaja, a obračunavaju se za svaki uštedeni sat ili dan. Pomorskim zakonikom nije definirano pitanje reverzibilnih prekostojnica, tako da se u lukama na teritoriji Republike Hrvatske mora posebno ugovarati.

6.5.5. Vremenske tablica za obračun

Nakon završetka operacija manipulacija sa teretom uglavnom se sastavlja pisana tablica tijekom ukrcajnih i iskrcajnih operacija sa ciljem da se obračuna vrijeme stojnica. Ovaj dokument naziva se vremenska tablica (eng. *time sheet*), te se njome prema danima, satima i minutama opisuje slijed operacija ukrcaja ili iskrcaja tereta, a isto su navedeni i svi opravdani prekidi, smetnje i konačni obračun trajanja stojnica. Svrha ovog dokumenta je dokazna, a u slučaju da

se stranke ne mogu složiti oko nekih podataka ili određenog podatka iz njega, konačnu odluku o tome će donijeti sud.

Laytime Calculation

Date	Day	Time Used			Total time Counted			Time lost/ Saved			Remarks
		D	H	M	D	H	M	D	H	M	
32 Nov	Thu										14.00 NOR tendered 16.00: Commenced loading
22 Nov	Thu	0	08	00	0	08	00				Time used before L/T commences
23	Fri	1	00	00	1	08	00				08.00:L/T commences
24	Sat	0	21	30	2	05	30				0800-1030: rain
35	Sun	0	04	00	2	09	30				0800-1200:loading
26	Mon	0	00	00	2	09	30				Public Holiday; no cargo work
27	Tue	1	00	00	3	09	30				Normal
28	Wed	1	00	00	3	10	30	0	23	00	0100: L/T expires
29	Thu	0	10	30				0	10	30	10.30: Completed loading
Totals:		4	20	00	3	10	30	1	09	30	Time lost

Slika 6. Primjer vremenskih tablica za obračun

Izvor: <https://shipinspection.eu/timesheets-and-laytime-calculation/>

7. PRIJEVOZNE ISPRAVE I OSTALA DOKUMENTACIJA

Ovim poglavljem će se opisati dokumentacija koja se izdaje i koristi u ugovorima o prijevozu tereta morem. Objasnit će se pojam triptiha, dispozicija ukrcaja, nalog za ukrcaj te časnička potvrda, opisat će se još i pojam teretnice, njezina podjela spominjući i elektronsku teretnicu, još će se navesti i teretni list, te u kojim slučajevima se on i koristi.

7.1. Triptih

Triptih je izraz koji obuhvaća tri isprave koje se koristi prilikom sklapanja ugovora o prijevozu tereta morem, a sve tri isprave u skupini čine dokument koji se naziva ispava o prijevozu.

Isprave od kojih se sastoji triptih su:

1. dispozicija odnosno prijava ukrcaja (eng. *Shipper's note*)
2. nalog ukrcaja (eng. *Shipping order*)
3. časnička potvrda (eng. *Mate's Receipt*)

Svi dokumenti najčešće su u upotrebi kod pomorskih i prijevoznčkih ugovora, sadržaj ovih dokumenata nije tipiziran, s toga stranke najčešće koriste vlastite tipizirane obrasce tih dokumenata. Prijavu ukrcaja odnosno dispoziciju ispisuje krcatelj ili naručitelj, dok nalog ukrcaja ispunjava brodar ili agent koji radi za njega. Svrha naloga ukrcaja je naložiti zapovjedniku broda da primi na brod i preuzme dogovoreni teret kako bi ga prevezao do točke odredišta. U trenutku kada prijevoznik preda nalog zapovjedniku potvrđuje time naručitelju da je prihvatio njegovu ponudu, i tada se ugovor o prijevozu tereta morem smatra sklopljenim. Zapovjednik izdavanjem časničke potvrde naručitelju ili krcatelju tereta potvrđuje da je preuzeo teret na brod u svrhu prijevoza. Časnička potvrda je u upotrebi u međunarodnoj plovidbi dok su prijava ukrcaja i nalog u većini slučajeva vezani samo za lokalnu linijsku plovidbu, što se odnosi na Republiku Hrvatsku. Navedena potvrda je samo privremena potvrda kratkog roka trajanja da je teret ukrcan na brod ili u slučaju prijevoza tereta s više brodova, potvrda zapovjedniku drugog broda pri predaji tereta od zapovjednika prvog broda. Časnička potvrda ima dokaznu snagu da prilikom opažanja tereta može u nju navesti određene nedostatke, ako ih ima. Napomene o nedostacima na teretu kasnije se unose u teretnicu i na temelju nedostataka teretnica kolokvijalno može biti „čista” ili „nečista”. Časnička potvrda nije isprava koja je naslovljena na teret i ne može zamijeniti teretnicu stoga njezina upotreba nije podržana od

strane Konvencije o teretnici, međutim ugovorne strane mogu postići pisani dogovor kojim časnička potvrda može poslužiti kao zamjena teretnici.

Da je teretnica čista znači da u njoj nisu navedene nikakve primjedbe koje se tiču tereta i da je teret predan prijevozniku u istom onom stanju kako je navedeno u teretnici. Nečista teretnica označava da je u nju upisana neka primjedba, kada prijevoznik predaje teret primatelju u luci odredišta smatra se da je taj teret tako primljen u luci polazišta te ga takvog prijevoznik predaje primatelju, a primatelj mora dokazati da je teret u suprotnom stanju od onoga što je navedeno u teretnici. U interesu krcatelja jest da se nikakve primjedbe ne unose u teretnicu odnosno da ona postane nečista jer to onda ide na njegovu štetu. Krcatelj će stoga izdati jamstveno pismo (eng. *Letter of indemnity*) kojim garantira da je teret u odličnom stanju i da će nadoknaditi štetu prijevozniku u slučaju da primatelj uloži prigovor zbog različitog stanja tereta od onog koji je naveden u teretnici, jamstveno pismo nema veze sa primatelje te će u slučaju štete na teretu tražiti nadoknadu od prijevoznika.

7.2. Teretnica (Bill of lading)

Teretnica (eng. *Bill of lading*) je dokument kojom se potvrđuje da je brodar ili jedan od njegovih zastupnika, zapovjednik ili agent, primio teret na brod u svrhu prijevoza i da će ju predati posjedniku po zakonu nakon završetka putovanja i prema odredbama koje su navedeni u istoj. Teretnica je ustvari dokument koji se izdaje nakon što je sklopljen ugovor o prijevozu tereta morem i nakon što brodar zaprimi teret na brod. Teretnica je na taj način dokaz postojanja ugovora o prijevozu i njegova ukupna sadržaja.

Prijenosom teretnice prenosi se i njezino vlasništvo na teret i sva ostala prava i obveze koji ovise o posjedovanju iste i njezina prethodnog posjednika. Teretnica omogućuje njezinu posjedniku rješavanje raznih poslova koji su vezani uz teret, kao što je osiguranje tereta, plaćanje lučkih pristojbi, carinjenje i prikupljanje uvoznih i izvoznih dozvola.

Nakon obavljene operacije ukrcaja prijevoznikova je obaveza na zahtjev krcatelja njemu izdati teretnicu, teretnicu umjesto zapovjednika mogu izdati njegovi gore navedeni zastupnici. Ukoliko nema zahtjeva od strane krcatelja, prijevoznik nema obavezu izdati mu teretnicu. U slučaju da je teretnica izdana krcatelju ona mora sadržavati vlastoručni potpis prijevoznika ili njegovih zastupnika zbog sigurnosti koja je povezana s transakcijama s teretnicom. Teretnica se može izdati u onoliko primjeraka koliko je potrebno, ali na svakoj teretnici mora biti naznačen broj ukupno izdanih primjeraka. Kopije teretnice također se mogu izdati ovisno koji broj ugovornih stranaka to zahtjeva, ali na kopijama mora biti jasna naznaka da se radi o kopiji

teretnice a ne o njezinu originalu. Takve teretnice nemaju nikakvu pravnu moć, odnosno njih se ne može koristiti za trgovinu teretom, niti se mogu ostvariti bilo kakva prava na teret, koja se ostvaruju posjedovanjem originalnog primjerka.

Zapovjednik mora naročito obratiti pozornost u slučaju da on potpisuje teretnicu, da teretnice nisu pogrešno datirane ili su u njima svjesno navedene lažne informacije za ukrcani teret, u slučaju neopravdanog odstupanja od uobičajenog tijeka putovanja, zapovjednik može snositi osobnu odgovornost.²²

U pomorsko plovidbenom poslu, zavisno od toga gdje se teret nalazi, razlikujemo dvije osnovne teretnice a to su: teretnica za ukrcaj (eng. Received for shipment Bill of lading) i teretnica ukrcano (eng. Shipped Bill of lading). Bez obzira na njihove razlike i jedna i druga teretnica imaju trostruko značenje:

- njome se potvrđuje da postoji ugovor o prijevozu
- služi kao dokaz da je brodar primi teret na prijevoz
- njome se utvrđuje pravni odnos prema primatelju tereta – zakonitom posjedniku²³

Teretnica je formalni pravni akt, i kao takva treba sadržavati sljedeće bitne podatke:



1. tvrtku, odnosno naziv i sjedište, odnosno ime i prebivalište brodarka koji izdaje teretnicu
2. ime, odnosno druge podatke o identitetu brodarka
3. tvrtku, odnosno naziv i sjedište, odnosno ime i prebivalište kreatora
4. tvrtku, odnosno naziv i sjedište, odnosno ime i prebivalište primatelja ili oznaku „po naredbi“ ili „na donosioca“
5. luku odredišta ili vrijeme kada će se, odnosno mjesto gdje će se takva luka odrediti
6. količinu tereta prema broju komada, težini, obujmu ili drugoj jedinici mjere, prema vrsti tereta
7. vrstu tereta i oznake koje se na njemu nalaze
8. stanje tereta ili omota prema vanjskom izgledu
9. odredbe o vozarini
10. mjesto i dan ukrcanja tereta i izdavanja teretnice.²⁴

²² Hess, M.: Ugovaranje u pomorstvu: literatura za pripremu ispita, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2024

²³ V. Gorenc: Trgovačko pravo – ugovoru, Školska knjiga, Zagreb, 1995., str. 186.

²⁴ H. Konjhodžić: Priroda i značajke teretnice u pomorskom zakoniku Republike Hrvatske, Pregledni rad, 1997.

BILL OF LADING

Shipper ABC Exports 4300 Longbeach Blvd Longbeach, California, 90807 United States +121388447711 Randy Clarke Company Tax ID: 93377112 info@abcexports.com		Pages 1 of 1			
		Shipper's Reference 34567	Bill of Lading Number LONSYD123456		
Consignee XYZ Imports 410 Queen Street Brisbane, Queensland, 4814 Australia +61404822536 Bob Jones		Carrier Name DE Freight 2140 Brisbane Road Brisbane, Queensland, 4000 Australia +6830274685 Darren Smith			
Notify Party (if not Consignee)		Additional Notify Party			
Pre-Carriage By ROAD	Place of Receipt LONGBEACH	Additional Information			
Vessel / Aircraft MAERSK	Voyage No V001S			Port of Loading Long Beach	
Port of Discharge Sydney	Place of Delivery SYDNEY	Final Destination SYDNEY, AUSTRALIA			
Marks & Numbers	Kind & No of Packages	Description of Goods	Net Weight (Kg)	Gross Weight (Kg)	Measurements (m³)
XYZ IMPORTS 34567 SYDNEY	16 X PALLETS	FURNITURE, STAINLESS STEEL BAR STOOLS AND TABLES	3,225.00	3,225	27.00
Total This Page				3,225	27
Consignment Total				3,225	27
Container No(s)	Seal No(s)	Size / Type			
TTIU456789	S123344	20'GP CONTAINER			
Total No of Containers or other packages or units (in words) 1 X 20' GP CONTAINER					
No. of original Bills of Lading 3	Incoterms® 2020 FOB	Payable at DESTINATION	Freight Charges Collect	Shipped on Board Date 04 Jul 2022	
Terms and Conditions			Place and Date of Issue SYDNEY 04 Jul 2022		
			Signatory Company DE FREIGHT		
			Name of Authorized Signatory Randy Clarke		
			Signature 		

Slika 7. Primjer teretnice

Izvor: https://incodocs.com/template/bill_of_lading

7.3. Teretni list

Teretni list (eng. *Seaway bill*) je prijevozni dokument koji je namijenjen za zračni i kopneni prijevoz tereta, no danas se teretni list koristi i u pomorskom prijevozu. Teretni list često danas u pomorstvu ima svrhu zamjene teretnice, glavna razlika između ta dva dokumenta jest što se teretni list ne može prenositi kao teretnica u svrhu vrijednosnog papira. Taj dokument predstavlja samo pravnu priznanicu da je prijevoznik preuzeo teret na prijevoz i to je također dokaz da je sklopljen ugovor. Teretni list se upravo iz tog razloga koristi samo onda kada nije potrebno prenositi prijevoznu ispravu i kada ona ne mora biti naslovljena na teret. Upotreba teretnog lista nadaleko je jednostavnija nego upotreba teretnice jer ne zahtjeva stroge propise pa se on koristi u kontejnerskom linijskom prijevozu zbog istih kretanja robnih tokova. Teretni list se formirao u pomorskoj praksi, ali pravno nije reguliran, kako bih se ustalila ta praksa CMI donio je *Uniform Rules for Sea Waybill*. Teretni list se poziva na uvjete koje postavlja brodar, a sklapanjem ugovora o prijevozu ti uvjeti postaju dio teretnog lista.

Teretni list se izdaje na zahtjev krcatelja tereta i to samo u jednom primjerku, nakon izdavanja mora sadržavati vlastoručni potpis od strane prijevoznika i krcatelja. Naravno krcatelj može predati ovlast nekome tko će umjesto njega potpisati teretni list ali tada mora biti pravilno naznačeno da je teretni list potpisan u ime i za račun krcatelja.

Teretni list da bi imao pravnu snagu mora imati određene podatke:

- datum, mjesto i vrijeme izdavanja teretnog lista
- datum, mjesto i vrijeme preuzimanja tereta
- ime tvrtke ili ime i adresu krcatelja
- ime tvrtke ili ime i adresu primatelja
- podatke o teretu, opis tereta, broja komada težinu ili obujam te oznake opasnosti ako takve oznake postoje
- podatke o mjestu iskrcaja tereta²⁵

²⁵ Grabovac, I.: Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni krug, Split, 1995. str. 108-109.

8. ULOGA I ODGOVORNOSTI ZAPOVJEDNIKA TIJEKOM PREKRCAJA I PRIJEVOZA TERETA

Uloga i odgovornost zapovjednika uključujući i njegovu posadu bitan je faktor tijekom prijevoza tereta morem, i njegova uloga je ključna u ostvarivanju prijevoznikove zarade, jer zapovjednik u ime i za račun broдача obavlja posao prijevoza te brine o svim faktorima na brodu tijekom prijevoza tereta ili putnika, koji su važni za prijevoznikov profit. Kod sklapanja ugovora o prijevozu ali nakon što je sklopljen zaposlenici u uredu broдача fokusirani su na održavanju minimalnih operativnih troškova. Zaposlenici na kopnu, bez obzira koji je njihov položaj, nisu oni koji upravljaju brodom svakog dana, nego je to zapovjednik i njegova posada. U prošlosti kada nije bilo radio komunikacije na relaciji brod – kopno, zapovjednik je imao potpunu slobodu odlučivanja u izvršavanju pomorsko – plovidbenog pothvata. Kako je u budućnosti došlo do razvoja komunikacije s kopnom povećala se kontrola i sama komunikacija broда sa kopnom a time se smanjila sloboda zapovjednika za donošenje odluka. Danas uz svu moguću modernu tehnologiju nadzora i komunikacije i njezinu implementaciju na brod na zapovjednika se stavlja veliki teret zbog konstantnog nadzora te se vrši pritisak na njega i njegove članove posade, što može dovesti do velike količine stresa i smanjenja same produktivnosti na brodu. Iako mu je smanjena sloboda odlučivanju u odnosu na prijašnja vremena zapovjednik i danas ima veliku ulogu u realizaciji prijevoznikove dobiti. Takva uloga nije strogo definirana pomorsko pravnim okvirima jer su oni fokusirani na sigurnost ljudi i brodova na moru, te na zaštitu okoliša a ne na prijevoznikov profit. Najvažniji faktor koji utječe na zapovjednika i njegovu ulogu u prijevozu jest ugovor koji se sklapa između broдача i naručitelja, odnosno brođarski ugovor ili ugovor o prijevozu. Zapovjednik mora svoju dužnost ovaljati profesionalno, a tu se javlja problem jer zapovjednik često nema kvalitetnu edukaciju o tome koje posljedice njegove aktivnosti i greške mogu uzrokovati. U slučaju da neka izvedena aktivnost zapovjednika dovede do spora između ugovornih strana, troškove snosi jedna od tih strana, dok se navedeni sporovi najčešće rješavaju putem suda. Iz toga se može zaključiti da je glavna uloga zapovjednika, kao što je to već spomenuto, zarada u ime i za račun prijevoznika. U praktičnoj primjeni njegova uloga ne može se uvijek sprovesti na zadovoljstvo svih ugovornih strana. Razlog tomu je što zapovjednik nema ulogu ili je minimalna u komercijalnom poslovanju broда odnosno on ne traži teret za brod, ne ugovara brod za prijevoz tereta i ne poznaje sve pojedinosti komercijalne aktivnosti broдача.

Zapovjednik broda u izvršavanju ugovora ima svoju ulogu i položaj prijevoznika u slučaju da zapovjednik broda izvršava sklopljeni ugovor na pogrešan ili nelegalan način određen je posebnom klauzulom unutar ugovora. S obzirom da su svi ugovori različiti postoji i veći broj klauzula koje uređuju navedeni problem, a one se mogu promijeniti ili nadodati.

Zapovjednik se smatra zakonskim zastupnikom one osobe koja je u upisnik brodova upisana kao vlasnik broda, a zapovjednik može također zastupati i korisnika prijevoza odnosno naručitelja. U nekim slučajevima zapovjednik ima ovlaštenje potpisati i ugovor o prijevozu stvari ali to ovlaštenje ovisi o pravnom zakonu države zastave koju broj vijori. To ovlaštenje se najčešće primjenjuje kada se ugovor potpisuje van sjedišta brodarova.

Pomorski zakonik navodi ako se ugovor sklapa na mjestu izvan brodarova sjedišta u kojemu on nema ovlaštenog predstavnika, zapovjednik je ovlašten sklapati ugovore o svim plovidbenim poslovima pa i prijevozu putnika i stvari, osim u slučajevima brodarskih ugovora na vrijeme za cijeli brod.²⁶ Zapovjednik ne smije voditi brod onim smjericama koji se protive i razlikuju brodovlasnikovim pravilima koje on primjenjuje, također je dužan o svemu obavijestiti brodar i od njega tražiti odobrenje za određene poslove koje namjerava učiniti. Ugovor koji sklopi brodar zapovjednik ima pravo promijeniti ili ga čak raskinuti. Zapovjednik ima ovlast da ako se brod nalazi izvan sjedišta brodarova sklapa poslove u ime i za račun brodarova, a koji su bitni za ispunjenje pomorsko – plovidbenog pothvata. Zapovjednik je također odgovoran za ispunjenje klauzula koje su sklopljene u ugovoru. U linijskom prijevozu zapovjednik prima naredbe od naručitelja prijevoza odnosno mora ispunjavati njegove zahtjeve, jer naručitelj ima pravo na zahtjeve u ukrcajnoj i iskrcajnoj luci tereta, ali nema pravo zahtijevati vrijeme polaska broda iz luke ako zapovjednik smatra da to može ugroziti sigurnost broda, posade, ljudi i tereta. Zapovjednikova redovna dužnost je također i izdavanje teretnice, bez suglasnosti prijevoznika zapovjednik ne smije izdati teretnicu na zahtjev naručitelja koja se ne slaže sa klauzulom ili više njih iz brodarskog ugovora. Zapovjednikova uloga prilikom obavljanja transporta tereta izrazito je važna samim tim on sudjeluje u upravljanu brodom u svim fazama putovanja, te faze se mogu podijeliti na:

- priprema putovanja
- ukrcaj tereta
- izvršenje putovanja
- iskrcaj i predaja tereta primatelju

²⁶ Pomorski zakonik 156. (1)

Nakon sklapanja novog ugovora i prije početka putovanja zapovjednik broda mora prikupiti sve potrebne informacije o svim osobinama tog putovanja. Mora proučiti teretnicu odnosno bilo koji drugi prijevozni dokument i upoznati se sa svim bitnim klauzulama iz istoga. Idealna situacije je da se zapovjednik informira o svemu direktno iz ugovora o prijevozu, odnosno da mu se dostavi obrazac ugovora. Dužnost zapovjednika je osigurati dobru složenost tereta na brodu, tako da je dužan konstantno nadzirati ukrcaj i smještaj tereta brod, bez obzira da li su slagači angažirani od strane krcatelja ili prijevoznika.

Po ISM kodeksu zapovjednik ima odgovornost i ovlaštenje kada usvaja odluke o sigurnosti broda zatražiti pomoć od broдача, vlasnika broda ili neke treće osobe. Nakon obavljenog prijevoza tereta i dolaskom u luku iskrcaja zapovjednik ima dužnost predati teret ovlaštenom posjedniku teretnice odnosno primatelju tereta. Iskrcaj tereta mora biti nadgledan od strane zapovjednika i njegove posade u slučaju ako postoje određeni nedostaci na samom teretu i kako b se izbjegle nesuglasice ako postoje.

U ovom poglavlju ukratko je opisana uloga zapovjednika, uglavnom kroz obavljanje prijevoza tereta odnosno ispunjavanjem odredbi prijevoznog ugovora. Osim gore navedenog zapovjednici broda moraju voditi brigu o poštivanju raznih međunarodnih propisa i konvencija te o održavanju broda sposobnog za plovidbu i ostalim elementima kako bi brod mogao slobodno ploviti. Danas moderni zahtjevi poslovanja zahtijevaju od zapovjednika da vodi sve više brigu o radu i privikavanju na nove prohtjeve tržišta što na kraju rezultira velikim opterećenjem njega i posade koja u hodu mora učiti i prilagođavati se novim prohtjevima tržišta.

9. ZAKLJUČAK

Moderna vremena donijela su sa sobom i moderniji sustav poslovanja kako u svakoj sferi biznisa tako i u sferi pomorstva, što je rezultiralo većim brojem osoba koje sudjeluju u pomorskom pothvatu i koje su direktno ili indirektno vezane za brod, te koje zarađuju od njegova iskorištavanja.

Dodatno uz veliku količinu novih stvari potrebna je i pravno usklađivanje kako bi se tijekom prijevoza tereta na međunarodnom nivou odvijao učinkovito, brzo i bez smetnji. S obzirom na donošenje raznih međunarodnih pravila i konvencija nije riješen problem ujednačavanja pomorskog prava odnosno njegove unifikacije. Širom svijeta još većina država koristi Haška pravila ili vlastite nacionalne propise koji se temelje na nacionalnim interesima države, a Hamburška pravila gube svoj značaj zbog modernih Rotterdamskih pravila čiji je glavni cilj ujednačenje prava među državama. Sa velikim brojem pravila i protokolima pravo nije do danas ujednačeno zbog razlike u interesima država i subjekata pomorskog transporta.

Iako je činjenica da međunarodno pomorsko pravo nije ujednačeno, pomorski prijevoz na globalnoj razini i dalje se odvija nesmetano i bez većih poteškoća, ali se problem javlja kad dođe do nastanka izvanredne situacije te na taj način dođe do oštećenja neke od ugovornih strana. Taj problem pokušava se otkloniti sklapanje ugovora, točnije ugovora o prijevozu tereta morem.

Činjenica jest da je velika razlika u ugovorima i njihova velika brojnost nastala zbog isto tako velikog broja poslova u pomorsko plovidbenom poslu. Ovisno koji posao se obavlja, to će definirati vrstu i sadržaj ugovora, te kada se to sagleda razlog velikih razlika postaje jasniji. Zbog toga zakonodavci i osobe unutar ugovora pokušavaju pojednostaviti i unificirati ugovore radi lakše primjene, međutim ipak se uspijevaju postići dogovor. Standardizirani ugovori doprinijeli su lakšim sklapanjima ugovora bez dugih pregovora, a samim time i INCOTERMS pojmovi pojednostavljaju elemente u međunarodnoj trgovini.

Na kraju dolazimo do pitanja kako svi zakoni i sva pravila i konvencije i ostali propisi utječu na poslovanje zapovjednika i njegovu posadu, danas zbog modernih tehnologija svi mogu doći do informacija o brodu u svakom dijelu svijeta a to je naročito bitno za ugovorne strane, i to na zapovjednika, kako je već navedeno u radu, vrši izrazit pritisak i ograničava njegovu slobodu donošenja odluka.

Zapovjednikova dodatni pritisak jest što se mora pridržavati svih klauzula u ugovoru te svih odredbi o teretu koji su navedeni u teretnici ili drugih isprava kao što su teretni list, odnosno

dokumenti o teretu prema kojima on nema nikakve ili vrlo male ovlasti za donošenje odluka, osim toga zapovjednik je pod stalnim pritiskom kompanije koja je vlasnik borda ili koja upravlja brodom zbog ostvarivanja što veće zarade. Zapovjednikova jedna od mnogih dužnosti jest pridržavanje odredbi koje se navode u ugovoru, bilo brodarskom ili ugovoru o prijevozu tereta morem, uz to praćenje navigacije i pridržavanje međunarodnih propisa i zakona, može se zaključiti da je zapovjedniku predat veliki teret prilikom upravljanja broda. Dodatni problem stvara i velik broj administrativnog posla te konstantno obavještanje kompanije koja vrši nadzor nad prijevozom i ostalim aspektima na brodu.

LITERATURA

Knjige:

1. Grabovac, I.: Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni krug, Split, 1995.
2. Grabovac, I.: Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i pomorski zbornik (s pojmovnim kazalom), Književni krug, Split, 2005.
3. Hess, M.: Ugovaranje u pomorstvu: literatura za pripremu ispita iz istoimenog kolegija, Pomorski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2024.
4. Jakaša, B. Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Informator, Čakovec, 1983. p.1.
5. V. Gorenc: Trgovačko pravo – ugovoru, Školska knjiga, Zagreb, 1995., str. 186.

Članci u časopisima:

1. H. Konjhodžić: Priroda i značajke teretnice u pomorskom zakoniku Republike Hrvatske, Pregledni rad, 1997.
2. Grabovac, I.: Pridonose li Rotterdamska pravila unifikaciji?, Poredbeno pomorsko pravo, Vol. 49 No. 164, 2010.

Elektronički izvori:

1. BRS Group, Shipping and shipbuilding markets, godišnja izvješća za 2024.
2. Hrvatska tehnička enciklopedija, URL: <https://tehnika.lzmk.hr/>
3. Hrčak srce, 2024. URL: <https://hrcak.srce.hr/>

Pravni akti:

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

POPIS SLIKA

Slika 1. Grafički prikaz narudžbi novih brodova	20
Slika 2. Prodaja tankerskih brodova 2019-2023	21
Slika 3. Cijene polovnih tankerskih brodova 2017- 2023	21
Slika 4. Brodovi prodani u rezalište 2000-2023	22
Slika 5. Demolirani tankerski brodovi 2019-2023	23
Slika 6. Primjer vremenskih tablica za obračun	42
Slika 7. Primjer teretnice	46
Slika 8. Primjer teretnog lista	48