



UGOVORI O ISKORIŠTAVANJU BRODOVA

Komentar Pomorskog Zakonika

Prof. dr. Vojislav Borčić

Rijeka, 2000.

Izdavač: **UDRUGA POMORSKIH AGENATA HRVATSKE**

Urednik: **Damir Drinković**

Tisak: **UPAH**

PREDGOVOR

Komentar dijela Pomorskog Zakonika o ugovorima o iskorištavanju brodova treća je knjiga prof. dr. Borčića u izdanju Udruge pomorskih agenata Hrvatske.

Smrt je nažalost zaustavila autora pri komentaru članka 531., točnije pri prijedlogu njegove nadopune člancima 531a – 531g.

Do zadnjeg je časa prof. dr. Borčić nastojao poboljšati materiju kojoj je posvetio čitav svoj radni vijek.

Iako nedovršena, knjiga predstavlja značajan doprinos pomorskom miljeu a posebice onom pomorskih agenata.

U Rijeci, 2000.

Urednik

KAZALO

PREDGOVOR	2
1. Općenito	4
2. O prijevozima	4
3. Međunarodne organizacije i prijevoz morem	7
4. Međunarodno ugovaranje prijevoza	11
5. Pravna regulativa prijevoza u Hrvatskoj	15
6. Nastanak ugovora o iskorištavanju brodova	18
7. Tumačenje Pomorskog Zakonika	19
PRILOZI	
I Haška pravila 1924.	67
II Haško-Visbyjska pravila 1968.	76
III Protokol Haške konvencije iz 1979.	78
IV Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 1974	81
V Protokol Atenske konvencije 1976.	94
VI Protokol Atenske konvencije 1990.	100
VII Izvadak iz Zakona o obveznim odnosima (prijevoz)	103
VIII Indeks standardnih obrazaca i klauzula	107

1. OPĆENITO

U svom osmom dijelu Pomorski Zakonik¹ ima odredbe o ugovornom Pomorskom Pravu. Tu su svrstani ugovori o gradnji broda, ugovori o iskorištavanju brodova, ugovor o pomorskoj agenciji i ugovor o pomorskom osiguranju.

Najopsežniji i najvažniji dio je onaj o ugovorima o iskorištavanju brodova koji svakodnevno dolazi do primjene kod gotovo svih sudionika u pomorskom poslovanju.

Ugovore o iskorištavanju brodova Pomorski Zakonik dijeli na ugovore o plovidbenom poslu i ugovore o zakupu slično rješenjima inozemnih zakonodavstava. Ugovori o plovidbenom poslu su raznovrsni, spadaju u ugovore o djelu ili usluzi. Zakonik poimence navodi tri: ugovor o prijevozu stvari morem, ugovor o prijevozu putnika morem i ugovore o tegljenju odnosno potiskivanju morem, dok ostale ne imenuje, pa se i zovu neimenovani, a za njih kaže da su to oni koji se odnose na druge plovidbene poslove.

Ugovor o zakupu broda je ugovor o iskorištavanju stvari, bez obzira u koje svrhe. Dakako da i u zakupu prvenstvena je namjena plovidba. Sama činjenica da odredbe tog dijela Zakonika spadaju u ugovore upućuje na njihovu dispozitivnost što znači da se primjenjuju ako stranke nisu što drugo ugovorile. Ipak Zakonik ima i stroge norme koje se moraju poštivati jer suprotna ugovaranja ne proizvode pravne učinke i čine ugovor ili njegov dio apsolutno ništavim. To su primjerice odredbe o obvezi brodara osposobiti brod za plovidbu, o izdavanju teretnice kada to kreće zahtijeva, o zabrani zaključivanja ugovora na štetu putnika ispod razine prava koje mu pruža zakon, o obveznom pisanom obliku nekih ugovora kao primjerice brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod ili ugovora o zakupu broda. Ima još kogentnijih normi o kojima će biti riječ u komentaru uz pojedini članak. Valja upamtiti da stroga norma zakona ima prednost pred ugovorom između stranaka.

S obzirom da u plovidbenim poslovima središnje mjesto imaju prijevoz putnika i stvari valja nešto više reći o prijevozu.

2. O PRIJEVOZIMA

Prijevoz je prijenos osoba ili stvari iz jednog mjeseta u drugo uz uporabu kakva prijevozna sredstva. Svrha prijevoza je brzo i lakše kretanje putnika ili dostava stvari. U pojmu prijevoza sadržana je uporaba prijevoznog sredstva i pogona za njegovo kretanje, što ga razlikuje od puka prijenosa ljudskom snagom.

Prijevozi se dijele na više načina. Prva je podjela na prijevoz osoba i prijevoz stvari.

Osobe su živa ljudska bića koja pri prijevozu su ili vlasnici prijevoznog sredstva kojeg rabe za vlastite potrebe (rad, zabava) ili djelatnici u prijevozu ili putnici. Stvari su predmetom prijevoza (i mrtvaci pravno se smatraju stvarima) koje se, kada se predaju na prijevoz ili se prevoze, nazivaju teretom. Kada su u prometu nazivaju se robom (goods). Otud nekad nedosljedna terminologija i u međunarodnim unifikacijskim konvencijama i nacionalnim propisima o prijevozu gdje prevagu ipak ima izraz roba. Valja međutim voditi računa da je stvar širi pojam. Susrećemo i izraz tvar (materija, materijal) kada želimo istaknuti neke osobine stvari (primjerice opasne tvari).

Druga podla prijevoza je prema prijevoznom putu.

Prijevozni putovi su kopno, zrak i vode. Prijevozna sredstva (vozila) su cestovna, željeznička, zračna i vodena, S obzirom na prijevozni put i prijevozno sredstvo prijevozi se dijele na:

- a) cestovni
- b) željeznički
- c) zračni
- d) vodenim putovima

¹ POMORSKI ZAKONIK je objavljen u Narodnim novinama br. 17 od 17.3.1994. a mijenjan i dopunjeno 2 puta - u listopadu 1994. (NN br. 74 od 18.10.94.) i svibnju 1996. (NN br. 43 od 31.5.1996.).

Cestovni se prijevoz obavlja autovozilima, najčešće automobilima, autobusima i kamionima, ali se u autovozila ubraja sve što ima vlastiti pogon i kreće se cestom a rabi u svrhe prijevoza (trolejbusi, motocikli, viljuškari, pokretne dizalice i sl.).

Željeznički prijevoz obavlja se vlakovima na tračnicama položenim na kopnu gdje pogonsku snagu ima lokomotiva koja vuče ili potiskuje vagone. Tračnicama se obavlja i tramvajski prijevoz osoba uglavnom u gradovima.

Zajednički naziv ova dva tipa prijevoza je kopneni prijevoz. Kopneni prijevoz ispod zemlje nema posebnog značaja iako se obavlja.

Zračni prijevoz je onaj koji se obavlja letjelicama a to su najčešće zrakoplovi, manje helikopteri, dok su baloni ili dirižabli folklorni dekor.

Prijevoz vodenim putovima obavlja se morem i ostalim vodenim putovima: rijekama, jezerima, prokopima između kopnenih vodenih površina. Prijevoz vodenim površinama obavlja se plovidbom kao posebnim oblikom kretanja koje obuhvaća i kretanje pod vodom, podmornicama, batisferama ili nad vodom lebjedjelicama (overcraftovima) koje plove na zračnom jastuku tik do površine vodenog puta. Ovdje se može postaviti pitanje radi li se o vodenim ili zračnim prijevoznim (plovidbenim) sredstvima, a to se rješava propisom. Uostalom i prijevoz zrakom obavlja se plovidbom. To vrijedi i za kretanje svemirom izvan zemaljske atmosfere.

Kada se prijevoz obavlja istovjetnim prijevoznim sredstvima dva ili više prijevoznika na istom prijevoznom putu govorimo o izravnom (direktnom) prijevozu. Ako su osim prijevoznika i prijevozni putovi i prijevozna sredstva različiti radi se o mješovitom prijevozu.²

Daljnja dioba prijevoza je ona na unutarnje (nacionalne, domaće) i međunarodne prijevoze. Prvi se obavljaju unutar države a drugi između raznih država gdje je moguća još dioba na kontinentalne i interkontinentalne prijevoze.³

Prema njihovoj organizaciji prijevoze je moguće dijeliti na one sa određenim redom vožnje ili plovidbe (linijski) i one bez takva reda ili "slobodne" prijevoze. Redovitost prijevoza je ekonomski važna zbog sigurnosti pri distancijskoj prodaji robe i zbog relativno čvrste cijene prijevoza koja se ne mijenja prečesto.

Prijevozi se dijele i na javne i privatne. Karakter im daje nositelj prijevozna pothvata. Ako je subjekt država ili drugi javnopravni subjekt, makar koncesionar, radi se o javnom prijevozu. takav prijevoz daje sigurnost njegova obavljanja jer manji je izgled njegova prekida zbog štrajka, isključenja radnika i sl. Ovdje se prvenstveno ubraja prijevoz željeznicom i gradskim javnim prijevozom.

Prijevoz tereta se dijeli prema raznim svojstvima stvari koje se prevoze. To su agregatna stanja tereta, pa su oni kruti, tekući ili plinoviti. Stvari mogu biti u zamrznutom stanju pa zahtijevaju posebnu pozornost pri prijevozu. posebnu brigu zahtijevaju i tzv. opasni tereti koji zbog takva njihova svojstva traže naročite sigurnosne mjere. O takvim teretima postoji značajna međunarodna regulativa i međunarodne organizacije koje se ovim pitanjima bave.

Prijevozi morem obavljaju se posebnim načinom kretanja koji se zove plovidba. Prijevozna sredstva su plovila koja imaju vlastito pogonsko i/ili porivno sredstvo za razliku od plutala koja toga nemaju, mada mogu služiti za prijevoz kada su tegljena ili potiskivana u te svrhe. Glavno plovilo su brodovi. Brodovi se mogu pravno dijeliti na veće ili manje (brodice); na brodove u užem smislu i tehničko plovne objekte (primjerice plovne dizalice).

Prema svoj namjeni brodovi se dijele na javne (ratne, peljarske, policijske, carinske i bolničke) i privatne. Privatni brodovi za prijevoz putnika, tereta i za posebne namjene koje se ostvaruju plovidbom (tegljači, ledolomci, ribarski, istraživački i s.). Mogu se dijeliti prema vrsti tereta na brodove za prijevoz suhih, tekućih i plinovitih tereta (tankeri); za prijevoz posebnik (opasnih, rashladjenih tereta), pakiranih ili rasutih tereta.

Diobe se prave i prema konstrukcijskim i drugim osobinama brodova ili inih plovila. Ove su diobe zanimljive za ova razmatranja jer određivanje karakteristika broda je pravno bitni element ugovora o prijevozu morem.

² Izraz "mješoviti" ne čini se najsjretnijim. U tuđicama rabe se, ne uvijek dosljedni izrazi "kombinirani", "integralni", "intermodalni" a danas najčešće "multimodalni" prijevoz što je prihvatiла i međunarodna unifikacija.

³ Prijevoz unutar države rezerviran je nacionalnim subjektima.

Posebice će se važnom ukazati dioba brodova na linijske i one u slobodnoj plovidbe jer se dioba ugovara o prijevozu stvari temelji na toj razlici u svim pravnim sustavima. Važno je ukazati na granice plovidbe kada se ona obavlja djelomice morem a djelomice unutarnjim plovnim putovima radi primjene odgovarajućeg prava.

Linijska plovidba

Odvija se redovito i stalno na istom plovidbenom putu. Rezultanta je distancijske trgovine, posebice manjih količina robe tzv. općih (generalnih) tereta, koji se prikupljaju u usputnim lukama. Cijena se takva prijevoza određuje tarifama koje su trajnije.⁴ Vozarinske stavke određuju se prema vrsti, količini, vrijednosti, osobinama tereta i plovidbenom pravcu. Duljina puta utječe na vozarinu na drugačiji način od utjecaja duljine pri kopnenom prijevozu gdje se ona kilometarski određuje. Linijske vozarine prilagođuju se prometu u određenom pravcu i daju prodavatelju čvrstu osnovu za kalkulaciju cijene robe na odredištu kupca. Moguće je tako da cijena prijevoza bude veća na kraćoj relaciji.

Linijske tarife određuju brodari. Radi izbjegavanja nelojalne utakmice brodari se udružuju u monopolističke udruge - linijske konference - koje čine svi linijski brodari koji održavaju liniju na određenom plovidbenom pravcu.⁵ To su karteli koji održavaju istu cijenu prijevoza ali su članovi slobodni pridobivati i zaključivati prijevoz tereta. Viši integracijski oblik monopola su pulovi (pools) gdje brodari dijele tržište i dobit razmjerno sudjelovanju njihovih brodova.

Linijske konferencije sukobljavaju se sa savjetima krcatelja i sa brodarima ne-članovima konferencija, tzv. outsider-ima. To su brodari koji u liniju uskaču nižim cijenama prijevoza. Brodovi u linijskoj plovidbi su brži, bolje opremljeni ali i skuplji. Linijska plovidba racionalizira prijevoz općih tereta i komadne robe, posebice pri prijevozu u spremnicima (kontejnerima) ili posebnim brodovima za prijevoz vozila (roll on/roll off) ili teglenica (sea barge), odnosno trajektima.

Vrlo je razvijena linijska plovidba pri prijevozu putnika, posebice trajektima iako su kružna putovanja sve traženija, a to je bliže slobodnoj plovidbi, koja je pak česta s manjim brodovima u charteru, pa i brodicama.

Neki autori tvrde da je prijevoz nekih tekućih tereta (sirove nafte) sličan linijskom jer se uglavnom obavlja na istim prijevoznim putovima što nema osnove jer nedostaju sve ranije opisane posebnosti linijskog prijevoza.

Slobodna plovidba

Obavlja se za prijevoz masovnih, većinom nepakiranih, rasutih tereta u većim količinama. To mogu biti kruti tereti (rudače, drvo, žitarice, fosfati) ili tekući (ugljikovodici, voda, alkoholna i druga pića). Tu spadaju i kemikalije, ukapljeni plinovi (LPG) i prirodni plinovi (LNG).⁶

Cijena prijevoza u slobodnoj plovidbi određuje se na tržištu. Daleko najveća svjetska burza za pomorske prijevoze⁷ je londonski "Baltic Exchange", gdje se danomice znaju raspoloživi tereti i brodski prostori na svim prijevoznim putovima diljem svijeta.

Prijevoz tereta u slobodnoj plovidbi obavlja se velikim brodovima zvanim tramperima (od engl. Tramp = lutalica) sposobljenim za prijevoz masovnih tereta. Slabije su opremljeni i sporiji od linijskih brodova i slijedom toga jeftiniji. Mogu biti građeni za posebne namjene kao već spomenuti tankeri. Nije rijetkost da su vlasništvo velikih proizvođača.

Putnički se prijevoz obavlja pretežito linijski, iako tzv. kružna putovanja su u biti u slobodnoj plovidbi s određenim redom plovidbe.

Za prijevoze i plovidbe uopće važna je uloga vladinih i nevladinih međunarodnih organizacija, kojima se bavi iduće poglavje. Ima ih koje djeluju među svim državama članicama ali su otvorene za pristup ostalima pod određenim uvjetima, a ima nekih regionalnih koje su mjerodavne za određeno područje ili krug zemalja.

⁴ Šestomjesečno trajanje tarife je pravilo ako nema izvanrednih poremećaja tržišta.

⁵ Primjerice konferencija Jadran - Daleki istok, Sjeverna Europa - Daleki istok - Australija i sl.

⁶ LPG engl. Liquid Petroleum Gas i LNG - Liquid Natural Gas.

⁷ Isp: A. Šuc, V. Filipović "Međunarodne pomorske organizacije" - Pomorska enciklopedija, Leksikografski zavod, Zagreb 1978., str. 595-597

3. MEĐUNARODNE ORGANIZACIJE I PRIJEVOZ MOREM

Prijevoz je najšira djelatnost koja se obavlja plovidbom morem, najviše u trgovačke svrhe, pa se najviše pomorskih organizacija bavi prijevozima morem. Njihov je utjecaj na prijevoze tako velik da ih je nemoguće mimoći. Sve međunarodne konvencije za ujednačenje prava prijevoza morem, svi formularni ugovori, jedinstvena pravila, uzance koji se na takve prijevoze odnose plodom su rada takvih organizacija, pa se valja na njih osvrnuti. Znana je dioba tih organizacija na službene i neslužbene. Mogu biti svjetske ili regionalne.

Među najvažnijim službenim međudržavnim organizacijama valja imenovati gospodarsko, socijalno vijeće Ujedinjenih naroda koje u gospodarskom polju daje smjernice za pomorstvo pa time i za prijevoz morem, Međutim, najvažnije u tom polju su neke specijalizirane organizacije - pomoćna tijela UN kao IMO, UNCTAD, UNCITRAL, UNIDROIT.⁸

Međunarodna pomorska organizacija

Osnovana na Pomorskoj konferenciji UN u Ženevi 1948. pod nazivom Međuvladina pomorska savjetodavna organizacija (engl. Intergovernmental Maritime Consultative Organization - IMCO) sa sjedištem u Londonu, 1975. mijenja naziv u Međunarodna pomorska organizacija (engl. International Maritime Organization - IMO).

Osnovno područje rada IMO je sigurnost života na moru i u plovidbi. Nadzire i radi na sprječavanju onečišćenja mora, podmorja i diskriminacije u plovidbi. Krajem 60-tih godina preuzima većim dijelom unifikaciju pomorskog prava. U okrilju IMO donijete su konvencije o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS konv. 1948., 1960., 1974., **xxx**) sa priloženim Pravilima za sprječavanje sudara na moru, a osobito važne među inima još: Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja mora uljem !1954. s kasnjim izmjenama), Međunarodna konvencija o teretnim linijama (1966. s kasnjim izmjenama), Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štete od onečišćenja ugljikohidratima (1969. s naknadnim Protokolima o izmjeni), Međunarodna konvencija o osnutku fonda za naknadu štete od onečišćenja ugljikohidratima (1971. s izmjenama), konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine (1976.).⁹

Za prijevoz važne su konvencije o građanskoj odgovornosti pri prijevozu nuklearnih tvari morem iz 1971. (Nuclear 1971.) a osobito Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. (Pal prot. 1976.), protokolom o izmjeni Atenske konvencije (Pal prot. 1990.). Posljednja konvencija o ujednačenju prijevoza koju je IMO pripremao je Međunarodna konvencija o prijevozu opasnih i štetnih tvari morem. Ova je konvencija prihvaćena i potpisana u Londonu 3. svibnja 1996. kada je prihvaćena i izmjena konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.

Konferencija Ujedinjenih naroda za trgovinu i razvoj

Osnovana je 1964. kao stalno tijelo Opće skupštine Ujedinjenih naroda (engl. United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD). Sjedište joj je u Ženevi. U svom sastavu ima radnu grupu za pomorsko zakonodavstvo. Pri pripremi konvencija za ujednačavanje prava usko surađuje sa UNCITRAL-om.

Konvencije koje su rezultat takve zajedničke suradnje su:

- Konvencija UN o kodeksu ponašanja linijskih konferencijskih (Liner Conference 1974.)
- Konvencija UN o prijevozu robe morem (Hamburška pravila 1978.)
- Konvencija UN o međunarodnom viševrsnom (multimodalnom) prijevozu robe (Multimodal 1980.)
- Konvencija UN o uvjetima za upis brodova (Registration ship 1986.)
- Konvencija UN o odgovornosti poduzetnika transportnih terminala u međunarodnoj trgovini, 1991.

Za prijevoz robe morem osobito su važna Hamburška pravila i Konvencija o multimodalnom prijevozu robe.

Povjerenstvo Ujedinjenih naroda za međunarodno trgovacko pravo

⁸ Hrvatska je članica svih spomenutih organizacija.

⁹ V. Filipović "Međunarodna pomorska savjetodavna pomorska organizacija" - Pomorska enciklopedija leksikografskoga zavoda, Zagreb 1978, knjiga 4 - str. 637

Predmetom rada je u osnovi međunarodno trgovačko pravo (United Nations Commission on International Trade Law - UNICTRAL) koja se posebice bavi pomorskim pravom koje i jeste dio trgovackog prava. UNICTRAL je zaslužan za pripremu spomenutih konvencija u suradnji s UNCTAD-om.

Međunarodni institut za izjednačavanje privatnog prava

Spada u starije službene organizacije (franc. Institut International pour l' Unification du Droit privé - UNIDROIT). Osnovana u Rimu 1926. još za Lige naroda. Iz naziva je vidljivo da mu je ujednačenje privatna prava primarna zadaća.

U prometnim i pomorskim unifikacijskim konvencijama najzapaženiji mu je rad pri izradi konvencije UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe i u pripremi ostalih konvencija o unimodalnom prijevozu. Surađuje s ostalim specijaliziranim organizacijama Ujedinjenih naroda i sa Međunarodnim pomorskim odborom. Među neslužbenim (nedržavnim, nevladinim) organizacijama najzaslužniji za ujednačenje pomorskog prava i slijedom toga i prava prijevoza morem je Međunarodni pomorski odbor. Ima međutim niz organizacija koje su osobito važne za prijevoze morem koje se u nastavku navode.

Međunarodni pomorski odbor

Osnovan 1897. u Antwerpenu (franc. Comité Maritime International - CMI) sa svrhom poticanja ujednačenja pomorskog prava i osnutka nacionalnih udruga za pomorsko pravo. Članovi CMI su fizičke osobe zaslužne za pomorsko pravo (membres titulaires) i nacionalne Udruge za pomorsko pravo.¹⁰

Radi planirano na konferencijama koje se održavaju u većim pomorskim gradovima svakih nekoliko godina. U razdoblju između konferencija poslove vodi stalni odbor (Bureau Permanent). Glavni se rad CMI-a sastoji u pripremi predloška unifikacijskih konvencija koje će biti predmetom raspravljanja na diplomatskim konferencijama. Nezamjenljiv je bio rad CMI-a pri donošenju Bruxellskih konvencija za ujednačenje pomorskog prava, zvane tako po gradu gdje su održane međunarodne konvencije zbog čega je belgijska Vlada depozitarom isprava o potvrdi.

To su konvencije o:

- sudaru brodova (1910.),
- pružanju pomoći i spašavanju na moru (1910.),
- ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova (1924.),
- teretnici (Haška pravila - 1924.) s protokolom (Visbyska pravila - 1968.) i (SRD protokol 1979.),
- pomorskim privilegijama i hipotekama (1926.),
- imunitetu državnih brodova (1926.) s protokolom (1934.),
- građanskoj nadležnosti pri sudarima i drugim plovidbenim nezgodama (1952.),
- kaznenoj nadležnosti pri sudarima i drugim plovidbenim nezgodama (1952.),
- zaustavljanju pomorskih brodova (1952.),
- ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova (1957.) s protokolom (1979.),
- slijepim putnicima (provuklicama) (1957.),
- prijevozu putnika morem (1961.),
- nuklearnim brodovima i dodatnim protokolom (1962.),
- prijevoz putničke prtljage morem (1967.),
- upisu brodova u gradnji (1967.),
- privilegijama i hipotecama (1967.).

Nakon tog razdoblja CMI aktivno sudjeluje u izradi nacrtova konvencija ali vodeću ulogu uzimaju spomenute specijalizirane organizacije Ujedinjenih naroda. Ranije vlade a danas i ove organizacije stavljuju mu u zadaću pripremu međunarodnog akta koji je ili je iznova postao predmetom interesa u ujednačavanju prava. To nisu uvijek međunarodni ugovori nego mogu biti i stvaranje jedinstvenih pravila kao što su York Antwerpenska - Pravila o zajedničkoj havariji.

¹⁰ Hrvatsko društvo za pomorsko pravo postalo je članicom CMI-a 1992. godine.

Do danas je Međunarodni pomorski odbor održao 36 međunarodnih konferencijama u raznim gradovima.¹¹ Jedna je konferencija (XIV) održana u Rijeci (1959. godine).

Međunarodna trgovačka komora

Neslužbena organizacija (engl. International Chamber of Commerce - ICC) osnovana 1920. sa sjedištem u Parizu. Čine je nacionalni odbori trgovačkih komora pojedinih zemalja. Za pomorske prijevoze važna u djelu djelatnosti koji se odnosi na pomorstvo, a time se bavi sekcija za promet i komunikacije.

MTK je savjetodavno tijelo prve kategorije ekonomskog i socijalnog vijeća Ujedinjenih naroda i tako utječe i na rad specijaliziranih organizacija koje djeluju u pomorstvu. U svom sastavu ima izabrani sud (Cour d'Arbitrage) kojeg se pravorijeci nerijetko odnose na prijevoze morem.

Od osobitog značenja je toj oblasti normativna djelatnost Međunarodne trgovačke komore. Ovdje ubrajamo u prvom redi INCOTERMS, jedinstvena pravila tumačenja trgovačkih izraza, posebice prijevoznih pravila u pomorskoj kupoprodaji. Distancijska kupoprodaja nezamisliva je bez pomorskog prijevoza koji je najmasovniji a do nedavna isključiva načina prijevoza među kontinentima morem odvojenim i inače između otoka i kopna. INCOTERMS tumače obveze prodavatelja odnosno kupca kada se u ugovorima o kupnji i prodaji rabe uobičajeni skraćeni izrazi.¹² INCOTERMS su redigirani prvi put 1936. a previdirani nekoliko puta: 1953., 1967., 1980., 1990. i 2000.

Druga pravila od osobite važnosti za pomorski prijevoz rabe sve banke u svijetu. To su Jedinstvena pravila i običaji za dokumentarne akreditive (Uniform Custom and Rules for Documentary Credits 1975). Niti jedna banka neće platiti kupoprodajnu cijenu putom dokumentarnog akreditiva ako korespondentna banka u zemlji prodavatelja ne potvrdi posjedovanje urednih isprava o prijevozu, posebice tzv. "čiste teretnice".

Za mješoviti prijevoz od posebne važnosti su Jedinstvena pravila o ispravi o mješovitim prijevozu (ICC Rules for a Combined Transport Document), koja se rabe uz FIATA-inu teretnicu za mješoviti prijevoz (FBL) i BIMCO-vu teretnicu za takve prijevoze (Combidoc).

Baltički i medunarodni pomorski savjet

Neslužbena organizacija znana po kratici BIMCO (The Baltic and International Maritime Council). Osnovano 1905. pod imenom The Baltic and White Sea Conference. Ranije udruga brodara danas i pomorskih agenata, a od 1987. pridruženih zainteresiranih u pomorstvu. Sjedište BIMCO-a je u Kopenhagenu. Daje mišljenja, savjete i preporuke svojim članovima, posebice u stvarima prijevoza morem.

Najveći je izdavač obrazaca brodarskih ugovora koji se rabe pri prijevozu stvari morem, teretnica, tipiziranih ugovornih klauzula koje se u prijevozne ugovore unose adhezijom stranaka.¹³ Vrlo često u takvom poslu surađuje s ostalim međunarodnim organizacijama: Međunarodnom pomorskom komorom, FONASBA-om i drugima. Izdaje svoj redoviti časopis "BIMCO Bulletin".

¹¹ Do danas su održane sljedeće konferencije CMI-a: Bruxellska 1897, Antwerpen 1898, London 1899, Paris 1900, Hamburg 1902, Amsterdam 1904, Liverpool 1908m Venezia 1907, Bremen 1909, Paris 1911, Copenhagen 1913, Antwerpen 1921, London 1922, Gothenburg 1923, Genoa 1925, Amsterdam 1927, Antwerpen 1930, Oslo 1933, Paris 1937, Antwerpen 1947, Amsterdam 1948, Napoli 1951, Madrid 1955, Rijeka 1959, Athens 1962, Stockholm 1963, New York 1965, Tokyo 1969, Antwerpen 1972, Hamburg 1974, Rio de Janeiro 1977, Montreal 1981, Lisabon 1985, Paris 1990, Sydney 1994 i Antwerpen 1997. Podaci su crpljeni iz godišnjaka CMI (yearbook) za 1994. godinu u kojem je moguće naći predmet rada pojedine konferencije.

¹² Definirani izrazi su: Franko tvornica (Ex Works - EXW), Franko prijevoznik (Free Carrier - FCA), Franko uz bok broda (Free Alongside Ship - FAS), Franko brod (Free on Board - FOB), cijena s vozarinom (Cost and Freight - CFR), cijena s osiguranjem i vozarinom (Cost, Insurance, Freight - CIF), vozarina plaćena do (Carriage Paid To - CPT), vozarina i osiguranje plaćeni do (Carriage and Insurance - CIP), isporučeno granica (Delivered at Frontier - DAF), isporučeno franco brod (Delivered Ex Ship - DES), isporučeno franco obala (Delivered Ex Quay - DEQ), isporučeno, neocarinjeno (Delivered Duty Unpaid - DDU), isporučeno i ocarinjeno (Delivered Duty Paid - DDP).

¹³ Index standardnih obrazaca i klauzula nalazi se u [prilogu](#).

Federacija nacionalnih udruga pomorskih agenata

Osnovana je u Londonu 1969. godina a znana po kratici FONASBA (Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents) kasnije se preselila u Rotterdam a sada se ponovo nalazi u Londonu. Kako je vidljivo iz naslova članice su nacionalne udruge no primaju se i pridruženi članovi.

U osnovi radi se o organizaciji stvorenoj zbog profesionalne zaštite članica, koje su nezamjenljiv subjekt pri ugovaranju i otpremanju prijevoza morem. u tome osobito je važan Odbor za brodarske ugovore i dokumentaciju koji djeluje u krilu FONASBA-e, kojeg se djelovanje izražava u izradi tipiziranih ugovora o prijevozu morem i tumačenju klauzula u takvim ugovorima. rad tog odbora rezultirao je izradom brodarskog ugovora na vrijeme "FONASBA Time" i onog na putovanje za takve vrste tereta "Multipurpose Charter Party". FONASBA ima podkomitete za pojedine geografske zone koje čine članice iz tog područja. U FONABA-i su zastupljene udruge pomorskih agenata najvećih zemalja svijeta.¹⁴

Međunarodna federacija udruga otpremnika

Osnovana je 1926. u Beču, sa skraćenim nazivom FIATA (franc. Fédération Internationale des Associatons de Transitaire et Assimilés). Ima glavno sjedište u Zürichu. Zadaća joj je zaštita interesa otpremnika. Članovi su nacionalne udruge i pojedina otpremnička trgovacka društva. Ima više povjerenstava. za prijevoze općenito, a multimodalni prijevoz posebice, važnost rada povjerenstva za isprave i onog za mješoviti prijevoz je izrada FIATA-ine teretnice za mnogonačinski prijevoz (FBL - FIATA Bill of Lading) i isprava o primitku robe (FCR) i o prijevozu (FCT).¹⁵ Otpremnici vrlo često su strankom iz ugovora o prijevozu morem kao korisnici prijevoza.

Međunarodna brodarska komora

Neslužbena organizacija koja udružuje brodarske poduzetnike (International Chamber of Shipping - ICS). Osnovana 1921. u Londonu pod imenom Međunarodna brodarska konferencija. Članovi su najveća svjetska brodarska društva. U članstvo ne prima brodare tzv. "jeftinih zastava". Od osobite važnosti za prijevoze morem jer okuplja 2/3 flote najvažnijeg subjekta u ovoj plovibenoj djelatnosti.

Međunarodna udruga neovisnih tankerskih brodara

To je udruga vlasnika brodova za prijevoz tekućih tereta (engl. International Association of Independent Tanker Owners - INTERTANKO). Valja voditi računa da su tekući tereti ogromna stavka u količini tereta koji se prevoze morem. Udruga je osnovana 1970. sa sjedištem u Londonu u svrhu predlaganja i prihvaćanja mjera radi unapređenja prijevoza takvih tereta i zaštite vlasnika tankera.

Važna je njena djelatnost pri izradi obrazaca za prijevoz tekućih tereta morem, kao što je brodarski ugovor na putovanje o prijevozu tankerom (Intertankvoy 76). INTERTANKO je izradio i poznatu skalu vozarinskih stavaka koja se rabi pri prijevozu tekućih tereta (Worldscale) i niz klauzula za primjenu u brodarskim ugovorima za prijevoz takvih tereta morem.

Ostale organizacije

Ima dugi niz drugih neslužbenih organizacija koje se djelomice bave prijevozima morem u djelu njegova izvršenja, obično sa stajališta subjekata koji izravno ili neizravno u tome sudjeluju. Spomenuti su Međunarodnu udrugu brodara (International Shipowners Association - INSA), Međunarodno udruženje luka (International Association of Ports and Harbours - IAPH), Međunarodno udruženje putničkih brodova (International Passenger Ship Association - IPSA), Međunarodno udruženje za koordinaciju rukovanja brodskim teretom (International Cargo Handling Co-ordination Association - ICHCA), Međunarodna federacija transportnih radnika (International Transport Worker's Federation - ITF), Međunarodna unija za pomorsko osiguranje (International Union of Marine Insurance), Međunarodna udruga klasifikacijskih zavoda (International Association of Classification Societies - IACS).

¹⁴ Ispitati Borčić - "Federacija nacionalnih udruženja pomorskih agenata" - Pomorska enciklopedija, leksikografski zavod - svežak IV - Zagreb 1978., str. 588-589.

¹⁵ FCR - skraćenica za FIATA Certificate of Transport, a FCT - FIATA Certificate of Receipt.

Time sam nabrojio najvažnije organizacije kojih što vladinih što nevladinih danas ima oko dvjesto.

Kako ćemo vidjeti u poglavlju koje slijedi plod njihovog rada su i konvencije koje se bave iskorištavanjem pomorskih brodova.

4. MEĐUNARODNO UGOVARANJE PRIJEVOZA

Pri tome misli se na višestrane međunarodne ugovore koji obvezuju države koje su ih prihvatile. U praksi je zato jako potrebno znati koje su to države jer su one to dužne prihvati u nacionalno zakonodavstvo, a kad to ne bi učinile primjenjuje se izravno međunarodni ugovor koji ima veću pravnu snagu od zakona. U dijelu koji obrađujem to su u prvom redu konvencije o prijevozu robe morem i one o prijevozu putnika i njihove prtljage morem. Spomenut ću i ostale konvencije koje se mogu djelomice primijeniti na prijevoze:

a) Konvencije o prijevozu robe morem

Postoje dva konvencijska pristupa prijevozima: prema prvom, ranijem, tretiraju se prijevozi samo kada je pri tome izdana teretnica, a u drugom izdavanje takve isprave nije nužno.

Prva skupina konvencija jesu:

- 1) Međunarodna konvencija za ujednačenje nekih pravila o teretnici "Haška pravila 1924." potpisana u Bruxellesu 25. kolovoza 1924., koja je stupila na snagu 2. lipnja 1931. Do kraja 1998. konvenciju je ratificiralo 88 zemalja.¹⁶ Hrvatsku konvenciju obvezuje od 8. listopada 1991., dana kada je preuzeila neke međunarodne ugovore bivše Jugoslavije koja je konvenciju ratificirala 25. srpnja 1967. a objavljena je u "Službenim listu SFRJ - dodatak: Međunarodni ugovori i drugi sporazumi br. 12/1967".

Do konvencije je došlo zbog pitanja valjanosti klauzula o neodgovornosti vozara (brodara). To je stajalište čvrsto branila Velika Britanija, zemlja brodovlasnika, tezom da je u ugovornom pravu volja stranaka primarna.

U S.A.D. već je u XIX stoljeću bio jak lobby krcatelja pa je ova zemlja donijela "povijesni kompromis" između njih i brodara u Harter Act-u iz 1893. Ipak trebalo je proći dvadesetak godina XX stoljeća da se priđe međunarodnoj unifikaciji. Inicijator nije bio CMI već ILA (International Law Association) koje je u Haagu 1921. definiralo Haška pravila, koja će s manjim izmjenama CMI predati diplomatskoj konferenciji u Bruxellesu 1922. i konačno 1924. kada je usvojena Konvencija o teretnici.¹⁷

Dužnosti vozara prema konvenciji su:

- sposobiti brod za plovidbu (*seaworthy*),
- brod primjereno opremiti, popuniti posadom i opskrbiti zalihami,
- sposobiti brod i dovesti u ispravno stanje skladišta, ledenice, hladnjače i ostale dijelove broda u koje se roba ukrcava radi preuzimanja, prijevoza i očuvanja,
- izdati teretnicu na zahtjev krcatelja, koja mora sadržavati oznake tereta, broj komada ili količinu, stanje i vanjski izgled robe. Takva je teretnica, do protudokaza (*prima facie evidence*) pretpostavka da je vozar primio robu kako je opisana.

Konvencija je ipak dozvolila ne-odgovornost vozara u tzv. izuzetim slučajevima koji su nabrojeni u stavku 2. članka 4. gdje spadaju primjerice viša sila, krivnja krcatelja i čuvena greška u plovidbi (*error in navigation*) i rukovanju (*upravljanju*) brodom (management of the ship).

Konvencija određuje granicu odgovornosti za prijevozne štete u iznosu od 100.- engleskih funti po komadu ili jedinici tereta. Vozar je dužan pri prijevozu uporabiti dužnu pažnju (*due diligence*). Njegova se krivnja za štete prepostavlja i on se oslobođa ako dokaže dužnu pažnju.

U izuzetim slučajevima vozarevu krivnju valja dokazati.

¹⁶ Podaci o potpisnicima, ratifikaciji, pristupu i eventualno otkazu s nadnevima prema Year Book CMI-a za 1998. koji je do danas posljednji tiskan.

¹⁷ Za pojedinosti ispitati Pallua - Pomorsko uporedno pravo - Rijeka 1975. -izdanje Više pomorske škole - Rijeka, str. 139 i dalje.

2) Izmjene Konvencije o teretnici (Visbyjska pravila)

Prva izmjena Haških pravila obavljena je Protokolom o izmjeni Međunarodne konvencije za ujednačenje nekih pravila o teretnici potpisane u Bruxellesu 25. kolovoza 1924. Protokol je izglasan u Bruxellesu 23. veljače 1968. Poznat je kao Visbyjska pravila.

Ima važnih izmjena, jedna od kojih je pitanje tzv. čistih teretnica. Prema Protokolu ne dopušta se vozaru protudokaz glede podataka o teretu i njegovom vanjskom izgledu.

Obračunska jedinica za granicu odgovornosti mijenja se i umjesto funte uvode se Poincarè (zlatni) franci. Poincarè franak je jedinica koja se sastoji od 65,5 miligrama zlata finoće 900/1000. Novost je što Protokol uvodi i ograničenje odgovornosti po kilogramu. Tako ona iznosi 10.000.- Poincarè franaka po jedinici tereta ili 30.- Poincarè franaka po kilogramu bruto težine s tim da se primjenjuje granični iznos koji je viši.

Razlika odnosno prilagodba izmijenjenim okolnostima je u tome što se kontejneri, palete ili druga sredstva za grupiranje tereta smatraju jednim koletom odnosno jednom jedinicom tereta.

Ako se u teretnici naznači da je komad ili jedinica tereta ukrcana u takav spremnik, oni će se smatrati posebnim koletom ili jedinicom tereta.

Vozar se ne može koristiti blagodatima ograničenja odgovornosti ako se dokaže da je šteta počinjena njegovim djelom ili propustom bilo namjerno ili bezobzirno sa znanjem da bi iz toga vjerojatno mogla nastati šteta. Novost je da se zastara od godinu dana može produžiti sporazumom stranaka koji je postignut nakon događaja koji je povod tužbe.

Među strankama Protokola, Konvencija i Protokol smatraju se jednom ispravom.

Protokol je ratificirala 24 država do kraja 1998. ali broj ratifikanata svakodnevno raste. Stupio je na snagu 23. lipnja 1977. Zadnja izmjena učinjena je Protokolom o izmjenama međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, od 25. kolovoza 1924., kako je izmijenjena Protokolom od 23. veljače 1968. Zadnji Protokol donijet je u Bruxellesu 21. prosinca 1979. Zove se i SDR Protokol (od *Special Drawing Right*) jer se granica vozareve odgovornosti određuje upravo po posebnim pravima vučenja Međunarodnog monetarnog fonda. Granica je povećana i iznosi 666,67 obračunskih jedinica po koletu ili jedinici tereta ili 2 obračunske jedinice po kilogramu, s tim da se primjenjuje viši iznos. Prema podacima iz kraja 1998. Protokol ima 19 ratifikacija. Stupio je na snagu 14. veljače 1984.

Hrvatska je ratificirala oba Protokola koji su objavljeni u Narodnim novinama - Međunarodni ugovori br. **xx**/99 od **xxx** 1999.

3. Hamburška pravila

U drugu skupinu Konvencija o prijevozu stvari spada Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem koja je donijeta u Hamburgu 31. ožujka 1978. pa po mjestu donošenja dobila ime Hamburška pravila. Rezultat su rada specijaliziranih organizacija Ujedinjenih naroda. Donijeta je pod pritiskom zemalja tzv. trećeg svijeta, a glavni motiv njenog donošenja je zaštita korisnika prijevoza, a te su zemlje pretežito uvoznice i/ili izvoznice robe bez jake flote. Konvencija ima interesantnih suvremenih rješenja ali nije šire prihvaćena.

Iz samog naziva vidljivo je da se odnosi na sve prijevoze bez obzira je li izdana teretnica.

Po uzoru iz Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, uvodi u prijevozu robe pojam stvarnog vozara (*actual carrier*) tako da vozar po definiciji je osoba koja je zaključila ili u čije ime je zaključen ugovor o prijevozu, a stvarni vozar osoba kojoj je vozar povjerio prijevoz ili dio prijevoza.

Odgovornost vozara i dalje se temelji na pretpostavljanoj (predmjевanoj) krivnji a vozar umjesto "dužne pažnje" mora dokazati kako je preuzeo sve mjere koje se mogu razborito (*reasonable*) očekivati radi izbjegavanja štete.

Vrijeme trajanja odgovornosti je prošireno i traje od primitka do predaje u lukama ukrcaja odnosno iskrcaja.

Granica odgovornosti povećana je na 835.- SDR po komadu ili jedinici tereta, odnosno 2,5 SDR po kilogramu izgubljene ili oštećene robe, prema tome koji je iznos viši. Hamburška pravila ne poznaju "izuzete slučajevе" pa ni čuvenu nautičku grešku što pooštrava vozarevu odgovornost. Vozar neograničeno odgovara ako prevozi robu

na palubi suprotno izričitom sporazumu i pri izdavanju čiste teretnice (*clean B/L*) u zamjenu za jamčevno pismo. Ovime u stvari se legalizira izdavanje i prihvatanje garantnih pisama ali uz neograničenu odgovornost ako stvarno stanje ne odgovara opisu iz teretnice.

Hamburška pravila osim teretnice priznaju i druge neutržive isprave što je danas čest slučaj, pogotovu kada se izdaju teretni listovi (*Sea Waybill*) ili tzv. elektronične teretnice kojih je veliki nedostatak njihovo potpisivanje.

Hamburška pravila reguliraju izravni prijevoz što nije bio slučaj u Haško-Visbyjskim pravilima. Producuju se rokovi za prigovore (proteste) za prijevozne štete tako da je za vidljive štete taj rok prvi radni dan od dana predaje a za nevidljive 15 susljeđnih dana od predaje. Taj je rok pretjerano dug. U Haško-Visbyjskim pravilima on je "odmah" za vidljive a u roku od tri dana od predaje za nevidljive. Prigovori moraju biti sastavljeni pisanim putem.

Konvencija ima na kraju 1998. godine 25 ratifikacija. Stupila je na snagu 1. studenog 1992. Nema previše izgleda da dobije širu primjenu.

Ipak valja računati s činjenicom da postoje dva kruga zemalja glede valjanosti međunarodnih ugovora. Preteži krug onih koje su usvojile Haško-Visbyjska, ili samo Haška pravila. One koje su prihvatile Hamburška pravila a bile su države ugovornice Haško-Visbyjskih moraju ova otkazati. Do tada su vezane obvezama iz Haško-Visbyjskih s državama koje su ostale u tom sustavu.¹⁸ CMI danas pokušava naći neki izlaz iz te situacije čak i prijedlogom da se napravi nova, treća konvencija koja bi prihvatala najbolja rješenja postojećih.

Hrvatska je 1999. ratificirala Haško-Visbyjska pravila i nema izgleda ni razloga da napusti režim tog sustava. Uostalom, ako se pogleda krug ratificiranata Hamburških pravila vidjet ćemo da nema pomorskih zemalja. Većina su afričke zemlje. Od europskih zemalja u tom su krugu Austrija, Češka, Mađarska i Rumunjska.

b) Konvencije o prijevozu putnika morem

U prijevozu morem druga velika skupina međunarodnih ugovora jesu konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem. Ovdje je međunarodna regulativa kasnije počela pa je tek 1961. donesena prva konvencija.

1. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem donijeta je 28. travnja 1961. u Bruxellesu.

Prijevoz, prema Konvenciji, obuhvaća vrijeme kada se putnik nalazi na brodu kao i ono ukrcaja i iskrcaja i ono kada se putnik prevozi vodenim putom na brod i obratno, ako je to obuhvaćeno u cijenu putničke karte ili ako je vozar stavio putniku na raspolažanje takvo prijevozno sredstvo. Konvencija se primjenjuje samo na međunarodne prijevoze. Vozar odgovara za smrt i tjelesne ozljede putnika a odredbe o odgovornosti su kogentne, tj. ne mogu se ugovorom ukinuti niti se mogu mijenjati na štetu putnika.

Temelj odgovornosti je dokazana krivnja i zato što je putnik živo biće koje vodi brigu o sebi, pa valja dokazati krivnju vozara za štetu.

Vozareva se krivnja ipak predmijeva u 5 izuzetih slučajeva: brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije ili požara. Odgovornost vozara ograničena je na 250.000.- Poincarè franaka.

Konvencija je stupila na snagu 4. lipnja 1965. ali ima svega 12 ratifikacija na kraju 1998. nema izgleda za njenu primjenu nakon donošenja Atenske konvencije.

Kako nema putnika bez prtljage naknadno je donijeta međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem, Bruxelles 27. svibnja 1967. Nema ratifikacija nego samo 2 pristupanja (Alžir i Kuba). Nije i neće stupiti na snagu.

Prtljaga se dijeli na kabinsku, koju putnik nosi sa sobom i ostalu. Za kabinsku prtljagu vozar odgovara na temelju dokazane krivnje uz 5 izuzetih slučajeva kao za putnike, a za ostalu na temelju predmijevane krivnje kao za teret.

Obje su konvencije pripremljene od CMI-a. S obzirom da nisu naišle na prihvatanje, počela je priprema nove pa je donijeta:

¹⁸ Popis ratificiranata pojedine konvencije u Yearbook-u CMI-a za 1998. godinu.

2) Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem - Atena, 13. prosinca 1974.

Spajanje putnika i prtljage je logično. Konvencija uvodi pojam "stvarnog vozara" koji stvarno obavlja prijevoz u cjelini ili dijelom i koji se razlikuje od ugovornog vozara. Temelj odgovornosti za smrt i tjelesnu ozljedu su dokazana krivnja uz 6 a ne 5 kao 1961., izuzetih slučajeva. šesti koji je dodan su "mane broda" (*defect of the ship*) što je široki pojam i povoljnije rješenje za putnika. Prtljaga se dijeli na ručnu u koju spada i ona na ili u vozilu putnika koji se prevozi, koja slijedi temelj odgovornosti koji važi za putnika. Ostala prtljaga, kao stvari, ide pod sustav predmijevane odgovornosti glede prijevoznih šteta. Konvencija ne predviđa više oslobođenje vozara za "nautičku grešku".

Granica odgovornosti za smrt i tjelesnu ozljedu je 700.000.- Poincarè franaka po putovanju. Za ručnu (kabinsku) prtljagu 12.500.- Poincarè franaka po putniku i putovanju, za vozilo sa stvarima u i na njemu 50.000 a za ostalu prtljagu 18.000.- Poincarè franaka.

Konvencija je mijenjana Protokolom Atenske konvencije iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem - London, 19. studenog 1976. (SDR Protokol).

Protokol predviđa ove granice odgovornosti:

1. za smrt i tjelesnu ozljedu 46.666.- SDR,
2. za gubitak i oštećenje ručne prtljage 833.- SDR,
3. za vozilo i prtljagu koju prevozi 3.333.- SDR po vozilu i putovanju,
4. za ostalu prtljagu 1.200.- SDR po vozilu i putovanju.

Konačno je 1990. donijet Protokol Atenske konvencije iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, koji je iznose iz gornje 4 točke, izmijenio kako slijedi:

1. za smrt i tjelesnu ozljedu 175.000.- SDR,
2. za gubitak i oštećenje ručne prtljage 1.800.- SDR,
3. za vozilo i prtljagu koju prevozi 10.000.- SDR po vozilu i putovanju,
4. za ostalu prtljagu 2.700.- SDR po vozilu i putovanju.

Konvencija i Protokol iz 1976. su na snazi a Protokol od 1990. nije još. Hrvatska je ratificirala konvenciju i oba Protokola i objavila u Narodnim novinama - Međunarodni ugovori br. 2 od 11. veljače 1997.

U Pomorskom Zakoniku su iznosi iz Protokola 1976. ali predložene su izmjene sukladno Protokolu iz 1990.

c) *Ostale konvencije o prijevozu morem*

Osim osoba i stvari ima još konvencija o prijevozu koje se mogu periferno ticati tih prijevoza, a radi se o posebnim teretima, ili posebnim brodovima. Njih ču samo spomenuti. Kronološki to su:

1. Konvencija o odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova, 1962.
2. Konvencija o građanskoj odgovornosti za pomorski prijevoz nuklearnih tvari, 1971.
3. Konvencija Ujedinjenih naroda o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, 24. svibnja 1980.
4. Konvencija Ujedinjenih naroda o odgovornosti upravitelja prijevoznih terminala u međunarodnoj trgovini, 1991.
5. Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u svezi sa prijevozom opasnih i štetnih tvari morem, 1996.

U pravnim odnosima reguliranim međunarodnim konvencijama putokaz za važeće pravo koje dolazi do primjene je upravo stanje ratifikacije. Ako poznamo konvenciju znamo pravo koje se primjenjuje u konkretnom pravnom odnosu kojeg su sudionici subjekti pojedinih država.

5. PRAVNA REGULATIVA PRIJEVOZA U HRVATSKOJ

Uvodno smo vidjeli da Republika Hrvatska ima pomorsko pravo uređeno u Pomorskom Zakoniku pa je tu normirano i pomorsko ugovorno pravo. Konkretno regulirani su ugovori o gradnji broda, ugovori o iskorištavanju brodova, ugovor o pomorskoj agenciji i ugovor o pomorskom osiguranju. U ugovore o iskorištavanju brodova spadaju i oni o prijevozu morem.

Ugovorno pravo inače spada u obvezno pravo klasičnog građanskog prava. Obvezno pravni odnosi nastaju pravnim poslom, najčešće ugovorom ili štetnom radnjom pa se dijele na kontraktualne i deliktne. U ovom radu bit će riječ samo o ugovornim odnosima.

Razvitkom trgovačkih odnosa pojedine zemlje ih kodificiraju u trgovačkom pravu kojeg posebno mjesto zauzimaju ugovori trgovackog prava koji se ne razlikuju od onih građanskog prava samo prema strankama (*ratione personae*) već i zbog specifičnosti poslova (*ratione materiae*). Trgovački zakoni nastaju kao reakcija na konzervativne i nekada nedorečene propise građanskog prava. Građansko pravo ogromne većine država temelji se na Rimskom pravu, a u moderno doba stvaraju se novi ugovori ili se postojeći prilagođuju stvarnim u uvjetima trgovine. Danas države koje nemaju dualitet građanskog i trgovackog prava mijenjaju građanske zakonike sukladno novim okolnostima. Hrvatska nema posebno trgovacko ugovorno pravo, već se kao opći zakon (*lex generalis*) primjenjuju odredbe građanskog prava, tj. Zakon o obveznim odnosima (ZOO). U materiji koja nas zanima ZOO ima jednu glavu koja govori o prijevozu.

Postavlja se pitanje rangiranje propisa pa poseban zakon (*lex specialis*) ima prednost pred općim (*lex generalis*). Nadalje valja voditi računa o dispozitivnosti i kogentnosti propisa. Ugovorno pravo se gotovo isključivo temelji na autonomiji volje stranaka ugovornici, pa ugovor ima prednost pred dispozitivnom normom propisa. U nas prirodne norme ima Pomorski zakon, što znači da stranke ne mogu ugovarati suprotne uglavke, jer oni ne proizvode pravne učinke.

a) Stroge norme Pomorskog zakonika o ugovorima o iskorištavanju brodova

Tek krajem XIX stoljeća počela se ograničavati potpuna neodgovornost prijevoznika pa su se u nacionalnim zakonodavstvima i međunarodnim konvencijama pojavile stroge norme prvenstveno u svrhu zaštite korisnika prijevoza.

O kogentnim normama u PZ bit će riječi uz komentar svakog članka gdje se takva norma nalazi. Mislim međutim korisnim ih prikazati svekolike na jednom mjestu što će olakšati strankama iz ugovora jer ne smiju unositi u nj uglovke koji su protivni strogom propisu. Svako suprotno ugovaranje ne proizvodi pravne učinke pa se takav uglovak a nekad i ugovor u cijelosti smatra nepostojećim odnosno apsolutno ništavnim.

Pomorski zakonik ima tri vrste kogentnih propisa koji se odnose na obvezan strogi oblik ugovora, na neizbjježne obveze prijevoznika i zabrani ugovaranja protiv interesa korisnika prijevoza.

U prvu grupu je obvezan pisani oblik za:

- a) brodarski ugovor na više putovanja i brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod,
- b) ugovor o zakupu,
- c) oblik i učinak indosamenta pri prijenosu teretnice po naredbi, naime tu se primjenjuje mjenično pravo koje je u cijelosti stroge naravi.,
- d) na produljenje zastarna roka gdje takav sporazum stranaka ne proizvodi pravne učinke ako nije zaključen pisanim putom.

U drugu su obveze prijevoznika koje on ne može izbjjeći a to su:

- a) dužnost prijevoznika osposobiti brod za plovidbu (*sea worthiness*)
- b) obvezno izdavanje teretnice ili teretnice "primljeno radi ukrcaja" kada to zahtjeva krcatelj

U trećoj grupi su:

- a) nedopustivost isključenja ili ograničenja ispod minimuma odgovornosti prijevoznika za prijevozne štete (manjak, gubitak, oštećenje, zakašnjenje osim u 4 slučaja:
 - 1) za štete nastale prije ukrcaja i poslije iskrcaja (tzv. terminalske štete),
 - 2) za štete zbog zakašnjenja,

- 3) za štete pri prijevozu živih životinja,
 - 4) za štete na teretu koji je smješten na palubi na osnovi suglasnosti krcatelja.
- b) nedopustivost ugovaranja manjih obveza pri prijevozu putnika od onih propisanih.

I na kraju valja ubrojiti i zabranu ugovaranja inozemnih prava glede prijevoznih šteta, kada su luka ukrcanja i iskrcanja u Hrvatskoj.

Prema članku 4. PZ na odnose pomorskog prava koji nisu uređeni njime, drugim provedbenim propisima, odnosno drugim zakonima, primjenjuju se i običaji. U tom pogledu spomenut će supsidijarni propis koji dolazi najčešće do primjene, Zakon o obveznim odnosima i pisane običaje koji se još mogu uvjetno primijeniti a to su lučke uzance.

b) Supsidijarna primjena Zakona o obveznim odnosima

Zakon o obveznim odnosima objavljen je 26. svibnja 1978. a objavljen je u službenom listu SFRJ broj 29. Imao je dvije izmjene koje se ne odnose na prijevoz. Republika Hrvatska preuzela je ZOO u listopadu 1991. s nizom drugih zakona bivše države. Preuzimanje je objavljeno u Narodnim novinama br. 53. ZOO ima jednu glavu (XIV) koja je naslovljena Prijevoz. Ima 3 odjeljaka koji obuhvaćaju članke od 648 do 685 zaključno. U prvom su odjeljku opće odredbe gdje se definira ugovor o prijevozu osoba ili stvari i pojam prijevoznika. Određuju se obveze prijevoznika u linjskom prijevozu, odustanak od ugovora i visina naknade za prijevoz. Drugi odjeljak razmatra Ugovor o prijevozu stvari koji ima pet odsjeka: opće odredbe, odnose pošiljatelja i prijevoznika, odnos prijevoznika i primatelja, odgovornost prijevoznika za gubitak oštećenje i zakašnjenje pošiljke i sudjelovanje više prijevoznika u prijevozu pošiljke. Treći odjeljak razmatra Ugovor o prijevozu putnika, njegova prava i odgovornost prijevoznika za putnika i njegovu prtljavu.

ZOO razmatra prijevoz s klasičnog kontinentalnog stajališta pa *expressis verbis* tretira samo kopneni prijevoz. To za prijevoz morem i nije bitno jer se ZOO primjenjuje samo supsidijarno a u Pomorskom zakoniku je prijevoz morem detaljno reguliran. pak mislim da je korisno u prilogu objaviti tekst iz Zakona o obveznim odnosima.

c) Primjena uzanca i običaja

U bivšoj državi običaji koji se odnose na prijevoze morem kodificirani su u Lučkim uzancama. Prve su objavljene 1950. s primjenom od 1. siječnja 1951. a druge 1982. samo za luke Riječkog bazena. To bi značilo da se u ostalim hrvatskim lukama primjenjuju one iz 1951.

Lučke su uzance, koje sadrže i norme ukrcanja/iskrcanja zastarjele i razmišlja se o mogućnosti donošenja novih. Očito tu žurbe nema jer dispozitivne norme Pomorskog zakonika pokrivaju materiju obradenu u Lučkim uzancama. One ipak mogu i danas doći do primjene pogotovo pri tumačenju nekih pojmove koji u ugovoru među strankama nisu dovoljno pojašnjene. Pomorski zakonik se u više navrata poziva na mjesne običaje, što uzance i jesu i to pisani običaji, ali zbog njihove zastarjelosti valja iskati aktualni usmeni običaj ako se zato ukaže potreba.

d) Ugovor među strankama kao izvor prava

Rekao sam da u iskorištanju brodova ključno mjesto zauzima ugovor. To je zbog autonomije stranaka koja prevladava. Ovdje su ipak neke granice a to su kogentne, pr nudne norme koje stranke ne mogu svojom voljom mijenjati. Tu su i dispozitivne norme koje se primjenjuju ako stranke štогод ne predvide zato valja paziti pri ugovaranju.

Za sklapanje svakog ugovora traže se ovi uvjeti:

- 1) sposobnost stranaka,
- 2) valjni sadržaj ugovora,
- 3) valjni oblik ugovora.

1) Stranke ugovora mogu biti fizičke ili pravne osobe koje imaju djelatnu sposobnost. Pravna sposobnost stranke je sposobnost biti nositeljem prava i dužnosti. Ovu sposobnost fizičke osobe stječu rođenjem a pravne osobe njihovim konstituiranjem. Poslovna sposobnost je sposobnost svojim aktivnim sudjelovanjem proizvoditi pravne učinke. Fizičke osobe nju stječu punoljetnošću, a pravne upisom konstituiranja u odgovarajući registar. Volja stranaka pri ugovaranju mora biti slobodna, bez prinude i prijevare ili nemogućnosti rasuđivanja.

2) Sadržaj ugovora

Sadržaj ugovora čine njegovi bitni sastojci. Sastojci ugovora mogu biti bitni zbog propisa, zbog naravi posla ili zato što ih same stranke čine takvim.

Bitni sastojci ugovora dijele se na:

- a) stvarno bitne (*essentialia negotii*),
- b) pravno bitne (*accidentalia negotii*) i
- c) naravno bitne (*naturalia negotii*).

a) Ako nisu ugovoreni stvarno bitni sastojci, ugovora nema ili bar ne onoga koji se htio zaključiti. Primjerice u ugovoru o kupoprodaji stvarno bitni elementi su predmet prodaje i cijena (kupovna). Ako nedostaje jedan od tih sastojaka može se raditi o darovanju (predmeta) ili zajmu (cijene). Ipak ne mora se shvatiti da opis sastojaka u zakonu mora nužno biti stvarno bitni element ugovora.

Tako pri prijevozu obvezu plaćanja vozarine i prijevozne ne mora biti stvarno bitni sastojak ako se prijevoz obavlja besplatno jer i tada nastaju sva prava i obveze iz Ugovora o prijevozu.

b) Pravno bitni sastojci ugovora su oni koje stranke unose u ugovor kao uvjeti, rokovi, trajanje ugovora i sl. Dok nedostatak stvarnog bitnog sastojka čini ugovor nepostojećim, apsolutno ništavim, ne unošenje pravno bitnog sastojka čine ugovor relativno ništavim tj. rušljivim na zahtjev stranke.

c) Naravno bitni sastojci ugovora - smatra se da postoje po prirodi stvari. Tako ako primjerice u ugovoru o prijevozu imenuju vrstu tereta općim nazivom, onda se njegova veličina određuje prema srednjoj veličini ukoliko ih ima više.

3) Oblik ugovora

Oblik ugovora vanjska je manifestacija volje stranaka. I ugovori o iskorištavanju broda neformalni su kao većina ugovora građanskog, trgovačkog ili pomorskog prava. To znači da se u pravilu ne traži poseban oblik za sklapanje punovažna ugovora, i da se ugovor može sklopiti na sve poznate načine.

Ugovor se najčešće sklapa napismeno, zato to ističemo na prvome mjestu. Pisani oblik ne znači sklapanje ugovora u obliku pisane pogodbe. To može biti samo izmjena pisama stranaka ugovornica.

Ne mora nužno doći do razmjene pisama između stranaka da bi se radilo o ugovoru sklopljenom u pisanom obliku. Danas su brža sredstva komunikacije zamjenila pismo, primjerice telefaks, teleprinter i računalo, telegraf. Smatra se da je ugovor sklopljen napismeno ako je sklopljen posredstvom tih sredstava. Posebno sklapanje pisana ugovora je pristupanjem jedne ili druge stranke.

Kada smo rekli da je ugovor u pravilu neformalan, mislili smo da se može sklopiti i drugačije, u prvom redu usmeno. Usmeni ugovori se sklapaju u prisutnosti stranaka, telefonski ili radiom. U praksi usmeno sklopljeni ugovori potvrđuju se kasnije napismeno. No takva pisana potvrda ne znači da je pisani oblik obvezan, već se njime dokazuje da ugovor postoji (*probandi causa*).

Ugovor može se sklopiti i prešutno. Teoretski moguće je sklopiti ugovor i znakovima, premda se to ne radi, budući da su stranke ugovornice uvjek profesionalno kvalificirane. Dva su načina prešutna sklapanja ugovora predviđena i našim propisima. U prvom redu moguće je sklopiti ugovor konkludentnom radnjom, i to je u praksi često.

Na kraju ostaje ugovor sklopljen šutnjom jedne stranke. Da bi se tako sklopio ugovor, potrebno je da jedna stranka, inicira sklapanje ugovora. U nas se ugovor o **iskorištavanju broda** tako sklapa ako se ispune uvjeti Zakona o obveznim odnosima koji propisuju da osoba koja prima nalog za obavljanje određenih poslova koji pripadaju njenoj djelatnosti, mora takav nalog ostvariti, ako to odmah nije odbila. Ako nalog nije odbijen, smatra se da je ugovor sklopljen u trenutku kada je nalog stigao drugoj stranci. To je tipičan primjer sklapanja ugovora šutnjom jedne stranke.

U ispitivanju oblika ugovora posebno mjesto treba dati sklapanju ugovora pristupanjem (adhezioni) i sklapanju formuliranih ugovora.

Sklapanje ugovora pristupanjem

Adhezioni ugovori sklapaju se tako da stranka daje svoju opću ponudu, a druga je može prihvati. U pomorskom poslovanju posebice u linijskom brodarstvu ima generalnih ponuda vezanih uz ukupno brodarovo poslovanje.

Formularni ugovori

Drugi način sklapanja ugovora o pomorskoj agenciji koji se češće primjenjuje, sklapanje je formularnih ugovora. Sastoji se u tome da se izrađuju posebni obrasci s tipiziranim klauzulama koje su stranke ovlaštene prihvati, mijenjati ili brisati.¹⁹

¹⁹ Podrobno o ugovorima vidi Borčić - Pomorski agent-Rijeka 1992.

Danas se u slobodnoj plovidbi svi ugovori sklapaju na obrascima. Najzaslužniji za njihovu izradu je BIMCO.

6. NASTANAK UGOVORA O ISKORIŠTAVANJU BRODOVA

Prema članku 26. Zakona o obveznim odnosima, ugovor se smatra sklopljenim kad su se stranke suglasile o njegovim bitnim sastojcima. Sporazum (*consensus*) stranaka o bitnim sastojcima nije dovoljan za realne ugovore gdje je potrebna i predaja stvari. Međutim ugovor o pomorskoj agenciji je konsenzualan, i dovoljno je suglasje stranaka pa je sklopljen nakon što one postignu sporazum o bitnim sastojcima, ako su ispunjene ostale prepostavke.

Već sama ponuda (*offertum*) mora sadržavati bitne sastojke ugovora. Ponuda je očitovanje volje kojom jedna stranka objavljuje drugoj stranci svoju namjeru sklapanja ugovora. Prema Zakonu o obveznim odnosima, da bi ponuda bila pravovaljana, mora sadržavati:

- bitne sastojke ugovora,
- namjeru ponuditelja da sklopi ugovor s ponuđenim (*animus contrahendi*).

Uz navedeno, ponuđena osoba mora biti određena. Ugovor je sklopljen kad je ponuda prihvaćena.

Razlikujemo sklapanje ugovora između nazočnih stranaka (*inter praesentes*) i sklapanje ugovora između nenazočnih stranaka (*inter absentes*).

Vrijeme nastanka ugovora važno je odrediti radi određivanja nastanka međusobnih prava i obveza stranaka, nastanka fiskalnih obveza, priznanja stečenih prava, određivanje materijalnog prava koje se primjenjuje. Prihvatanje ponude (*acceptatio*) očitovanje je volje ponuđenog kojom prihvaća ponudu. Pravovaljani prihvati mora sadržavati:

- potpun prihvati ponude jer se djelomičan prihvati smatra odbijanjem prvotne ponude i istodobno protuponudom,
- pravu volju ponuđen,
- prihvati mora dati ponuđena osoba,
- prihvati mora stići pravodobno ponuditelju; ako prihvati zakanji, prema Zakonu o obveznim odnosima smatra se novom ponudom.

Za sklapanje ugovora među nazočnim strankama, potrebno je dati izjavu o prihvatu, a među nenazočnim izjava o prihvatu mora stići ponuditelja.

Obično su obje stranke nazočne tijekom sklapanja ugovora i međusobno neposredno očituju svoju volju za sklapanje ugovora. Većina suvremenih zakonodavstava izjednačuje ugovor sklopljen između nazočnih stranaka s ugovorom sklopljenim preko telefona, teleprintera ili drugog sredstva neposredna daljinskog komuniciranja. Zakon o obveznim odnosima prihvaća gledište o tome da se ugovori sklopljeni preko telefona, teleprintera ili neposredno radiovezom ili električkim vezama kao što su računala i Internet, smatraju sklopljenim između nazočnih osoba.²⁰

Detaljnije o ugovorima u komentaru uz pojedine članke.

²⁰ Ispitati Borčić - Ugovor o pomorskoj agenciji - Komentar Pomorskog Zakonika - Rijeka 1999.

7. TUMAČENJE POMORSKOG ZAKONIKA

Osmi dio u drugoj glavi Pomorskog Zakonika propisuje ugovore o iskorištavanju brodova u člancima 400. do 686. zaključno i središte je njegova privatno pravna normiranja. To posebice iz razloga što se ugovori svakodnevno sklapaju i izvršavaju pa se taj dio Zakona ukazuje njegovim dijelom koji svaki praktičar mora znati.

Osim spomenutih članaka pri razmatranju ugovora o iskorištavanju brodova valja voditi računa na opće odredbe, a posebice definicije, u prvom dijelu Zakonika u člancima 1. do 5. zaključno, i na primjenu mjerodavna prava iz članaka 995. do 997. uključivo, prema kojima u načelu stranke mogu izabrati mjerodavno pravo osim u svezi s kogentnom normom o odgovornosti prijevoznika za štete na teretu, one koja ne dopušta da putnik primjenom drugog prava bude stavljen u nepovoljniji položaj nego prema odredbama Zakonika. Postojeći Zakonik stvara terminološke teškoće posebice glede definicije brodara posebice u dijelu o ugovorima o iskorištavanju brodova. Taj izraz inače treba rabiti samo kada ta osoba "oprema" brod (*armatore, armateur*). Njegova nazočnost u cijelom poglavlju je posljedica socijalističkog zakonodavstva koje je zaziralo od privatnog vlasništva i njegova ograničenja primjerice hipotekom. Nezamislivo je bilo osnovati hipoteku na tzv. društvenim vlasništvom. Danas se priprema novela PZ koja izraz zamjenjuje u skladu s vrstom ugovora, izrazom "prijevoznik za stvari i putnike", "poduzetnik tegljača" odnosno "poduzetnik tegljena broda" i "poduzetnik broda" za ostale plovidbene poslove. U predlošku izmjena stoji da se "prijevoznik" definira kao u Haškim pravilima.

Osim toga vjerojatno treba naći mjesto definiciji vlasnika broda.

U danas važećem zakonu definicija brodara, preuzeta iz zakona bivše države je:

"Brodar jest fizička ili pravna osoba koja je kao nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao vlasnik broda."

U sam komentar uz tekst osim izričaja brodar navesti će u zagradama riječ "prijevoznik" ili odgovarajuću. Iz gornje definicije brodara izlazi da on mora biti posjednik broda i nositelj plovidbena pothvata.

U propisima bivše države nije se uvijek tražio posjed broda već je bila dovoljna njegova detencija (držanje).

Posjed inače osim držanja obuhvaća i namjeru posjednika držati stvar za sebe (*animus possidendi*).

Druga definicija u članku 5 koja se tiče predmeta proučavanja je definicija putnika. Prema njoj "Putnik je svaka osoba na brodu ili brodici; osim djece ispod jedne godine života, te osoba zaposlenih na brodu u bilo kojem svojstvu.

Prelazim sada na analizu teksta s tim da će upozoriti na predložene izmjene u pojedinom članku.

Dio osmi

Glava II

UGOVORI O ISKORIŠTAVANJU BRODOVA

1. Zajedničke odredbe

Članak 460.

Ugovori o iskorištavanju brodova jesu: ugovori o plovidbenom poslu i ugovor o zakupu broda.

Ovo je glavna dioba ugovora o iskorištavanju broda. Ugovori o plovidbenom poslu su po pravnoj naravi ugovori o djelu (*locatio conductio operis*) a oni o zakupu ugovori o uporabi stvari (*locatio conductio rei*). Zakup broda je u pravilu vezan za kakav plovidbeni posao koji će brod u zakupu obavljati. Moguće da se na brod primijene i odredbe građanskog prava ako je brod primjerice privezan kao garaža, ugostiteljski objekt ili skladište.

Ne pravi se razlika između međunarodne i domaće plovidbe pa se zakon primjenjuje na sve i kada brod nije upisan u upisnik brodova.

Članak 461.

Ugovori o plovidbenom poslu jesu: ugovor o prijevozu stvari morem, ugovor o prijevozu putnika morem, ugovor o tegljenju odnosno potiskivanju morem, te ugovori koji se odnose na druge plovidbene poslove.

Plovidbeni su poslovi imenovani ili neimenovani. Imenovani su ugovori o prijevozu stvari, ugovori o prijevozu putnika i ugovori o tegljenju odnosno potiskivanju. U neimenovane ugovore spadaju svi oni koji nisu spomenuti a čija se svrha ostvaruje plovidbom, primjerice podvodna i ostala istraživanja na moru, lomljenje leda, polaganje kablova, cjevovoda i sl., ribarenje kada se obavlja brodom.

Članak 462.

Odredbe ovog zakona koje se odnose na pojedine ugovore o plovidbenom poslu na odgovarajući se način rimjenjuju i na ostale ugovore o plovidbenom poslu, ako ovim zakonom nije drugačije određeno.

Zakon upućuje na njegovu primjenu za neimenovane ugovore, u mjeri koliko je to moguće analogijom. To dolazi u obzir kada nema posebnog propisa koji regulira konkretni posao.²¹

Članak 463.

Izrazi upotrijebljeni u ovoj glavi zakona imaju ova značenja:

- 1) naručitelj je ugovorna strana koja od brodara naručuje prijevoz stvari, osoba, tegljenje odnosno potiskivanje i obavljanje drugoga plovidbenog posla;
- 2) krcatelj je naručitelj ili od njega određena osoba koja na temelju ugovora o prijevozu stvari predaje stvari brodaru radi prijevoza;
- 3) primatelj je osoba ovlaštena da primi stvari od brodara;
- 4) korisnik prijevoza jest osoba koja prema brodaru ima određena prava prema ugovoru o prijevozu stvari (naručitelj, krcatelj, primatelj);

²¹ Usporediti Brajković i skupina autora "Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentarskim bilješkama". Narodne novine, Zagreb 1980 str. 170 i dalje.

- | |
|---|
| 5) stojnice su redovno vrijeme određeno za ukrcavanje odnosno iskrcavanje tereta;
6) prekostojnice su vrijeme za koje se, preko vremena određenog stojnicama, produžuje ukrcavanje odnosno iskrcavanje tereta. |
|---|

Definiraju se izrazi uporabljeni u zakonu koji se odnose na prijevoz stvari i ostale plovidbene poslove. Ne definira se "putnik" koji ima posebno mjesto ali u pojmu "naručitelj" je i onaj koji naručuje prijevoz osoba, što ne mora biti sam putnik. Definicije vrijede i za prtljagu kad se prevozi kao teret.

1) Prva se definicija odnosi na naručitelja. Kontroverzni izraz koji posebno loše zvuči u prijevodu na engleskom zašto je izabran termin "Employer". To je brodar (prijevoznik) suugovornik, za kojeg Konvencija o teretnici rabi izraz Charterer. Na žalost nema odgovarajućeg prijevoda na hrvatskom. Praksa koristi izraz "unajmitelj" što ne ide za linijski prijevoz primjerice, a i pravno značenje nema odgovora izrazu "charter". Sigurno je da obuhvaća pojam korištenja ali je korisnik već posebno određen u točki 4. stavka 1. ovog članka. Prema tome naručitelj ostaje osoba koja naručuje od prijevoznika plovidbenu uslugu.

2) Drugi je opis onaj kreatelja. Odgovara pojmu iz Konvencije o teretnici. Kreatelj može biti naručitelj ili druga osoba od njega imenovana koja predaju obavlja u njegovo ime. Radi se o pravnoj predaji jer fizički to rade slagači. Pomorski zakonik nema odredbe o slagačkom poslu. Prema definiciji kreatelj predaje stvari radi prijevoza. Pri tome nije nužno stvari ukrcati već je moguće ih uskladištiti u očekivanju broda na koji će se ukrcati.

3) Primatelj je osoba ovlaštena primiti stvari od prijevoznika. Ovlasti crpi iz teretnice kada je izdana ili iz ugovora o prijevozu. Ovlasti bi se mogle temeljiti i na drugoj neutrživoj ispravi (teretni list, ako se uvede).

4) Sve osobe iz točaka 1, 2 i 3 jesu korisnici prijevoza.

5-6) Definira se vrijeme stojnica i prekostojnica. O tom vremenu ima posebno poglavlje pa su ove definicije mogli biti i na tom mjestu. Nažalost, rabi se izraz "stojnice" a ne "vrijeme stojnica" kako je to predloženo u nacrtu izmjena Pomorskog Zakonika.

Stojnice (*laydays*) su predviđeno vrijeme dolaska broda, nakon proteka kojeg naručitelj može odustati od ugovora. Ugovara se u terminima od do uz naznaku nadnevka.

Vrijeme stojnica (*laytime*) je redovno vrijeme koje besplatno stoji na raspolaganju korisniku prijevoza radi ukrcavanja ili iskrcavanja tereta.

Vrijeme prekostojnica (*on demurrage*) je ono za koje se preko vremena stojnica produžuje ukrcavanje odnosno iskrcavanje tereta, a za koje se plaća naknada za prekostojnice (*demurrage*).

Članak 464.

Odredbe ove glave zakona (čl. 460.-687.) primjenjuju se i na:

- 1) ratne brodove;
- 2) brodice.

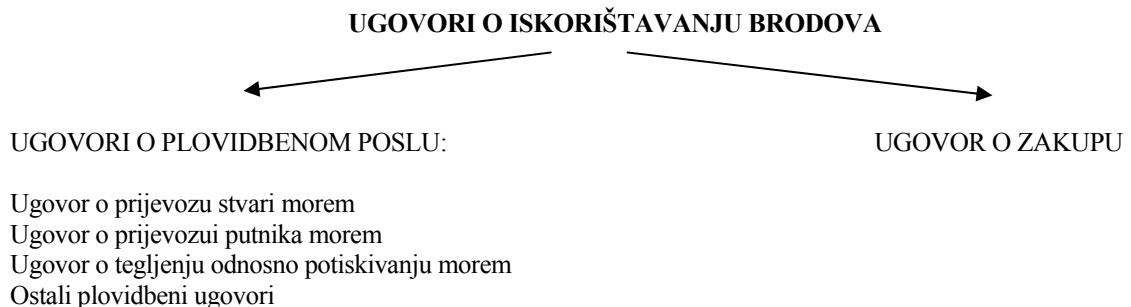
Iznimno od odredbe točke 1) stavka 1. ovog članka na ugovore o iskorištavanju ratnih brodova ne primjenjuju se:

- 1) odredbe o brodarskom ugovoru na vrijeme za cijeli brod (čl. 468., 469., 595. i 597., a od čl. 465. i 467. - odredbe koje se odnose na ovaj ugovor);
- 2) odredbe o pravu naručitelja da sklopi s trećom osobom ugovor o prijevozu stvari (čl. 470.);
- 3) odredbe o prijevozu putnika i prtljage (čl. 611. do 646.), osim odredaba koje se odnose na odgovornost brodara za smrt i tjelesne ozljede putnika (čl. 625. i 633, a od čl. 626., 627., 628., 632., 637., 638., 640., 641., 644. i 645. - odredbe koje se odnose na tu odgovornost) i odredbe članka 623. ovog zakona;
- 4) odredbe o zakupu broda (čl. 671. do 685.);
- 5) odredbe čl. 478. i 590. ovog zakona.

Članak određuje primjenu Zakona na ratne brodove, brodove i brodice. Isključuje za ratne brodove primjenu odredaba o brodarskom ugovoru na vrijeme za cijeli brod, o pravu zaključenja podugovora (*subcharter*), taksativno navedene odredbe o prijevozu putnika i prtljage, o zakupu i odredbe čl. 478. i 590. Zakona.

Isključenje odredbe iz članka 478. nema osnove jer se brodar ne može oslobođiti obveze prijevoza s određenim brodom ili takvim uobičajenim za obavljanje ugovorenog prijevoza. Ne primjenjuje se članak 590. koji daje korisniku pravo smanjenja vozarine i na naknadu štete.

Podjela ugovora iz 2. poglavlja može se shematski prikazati ovako:



2. Ugovori o plovidbenom poslu

a) Prijevoz stvari

Zajedničke odredbe o prijevozu stvari

Članak 465.

Ugovorom o prijevozu stvari brodar se obvezuje prevesti stvari brodom, a naručitelj prijevoza - platiti vozarinu.

Radi se o sinalgmatičnom ugovoru tj. dvostrano obveznom. To ne znači da su prestacija prijevoza i vozarina stvarno bitni elementi ugovora, jer bi ga u takvom slučaju, nedostatak jednog od njih činilo ništavim. No dok je obveza prijevoza sadržaj samog ugovora plaćanje vozarine nije jer se prijevoz može obaviti i nenaplatno. Mislim da ne стоји mišljenje da se pri nenaplatnom prijevozu ne primjenjuju odredbe Pomorskog zakonika već opće odredbe Građanskog prava (**Z.XX**).²²

Članak 466.

Ugovorom o prijevozu stvari brodom može se ugovoriti prijevoz stvari cijelim brodom, razmijernim dijelom broda ili određenim brodskim prostorom (brodarski ugovor), a i prijevoz pojedinih stvari (vozarski ugovor).

Brodarski se ugovor može sklopiti za jedno ili više putovanja (brodarski ugovor na putovanje) ili za određeno vrijeme (brodarski ugovor na vrijeme).

Nabrajaju se ugovori o prijevozu stvari. Razlikuju se brodarski ugovori i pomorski vozarski ugovori. Podjela se zasniva na osnovnoj diobi plovidbe na slobodnu i linjsku. U linjskoj se plovidbi prevoze pojedine stvari, tzv. generalni tereti, a danas najviše kontejneri. U slobodnoj masovni rasuti tereti među kojima velike količine tekućeg tereta, posebice naftne. O vrsti plovidbe ovisi i građa broda. Iako su ugovori o prijevozu stvari u biti neformalni, prijevoz pojedinih stvari to je u potpunosti. Takvi se ugovori uglavnom zaključuju usmeno a kasnije pisana potvrda o tome služi samo kao dokaz o zaključenju ugovora (*causa probandi*). Isprava koja se izdaje u potvrdu sklopljenog ugovora je zaključnica za prijevoz (*cargo booking note*) pa se poslovi zaključenja takvih ugovora i zovu *booking*. To je zapravo rezervacija brodskog prostora za prijevoz pojedinih stvari. Linjski prijevoz je brži i skuplji. Linjski su brodari udruženi u monopolističke organizacije zvane linjske konferencije koje čine brodari koji prevoze na nekom plovidbenom pravcu. one određuju vozarine koje teško i sporo mijenjaju i kojih se članovi konferencije drže, a takve su vozarine određeno jamstvo korisniku prijevoza pri određivanju cijene stvari koje se prevoze. Brodari koji nisu članovi konferencije i nastoje vozarine sniziti zovu se *outsideri* i nisu od bitnog utjecaja. Viši oblik monopola su pool-ovi gdje se sve vozarine sudionika međusobno dijele po određenom ključu.

Među prilozima naći ćemo tipiziranu zaključnicu za prijevoz.

Brodarski ugovori mogu se zaključiti za prijevoz stvari cijelim brodom, razmijernim dijelom broda i određenim brodskim prostorom (primjerice jedno skladište). Brodarski ugovori (*Charter Parties*) dijele se još na ugovore za

²² Tako I. Grabovac - "Prijevoz stvari u Pomorskom Zakoniku" - Književni krug Split 1996. str. 7.

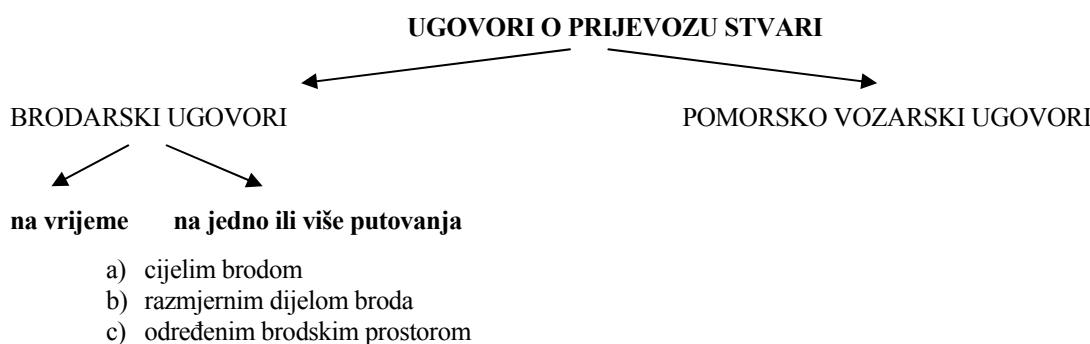
jedno ili više putovanja (*Voyage Charter*) i za određeno vrijeme (*Time Charter*). Engleski izričaj "charter" dolazi iz Latinskog "Carta partita" ili podijeljena isprava, jer se nakon zaključenja takvih ugovora pisana isprava dijelila na dva dijela od kojih bi jedan zadržao brodar, a drugi bi primio korisnik prijevoza (u pravilu charterer) koji bi ovome dao pravo stvari primiti od brodara.

I za brodarske ugovore na putovanje i one na vrijeme vozarina se slobodno određuje na tržištu i mijenja se gotovo svakodnevno. postoje i burze slobodnih brodova i tereta gdje se kotiraju i vozarine. Najpoznatija takva burza je u Londonu: Baltic Exchange. Dok se u linijskoj plovidbi brod može mijenjati istim ili sličnim brodom, u slobodnoj korisnik može smatrati brod pravnobitnim elementom ugovora i zahtijevati prijevoz upravo ugovorenim brodom.

Ovdje treba još istaknuti sličnosti i razlike između brodarskog ugovora na vrijeme i ugovora o zakupu (G.Z.). Već je spomenuta razlika između ugovora o uporabi stvari (*locatio rei*) što odgovara našem zakupu i ugovora o djelu (*locatio operis*) gdje ide i brodarski ugovor na vrijeme. Među domaćim i inozemnim autorima postoji o tome neslaganje, primjerice može li se dati brod u *time charter*. Pri tome uzima se za primjer engleska ili francuska i talijanska praksa.²³

Međutim Pomorski Zakonik je jasan. U brodarskom ugovoru na vrijeme brodarska, nautička funkcija se ne mijenja, mijenja se samo komercijalna jer nju određuje naručitelj. U zakupu zakupoprimatelj ima obje funkcije bez obzira radi li se o zakupu golog broda (*bareboat charter*) ili s posadom (*charter by demise*), ali o tome u poglavljiju o zakupu. Sličnosti između brodarskog ugovora na vrijeme i zakupa jesu u obvezama naručitelja i zakupoprimateљa u snošenju troškova pogona, razlike opet u tekućem održavanju. U slučaju sumnje radi li se o zakupu ili brodarskom ugovoru na vrijeme prema Pomorskom Zakoniku pretpostavlja se da se radi o brodarskom ugovoru na vrijeme.

Podjelu ugovora o iskoristavanju pomorskih brodova iz članaka 460. i 461. pomorskog Zakonika možemo u shematskom prikazu nastaviti kako slijedi:



Članak 467.

Brodarski ugovor za više putovanja ili brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod mora se sastaviti u pismenom obliku.

Ugovori iz stavka 1. ovog članka koji nisu sastavljeni u pismenom obliku nemaju pravni učinak.

Kod ugovora o prijevozu stvari koji nisu spomenuti u stavku 1. ovog članka svaka stranka ima pravo zahtijevati da se o sklopljenom ugovoru o prijevozu stvari sastavi pismena isprava.

Ako stranka od koje se traži sastavljanje pismene isprave ne udovolji tom zahtjevu, druga stranka ima pravo odustati od ugovora ako se ugovor nije počeo izvršavati.

Odredbom stavka 4. ovog članka ne dira se u pravo na naknadu štete stranke koja je zahtjevala sastavljanje pismene isprave.

U ovom se članku susrećemo s prvom kognitivnom normom Zakonika. Ona se odnosi na obvezni pisani oblik brodarskog ugovora za više putovanja i brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod. Ako nije poštovana pisana forma ugovora nema, i ne proizvodi pravne učinke, nepostojeći je. Može se reći da je oblik takvih ugovora njihov stvarnobitni element. Ima mišljenja domaćih autora koji smatraju da pisana forma nije nužna ako je ugovor izvršen u cijelosti ili u pretežitom dijelu.²⁴ Pri tome oslonac traže u Zakonu o obveznim odnosima. To nema osnove jer supsidijarna a k tome još dispozitivna norma općeg zakona ne može se primijeniti suprotno odredbama posebnog zakona.

Prema izričitoj odredbi stavaka 3. i 4. ovog članka to bi moglo biti ako je pisani oblik pravno bitni element ugovora, tj. ako to zahtijevaju stranke. Stranke to ne mogu tražiti pri sklapanju brodarskih ugovora na više putovanja i na

²³ Grabovac I. - ibidem, str. 8. i 9.

²⁴ Ispitati Brajković i drugi, op. cit. str. 175 i Grabovac, op. cit. str. 13

vrijeme za cijeli brod. Jasno je da se može "izvršiti" i nepostojeći ugovor, ali u slučaju spora stranke ne mogu tražiti sudska zaštitu, kada bi bilo drukčije kogentna odredba Pomorskog Zakonika ne bi bila potrebna.

Inače se ugovor smatra zaključenim pisanim putom kada je napisan i od stranaka odnosno ovlaštenih osoba potpisani. Pisani ugovor bez potpisa ne udovoljava uvjetima iz stavaka 1. i 2. ovog članka. Ne pridržavanje jedne stranke zahtjevu za uporabu pisanog oblika daje drugoj stranci pravo na naknadu štete. Činjenica je da se svi ugovori zaključuju u pisanim oblicima, samo je jednom forma konstitutivni element ugovora a u ostalim dokaz o neformalno zaključenom ugovoru, primjerice usmeno.

Danas se pisani ugovori sklapaju ili na unaprijed pripravljenim obrascima ili pristupanjem općoj ponudi standardnim uvjetima jedne od stranaka, to može biti brodar ali i korisnici posebnih masovnih tereta kao što su žito, nafta, ugljen i slično.

Najviše formularnih ugovora utvrdio je BIMCO. Tako u prilogu možemo naći index BIMCO-vih ugovora gdje u ugovoru o zakupu možemo naći bar jedan a češće i više ugovora prema teretu koji se prevozi. Tako ima ugovora za cement, ugljen, umjetna gnojiva, plin, opći neimenovani teret, žito, nitrati, rudaču, kamen, tekući teret, drvo. Ima dakako i brodarskih ugovora na vrijeme no ima i obrazaca drugih organizacija, često regionalnih. Glede neimenovanog tereta odnosno za unaprijed određene posebne ugovore prema teretu imamo GENCON, Uniform General Charter u više verzija. Karakteristično je za sve formularne ugovore, ali posebice za GENCON koji se najviše rabi da se neke unaprijed tiskane klauzule brišu a druge dodaju a neke i mijenjaju. Nemoguće je napraviti receipt onoga što bi trebalo biti u ugovoru. Poslovna praksa uvidjevši da se najčešće zaporke brišu ili mijenjaju, odnosno dodaju, počela je razmišljati o izradi novog "generalnog" ugovora. Tako je FONASBA 80-tih godina izradila predložak ugovora zvanog "MULTIPURPOSE CHARTER PARTY" koji međutim do danas nije dobio podršku.

U prilozima možemo naći jedan formular GENCON-a. Mislim da će tu dobro doći i jedan brodarski ugovor na vrijeme i klasičan BIMCO-ov BALTIME (Uniform Time Charter) mada se danas više rabi N.Y.P.E. (New York Produce Exchange), na čijoj izradi je bila uvelike aktivna udruga američkih pomorskih agenata (ASBA).

Valja napomenuti da postoji i niz brodarskih ugovora na vrijeme koji rabe velike naftne kompanije: SHELL TIME, AGIP TIME, TEXACO TIME itd.

Možda je korisno priložiti i brodarski ugovor na putovanje za prijevoz nafte koji se najčešće rabi a to je ASBATANKVOY.

Članak 468.

Kod brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod zapovjednik je broda dužan izvršiti nalog naručitelja u granicama ugovora i prema namjeni broda.

Kod brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod brodar ne odgovara naručitelju za obveze što ih je zapovjednik broda preuzeo u izvršenju posebnih naloga naručitelja.

Ako je zaključen brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod zapovjednik broda dužan je izvršiti naloge naručitelja u granicama ugovora i prema namjeni broda. Naime treba imati na umu da zapovjednik ostaje brodarev službenik sa svim nautičkim i upravnim funkcijama.

Brodar međutim ne odgovara naručitelju za obveze koje je zapovjednik preuzeo pri izvršenju posebnih naloga naručitelja. Posebni se nalozi mogu dati u komercijalnoj funkciji zapovjednika, primjerice pri izdavanju teretnice ili predaje tereta.

Članak 469.

Kod brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod naručitelj ne može odrediti putovanje koje bi izložilo brod ili posadu broda opasnosti koja se u vrijeme sklapanja ugovora nije mogla predvidjeti, a ni putovanje za koje se ne može očekivati da se obavi bez znatnijeg prekoračenja vremena za koje je ugovor sklopljen.

Odredba o određivanju putovanja koje bi izložilo posadu ili brod opasnostima koje su bile nepredvidive u času zaključenja ugovora ima element nepredvidljivosti više sile pa bi mjesto u kasnijim odredbama Pomorskog Zakonika o prestanku ugovora. Nema posebne osnove postojanje takve norme samo za brodarske ugovore na vrijeme za cijeli brod jer je primjenjiva na sve ugovore o prijevozu stvari. O prestancima ugovora Zakonik govori u člancima 472. do 477. O tome što se mora smatrati "znatnije prekoračenje" prepušteno je u slučaju spora sudu ili arbitraži.

Članak 470.

Naručitelj iz brodarskog ugovora može ugovoriti s trećom osobom ugovor o prijevozu stvari brodom na koji se odnosi brodarski ugovor.

Za obveze koje proistječu iz ugovora sklopljenog prema odredbi stavka 1. ovog članka odgovara i brodar trećim osobama prema propisima čija se primjena ne može sporazumom stranaka isključiti i prema uvjetima uobičajenim za takvu vrstu prijevoza.

Ako se u slučaju iz stavka 2. ovog članka povećaju obveze brodara, naručitelj odgovara brodaru za te povećane obveze.

Ako je trećoj osobi s kojom je bio sklopljen ugovor iz stavka 1. ovog članka bio poznat brodarski ugovor, brodar odgovara toj osobi samo u granicama brodarskog ugovora i pravnih propisa čija se primjena ne može isključiti sporazumom stranaka.

Pomorski Zakonik dopušta zaključenje podprijevozničkog ugovora (*sub charter*). To pravo ima naručitelj prijevoza. Osoba s kojom zaključuje takav ugovor zove se podnaručitelj (subcharterer).

Za obveze iz takvog ugovora odgovara trećoj osobi brodar:

- 1) za kogentne obveze brodara,
- 2) prema uvjetima uobičajenim za takvu vrstu prijevoza.

Ako je trećoj osobi bio znan sadržaj brodarskog ugovora, brodar odgovara trećima:

- 1) za obveze kogentne naravi,
- 2) za obveze iz brodarskog ugovora.

Kada se u prvom slučaju (stavak 2. i 3. ovog članka) povećaju brodareve obveze za tako povećane obveze brodaru odgovara naručitelj, podnaručitelj odgovara kao korisnik prijevoza.

Brodar nije dužan prihvati potprijevoznički ugovor koji nije u skladu s osnovnim ugovorom. Potprijevoznički ugovor je moguć u svim vrstama ugovora o prijevozu stvari.

Članak 471.

Naručitelj prijevoza koji je ovlastio drugu osobu da kao krcatelj preda brodaru teret na prijevoz odgovara brodaru za djela i propuste krcatelja u okviru ugovora o prijevozu.

Vidjeli smo da krcatelj ne mora biti naručitelj, već može biti punomoćnik koji predaje brodaru teret na prijevoz.

Za svog zastupnika naručitelj odgovara brodaru samo ako krcatelj postupa u okviru ugovora o prijevozu. Za ostala djela i propuste krcatelj odgovara samostalno.

Članak 472.

Ugovor o prijevozu stvari prestaje važiti kad je njegovo izvršenje trajno onemogućeno djelovanjem više sile.

Ako je zbog djelovanja više sile izvršenje ugovora o prijevozu stvari onemogućeno za dulje vrijeme ili je neizvjesno koliko će to djelovanje trajati, svaka strana ima pravo odustati od ugovora.

Strana koja nije kriva za smetnju može u slučaju iz stavka 2. ovog članka odustati od ugovora ako je smetnja trajala predugo ili se pretpostavlja da će trajati predugo.

Svaka strana ima pravo odustati od ugovora i kad bi mogla biti ugrožena sigurnost broda, posade ili tereta zbog djelovanja više sile ili druge okolnosti koja se ne može otkloniti ili spriječiti i koja se u vrijeme sklapanja ugovora nije mogla predvidjeti, a koja bi imala trajati dulje vrijeme ili je neizvjesno koliko će trajati.

U člancima 472. do 477. opisani su neki slučajevi prestanka ugovora o prijevozu stvari koji su specifično normirani u Pomorskom zakoniku, to su viša sila i odustanak od ugovora, koji su dakako mogući u svakom ugovoru ali koji su na osebujan način regulirani upravo u Pomorskom Zakoniku. Viša sila je okolnost koja se nije mogla predvidjeti u času zaključenja ugovora i koja se ne može spriječiti ili otkloniti i kada je izvršenje ugovora onemogućeno. Ono što je posebno je unošenje vremena trajanja više sile. Naime Pomorski Zakonik kaže da ako je izvršenje ugovora

onemogućeno za dulje vrijeme ili je neizvjesno koliko će djelovanje više sile trajati, svaka stranka ima pravo odustati od ugovora.

Vezivanje s trajanjem smetnje navedeno u trećem stavku ovog članka prema kojem stranka koja nije kriva za smetnju ima pravo odustati od ugovora ako je smetnja trajala predugo ili se prepostavlja da će trajati predugo. Razlog više sile naime ili postoji ili ne, pa je ugovor prestao ili nije uslijed više sile. Što znači da je smetnja predugo trajala? Takav tekst daje mogućnost svakavog tumačenja kao i prepostavka "predugog trajanja".

Članak bi svakako trebao izmjenu jasnoće radi. Viša sila može pogoditi ili brod ili teret a može i oba.

Članak 473.

U slučaju prestanka vađenja ugovora ili odustajanja od ugovora o prijevozu stvari prema članku 472. ovog zakona brodar ima pravo na naknadu troškova u vezi s iskrcavanjem; a ako je razlog za prestanak vađenja ugovora ili za odustajanje od ugovora nastao poslije odlaska broda iz luke ukrcavanja, brodar ima pravo i na naknadu vozarine u razmjeru prema korisno prevaljenom putu.

Osim prava brodara na naknadu prema odredbi stavka 1. ovog članka ugovorne strane nemaju, jedna prema drugoj, pravo na bilo kakvu drugu naknadu.

Čini mi se da rješenje ovog članka nema opravdanja u slučaju više sile, ali ima u slučaju odustanka. Budući da se radi o dispozitivnoj normi stranke bi mogle ugovorom isključiti primjenu propisa. O vozarini u razmjeru prema korisno prevaljenom putu u poglavljju o vozarini. Ipak je korisno prevaljeni put teško utvrdiva kategorija.

Članak 474.

Ako je izvršenje ugovora o prijevozu stvari onemogućeno samo na kraće vrijeme, ugovorne strane nemaju pravo odustati od ugovora.

Zakonodavac se opet poziva na vrijeme, ovog puta na "kraće". U tom slučaju ugovorne strane nemaju pravo odustati od ugovora. Norma nije kogentne naravi pa nema naročitog smisla. Pitanje je i izvjesne kontradiktornosti sa slijedeća tri članka. Inače je ovaj propis u skladu s općim načelom "*pacta sunt servanda*".

Članak 475.

Kod brodarskog ugovora cijelim brodom naručitelj može odustati od ugovora do svršetka ukrcavanja odnosno do svršetka prekostojnica ako ukrcavanje nije do tada završeno, uz uvjet da plati polovicu ugovorene vozarine, naknadu za nastale prekostojnice i druge troškove što ih je imao brodar, a koji nisu uračunati vozarinu.

Odredba stavka 1. ovog članka primjenjuje se i ako je ugovoren prijevoz razmernim dijelom broda, određenim brodskim prostorom, ili prijevoz pojedinih stvari, ako svi naručitelji odustanu od ugovora.

U slučajevima iz st. 1. i 2. ovog članka naručitelj odnosno naručitelji mogu odustati od ugovora i nakon završetka ukrcavanja ili proteka prekostojnica, pa i u toku putovanja, ako plate cijelu ugovorenu vozarinu, naknadu za prekostojnice i druge troškove što ih je imao brodar, a koji nisu uračunati u vozarinu.

Kad je ugovoren prijevoz razmernim dijelom broda, određenim brodskim prostorom, ili prijevoz pojedinih stvari, svaki naručitelj može odustati od ugovora prije početka ukrcavanja ako plati cijelu ugovorenu vozarinu, naknadu za prekostojnice i druge troškove što ih je imao brodar, a koji nisu uračunati u vozarinu.

Svaki stavak zaslužuje posebnu pozornost. Općenito se razlikuju situacija kada je zaključen brodarski ugovor o prijevozu stvari cijelim brodom i one kada su zaključeni brodarski ugovori za prijevoz razmernim dijelom broda, određenim brodskim prostorom ili za prijevoz pojedinih stvari.

Drugi element za procjenu posljedica odustanka od ugovora je vrijeme odustanka tj. je li do njega došlo prije svršetka ukrcavanja ili proteka vremena prekostojnica, odnosno po završetku ukrcavanja pa i tijekom putovanja.

Prema prvom stavku naručitelj brodarskog ugovora za cijeli brod može odustati do svršetka ukrcavanja odnosno svršetka vremena prekostojnica, a to može biti i prije početka ukrcavanja ako plati:

- 1) polovicu ugovorene vozarine,
- 2) naknadu za nastalo vrijeme prekostojnica,

3) druge brodareve troškove koji nisu uračunati u vozarini. Jasno one koji su pertinentni odustanku.

Ovaj stavak se primjenjuje i na sve ostale ugovore o prijevozu stvari ako svi naručitelji odustanu od ugovora. U tom slučaju svaki naručitelj može odustati od ugovora prije početka ukrcavanja ako plati cijelu ugovorenou vozarinu, naknadu za prekostojnice i druge troškove brodara koji nisu uračunati u vozarini.. Pod ovim uvjetima može odustati i naručitelj odnosno naručitelji nakon svršetka ukrcavanja ili proteka vremena prekostojnica pa i u tijeku putovanja. Nema posebnog razloga za plaćanje pola vozarine u slučaju iz 1. stavka jer je moguće propisati ili ugovoriti drugi iznos. Vozarina koja se plaća u slučaju odustanka zove se i mrtva vozarina (*dead freight*), vozarina prazno za puno. Razlozi odustanka ne moraju se isticati.²⁵

Članak 476.

Svaki naručitelj može odustati od ugovora u slučaju iz članka 475. stavka 4. ovog zakona i poslije započetog ukrcavanja ako udovolji obvezama određenim u odredbama tih članaka, a uz uvjet da se teret može iskrcti bez opasnosti za sigurnost broda i ostalog tereta, da zbog iskravanja ne nastane veće zakašnjenje u odlasku broda ili poremećaj u redu plovidbe, da se time ne nanosi šteta ostalim naručiteljima i da protiv iskravanja ne postoje drugi važni razlozi.

Ako brodar iz razloga navedenih u stavku 1. ovog članka ne prihvati odustajanje od ugovora, dužan je o tome odmah obavijestiti naručitelja.

Određeni su posebni uvjeti kada naručitelj odustane poslije početka ukrcavanja ako se teret može iskrcti bez opasnosti za sigurnost broda i ostalog tereta, da zbog iskravanja ne nastane veće zakašnjenje u odlasku broda ili poremećaj ili poremećaji u redu plovidbe. Pri tome se ne smije nanositi šteta ostalim naručiteljima niti smiju postojati drugi važni razlozi.

Ako brodar ne prihvati odustanak mora obavijestiti naručitelja jer u suprotnom odgovara za štetu.

Članak 477.

Kad je u slučajevima odustajanja od ugovora izdana teretnica, naručitelj može odustati od ugovora ako vrati brodaru sve primjerke teretnice ili mu dade osiguranje za štetu koja bi brodaru mogla nastati zato što mu nisu vraćeni svi primjerici teretnice.

Logična odredba jer je teretnica vrijednosni papir koji je utrživ pa bi primatelj, koji u dobroj vjeri misli da je teret ukrcan, bio prevaren. Ako brodar ne bi postupao po ovom članku odgovarao bi za štetu.

Brod

Članak 478.

Brodar je dužan teret prevesti brodom koji je izričito ugovoren ili koji ima ugovorenova svojstva.

Ako stranke nisu izričito ugovorile određeni brod odnosno svojstva broda prema stavku 1. ovog članka, brodar je dužan prevesti teret brodom koji ima uobičajena svojstva za izvršenje ugovorenog prijevoza.

Odredbe su nepotpune ali nisu kogentne. Takvih dispozitivnih normi ima mnogo i postavlja se pitanje njihove potrebe. Ipak, dobar su putokaz. Njih valja tako tumačiti.

- 1) ako su brod ili njegova svojstva ugovoreni, radi se o pravno bitnom elementu koji ga čini rušljivim.
- 2) ako brod ili njegova svojstva nisu ugovoreni, tada mora imati uobičajene osobine za izvršenje ugovorenog prijevoza.

Ugovorene osobine ima brod istog tipa, vrste, namjene za prijevoz nekih tereta. primjerice traže se rashladni uređaji, posebna skladišta i slično. Važna je brzina i veličina broda. Od posebne važnosti jesu osobine broda u prijevozima na osnovi brodarskog ugovora na vrijeme. Zamjena ugovorenog broda je česta u linijskim prijevozima.

Ako naručitelj pristane na zamjenu broda drugim, koji nema "uobičajene osobine" nema pravo iz tog osnova tražiti naknadu štete.

²⁵ Idem Grabovac o. c. str. 19

Članak 479.

Brodar broda dužan je pravodobno, do početka putovanja, uložiti pažnju urednog brodara kako bi brod osposobio za plovidbu, primjereno ga opremio, popuni posadom, opskrbio potrebnim zalihami i pripremio tako da se teret može ukrcati, složiti, čuvati, prevesti i iskrcati u stanju kako je primljen na prijevoz.

Odredbe ugovora protivne odredbama stavka 1. ovog članka nemaju pravni učinak.

Dužnost osposobljenja broda za plovidbu je jedna od ključnih kognitivnih normi Zakonika koja se oslanja na stavke 1. i 2. članka 3. Konvencije o teretnici.

Formulacija iz konvencije je jasnija, a razlikuje se u pitanju vremena kada i kakvu pažnju i za koje vrijeme treba brod biti osposobljen (*seaworthy*). Konvencija kaže da je prijevoznik "prije i na početku putovanja **mora** uložiti dužnu pažnju"

- a) da brod osposobi za plovidbu,
- b) da brod primjereno opremi, popuni posadom i opskrbi zalihami,
- c) da osposobi i dovede u ispravno stanje skladišta, ledenice, hladnjake i sve ostale dijelove broda u koje se roba ukrcava radi njena preuzimanja, prijevoza i očuvanja.

Ako u članku 4. Konvencije nema drugačije odredbe, prijevoznik će uredno i pažljivo ukrcavati, rukovati, slagati, prevoziti i čuvati robu, brinuti se za nju i iskrcati.

Neki misle da se *seaworthiness* (sposobnost za plovidbu) razlikuje od *cargoworthiness-a* (sposobnost prevesti određeni teret). Ne slažem se s takvim stajalištem jer *seaworthiness* obuhvaća i *cargoworthiness*. Drugo je pitanje pravno dopuštenog tereta gdje se ne smiju prevoziti droge, bijelo roblje i krijumčarene stvari. Toga nema u citiranom kontekstu.

Razlika u vremenu osposobljenja broda za plovidbu razlikuje se u tekstovima Konvencije i Zakonika. Prema Konvenciji to je "prije i na početku putovanja" a u Zakoniku "pravodobno, do početka putovanja" što se može i drugačije tumačiti.

Opredjeljenjem za ekstenzivno tumačenje tako da dužnost imati sposoban brod traje za putovanja do iskrcanja. Takvo su rješenje prihvatile Hamburška pravila.

Sposobnost broda za plovidbu dokazuje se svjedodžbama o sposobnosti broda, stroja i ostalih uređaja. protudokaz je moguć (*prae*sumptio iuris**).

Daljnja dužnost je popuniti brod posadom. Obično je propisan najmanji broj članova posade koju brod mora imati. Prijevoznik mora još osigurati opremu i zalihe, posebice hranu, piće i gorivo.

Članak 480.

Brodski prostor koji obično ne služi za smještaj tereta može se za to upotrijebiti samo na temelju izričitog sporazuma ugovornih strana, ako takav sporazum ne bi bio protivan propisima.

Brodski prostor koji obično služi za smještaj tereta jesu brodska skladišta. Moguć je sporazum za smještaj na drugo mjesto. Sporazum mora biti izričit. Posebna norma postoji u članku 496. za tzv. palubni teret. U Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi za smještaj na palubu takav sporazum je morao biti pisan.

Članak 481.

Brodar može s pristankom naručitelja zamijeniti ugovoren brod drugim brodom.

Ako se prijevoz obavlja na temelju vozarskog ugovora pristanak naručitelja za zamjenu broda nije potreban.

Radi se o zamjeni broda na početku putovanja s pristankom naručitelja. Za pretpostaviti da **zamjenbeni** brod ima minimum standarda potrebnih za obavljanje prijevoza.

Pristanak naručitelja nije potreban kada se prijevoz obavlja linijskim brodovima, koji u floti jednog brodara imaju iste ili slične osobine prijevoz se obavlja na temelju pomorskog vozarskog ugovora gdje osobine broda nisu osobito relevantne, jer se brodovi koji ga obavljaju moraju držati plovidbe na reda, nije važan brod nego teret.

U ugovoru se uz ime broda obično piše ili "zamjenik" (*or substitute*).

Članak 482.

Brodar odgovara za točnost podataka o nosivosti broda navedenih u brodarskom ugovoru ako je odstupanje veće od 5%.

Takva je tolerancija osnovana kada se zna da stvarna nosivost varira i ovisno o količini goriva, vode i balasta. Brodar ne odgovara ako je nosivost veća od tolerancije.

Odredba je u cijelosti dispozitivne naravi.

Primjenjuje se samo kad je sklopljen brodarski ugovor.

Članak 483.

Ako je ugovoren prijevoz cijelim brodom ili određenim brodskim prostorom pa ugovoreni prostor nije potpuno iskorišten, brodar ne može raspolažati tim prostorom bez pristanka naručitelja.

Norma je opravdana jer naručitelj ionako plaća cijelu vozarinu (mrtvu vozarinu - prazno za puno).²⁶

Ukrcavanje tereta

Članak 484.

Brodar je dužan postaviti brod za ukrcavanje tereta u ugovorenoj luci.

Ugovorena luka može biti poimence, za državu, regiju koja može biti jako široka (primjerice jedna luka na Jadranu), može se odrediti alternativno ostavljajući izbor jednoj od stranaka. Pojam je luke definiran u Pomorskom zakoniku u članku 5. točki 31. U toj definiciji se ne spominje glavna osobina koja se od luke traži tj. da bude sigurna (*safe port*). Sigurnost može biti od atmosferskih neprilika, ali i politički.

Tako neće se sigurnom smatrati luka gdje vlada štrajk ili rat. U tipiziranim ugovorima ima zaporka prema kojoj će se ukrcavanje obaviti u sigurnoj luci ili u najbliskoj luci do koje brod može doći (*or so near treheto when she can safely get*). Prema Rio-vim definicijama o vremenu stojnica koje su u prilogu definira se i šire područje luke.²⁷

Tu dolazi primjerice sidrište ispred luke gdje brodovi čekaju red uplovljavanja i gdje se pod određenim uvjetima sigurnosti mogu obavljati i operacije ukrcavanja ili iskrcavanja.

Brodar odgovara naručitelju ako ne uputi brod u sigurnu luku kako se vidi iz slijedećeg članka.

Članak 485.

Ako brod iz razloga za koje naručitelj ne odgovara ne može doći u ugovorenu luku, naručitelj prijevoza ima pravo, imajući na umu svrhu ugovora, odrediti prvu prikladnu luku za preuzimanje tereta do kojeg brod može sigurno doći radi ukrcavanja.

Tu je pretočen komentar prethodna članka u zaštitu naručitelja koji nije odgovoran za nedolazak broda u ugovorenu luku.

Brodar zaporkom (*caspiana clause*) pokušavaju proširiti pojам nesigurnosti i pri manje lošim atmosferskim prilikama ili štrajka koji ne utječe na ukrcavanje.

²⁶ Suprotno Brajković i drugi, op. cit. str. 187

²⁷ Prvu verziju definicija izradio je CMI 1977, u Rio de Janeiru. U prilogu se nalazi najnovija verzija.

Članak 486.

Mjesto ukrcavanja tereta u luci dužan je priskrbiti naručitelj.
U linijskoj plovidbi mjesto ukrcavanja u luci priskrbljuje brodar.

Priskrbiti mjesto znači i snositi rizik i troškove. Uvjeti ukrcaja u prvom su slučaju FIO a u drugom linijski.

Uvjete ukrcaja stranke mogu ugovoriti na razne načine:

FI - free in - slobodno od troška i rizika za brodara pri ukrcavanju

FO - free out - slobodno od troška i rizika za brodara pri iskrcavanju

FIO - free in and out - slobodno od troška i rizika za brodara pri ukrcavanju i iskrcavanju.

Tome se može dodati slovo S-stowed (složeno), T-trimmed (poravnano) ili razne kombinacije kao FIS-FIT-FIST-FOS-FOT-FOST, FIOS-FIOT-FIOT.

Jedan od uvjeta ukrcavanja ili iskrcavanja može se kombinirati s linijskim uvjetima.

FI-LINER (palan) LINER-FO.

Inače kada se primjenjuju linijski uvjeti (palan-palan) troškove i rizik snosi prijevoznik.

Članak 487.

Brodar je dužan postaviti brod na mjesto ukrcavanja koje, prema članku 486. ovog zakona, odredi naručitelj, ako to može učiniti bez opasnosti za brod i ako se ukrcavanje tereta može na tom mjestu obaviti bez opasnosti za brod.

Ako mjesto ukrcavanja ne odgovara uvjetima iz stavka 1. ovog članka, brodar je dužan postaviti brod što bliže tom mjestu, ako to može učiniti bez opasnosti za brod i ako se ukrcavanje tereta na mjestu na kojem je brod postavljen može obaviti bez opasnosti za brod.

Jasno se misli na siguran vez (*safe berth*).

Valja usporediti ovaj članak s člancima 484. i 486. Onaj koji priskrbljuje mjesto ukrcavanja mora se pobrinuti za sigurnost veza.

I prijevoznik i korisnik prijevoza su zato zainteresirani. Ono što je rečeno za sigurnu luku valja primijeniti i na vez.

Članak 488.

Brod može primiti teret na sidrištu ako je tako ugovoren ili mjesnim običajima predviđeno, a mora primiti teret na sidrištu ako ukrcavanje tereta na sidrištu odredi nadležno lučko tijelo.

Članak ne treba tumačenja. Sidrište je područje ispred luke koje je određeno zemljopisnim koordinatama. Ako u jednoj luci ima više bazena sidrište može postojati ispred svakoga od njih.

Članak 489.

Ako naručitelj ili druga osoba ima pravo na temelju ugovora odrediti luku ukrcavanja, a zapovjednik broda ne primi takav nalog u ugovorenom ili primjerenom roku, ili primljeni nalog ne može izvršiti, zapovjednik broda dužan je postupiti na način koji smatra najboljim, vodeći računa i o interesima korisnika prijevoza.

Tu su date široke ovlasti zapovjedniku broda, koji mora voditi računa o interesima prijevoznika i onih korisnika prijevoza. Pozornost mora rabiti u svim spomenutim pitanjima sigurnosti luke i veza. Paziti mora i o mogućnosti prihvatanja i otpreme tereta iz tako izabrane luke.

Članak 490.

Kad brod prema ugovoru mora stići u određenu luku do određenog roka, smatra se da je stigao na vrijeme kad je stigao u luku, odnosno na njezino sidrište.

Rok u kojem brod mora stići u luku se redovito ugovara. To su stojnice broda (*laydays*) koje se određuju u nekom razdoblju. Ovaj pojam stojnica valja razlikovati od vremena stojnica (*lay time*) a to je vrijeme koje besplatno stoji korisniku prijevoza na raspolaganju radi ukrcavanja ili iskrcavanja.

Uz stojnice ide brisovna klauzula (*cancelling clause*) koja daje korisniku prijevoza pravo na odustanak od ugovora ako brod ne stigne, pa se redovito ugovara.

Članak obrađuje pojam prispjela broda (*arrived ship*) na način da se smatra prispjelim brod koji je stigao u luku odnosno njezino sidrište.

Prema uzancama se smatra da je brod "prispio" kada je došao na sidrište i stupio u doticaj s lučkim vlastima koje ionako moraju potvrditi da nema zapreke koje bi zabranjivale njegov ulaz u luku. Takvu potvrdu (*nulla osta*) lučko tijelo daje po pribavljenu mišljenju sanitarnih, veterinarskih, policijskih, fitosanitetskih i carinskih tijelima.

Stranke inače slobodno određuju stojnice i to navodeći točan sat ili dan dolaska ili približno (oko, cca) uzimajući krace ili duže razdoblje u kojem brod mora stići.

Valja napomenuti da gotovo sve odredbe zakonika koje se odnose na luku i dolazak broda primjenjuju i na iskrcaj koji slijedi na kraju putovanja. Odredbe o stojnicama spadaju među rijetke koje se ne primjenjuju niti se ugovaraju pri iskrcaju.

Članak 491.

Zapovjednik broda dužan je obavijestiti krcatelja pismeno da je brod spreman za ukrcavanje (pismo spremnosti).

Pismo spremnosti dostavlja se krcatelju na njegovu adresu u tijeku radnog vremena.

Ako zapovjedniku broda nije poznata adresa krcatelja ili ako se pismo spremnosti ne može uručiti na njegovu adresu, zapovjednik broda dužan je zatražiti upute od naručitelja, s tim da se pravni učinci predaje pisma spremnosti računaju od trenutka kad bi pismo spremnosti bilo predano da nije bilo navedenih smetnji.

Pismo spremnosti (*letter of readiness*) je pisana obavijest zapovjednika krcatelju o spremnosti broda za ukrcavanje. Pismo spremnosti predaje zapovjednik a ne prijevoznik ili njegov agent. Ono znači da su skladišta uredna, čista i na svaki način podobna za ukrcavanje. Ono je bitno za početak računanja vremena stojnica.

Pismo spremnosti dostavlja se krcatelju na njegovu adresu i u radno vrijeme, no može i drugačije ako ga krcatelj hoće prihvati. Razlikujemo predano (*tendered*) i prihvaćeno (*accepted*) pismo spremnosti.. Zakonik ne spominje trajanje radnog vremena. To su imale uzance odredivši radno vrijeme za primitak pisma spremnosti između 08 i 17 sati.

Ako prijevozniku nije znana adresa krcatelja ili ga se na danoj adresi ne može predati jer krcatelja primjerice nema ili ga on neće primiti, prijevoznik mora tražiti uputu od naručitelja. U tom slučaju učinci pisma spremnosti (početak računanja vremena stojnica npr.) nastaju u času kada bi ono bilo predano da nije bilo smetnje. Ranije je Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi propisivao da se u slučaju smetnje postupa prema lučkim običajima. Uzance o tome imaju odredbu prema kojoj ako postoji smetnja, pismo se spremnosti oglaši na tabli lučke kapetanije i dnevnom tisku.

Plediram da se Zakonik u tom smislu izmjeni što je u predložak ušlo.

Krcatelj može odbiti pismo spremnosti ako brod nije spreman, pa ima pravo brod pregledati prije ukrcanja. Pismo se spremnosti predaje i kada se radi o iskrcavanju tereta.

Članak 492.

Pismo spremnosti ne predaje se ako brod plovi u linijskoj plovidbi.

Pri prijevozu brodom u linijskoj plovidbi teret se ukrcava čim brod na određenom mjestu bude spreman za ukrcavanje.

U linijskoj plovidbi se pismo spremnosti ne predaje. Nema vremena stojnica ni prekostojnica. Nema naknade za vrijeme prekostojnica ni uštede (*dispatch money*). Zapovjednik ima pravo zahtijevati ukrcaj čim je brod privezan, pa krcatelji obično pripremaju teret na obali gdje će se krcati. Prijevoznik može imati u luci stalno mjesto gdje krcaju njegovi brodovi ili ga određuje koordinacija ili plan svih sudionika u prijevozu i ukrcaju u luci. Ako nema broda ili ovaj kasni, krcatelj može tražiti uskladištenje tereta na trošak prijevoznika.

Odredba ovog članka primjenjuje se i pri iskrcaju pa ćemo vidjeti da prijevoznik ima pravo uskladištitи teret na trošak primatelja ako se ovaj ne pojavi pri iskrcaju.

Kada je brod privezan može krcati ali kada je spreman bez obzira na činjenicu da ne mora predati pismo spremnosti.

Članak 493.

Zapovjednik broda može predati pismo spremnosti ako je brod spreman za ukrcavanje, a nalazi se na mjestu u luci prema čl. 484., 485., 487. i 488. ovog zakona ako je dobio prethodne dozvole za promet s kopnom i za ukrcavanje i ako su obavljene druge radnje koje omogućuju ukrcavanje tereta u brod.

Pismo spremnosti može se predati i ako brod nije bio doveden na mjesto iz stavka 1. ovog članka ako je u tome bio spriječen razlozima koji padaju na teret naručitelja.

Vec je rečeno da brod mora imati "*nulla osta*" za doticaj s kopnom. Naime ne dobije li dozvolu od nadležnih tijela mora ići u karantenu do ispunjenja zdravstvenih uvjeta za kontakt s kopnom. Danas lučke i zdravstvene vlasti ne idu to provjeravati na brod nego se ta dozvola daje i sredstvima za komunikaciju na daljinu, radiom ili drugim elektroničkim putom. Osim prethodnih dozvola brod mora biti spreman a zapovjednik predati pismo spremnosti. Ovdje se ponavlja dužnost zapovjednika na predaju pisma spremnosti i valja se toga držati. Naime prema našoj arbitarnoj praksi, u slučaju kada brod faktično nije bio spremna, pomorski agent je umjesto zapovjednika predao i potpisao pismo spremnosti, što nije ovlast pomorskog agenta niti on može zastupati zapovjednika. **Došlo je do štete na teretu (prljavost ranijeg tegljenja ugljena na novo ukrcani teret celuloze)**. Na tužbu primatelja koji je dokazao svoje navode, arbitraža je salomunski presudila da su za štetu odgovorni krcatelj koji nije dobro pregledao spremnost broda, brodar koji nije "spremio brod" i pomorski agent koji je potpisao i izdao pismo spremnosti.

Prema drugom stavku ovog članka pismo se spremnosti može predati ako brod nije doveden na mjesto privezivanja, ako je to spriječeno zbog razloga koji ne padaju na teret krcatelja. Pitanje koje se često pojavljuje je zakrčenost luke pa se brod ne može privezati. U tim slučajevima u ugovornim zaporkama o vremenu stojnicama brodari traže unošenje klauzule (*whether in berth or not*), ili "vrijeme izgubljeno pri čekanju priveza računa se kao vrijeme ukrcaj/iskrcaja ili kao vrijeme stojnica" (*time lost in waiting for berth to count as loading/dischargins time or as laytime*).

U tim slučajevima prijevoznik može predati pismo spremnosti i ako brod nije privezan.

Članak 494.

Brodar preuzima teret ispod vitla.

Radi se o klasičnom preuzimanju tereta s troškovima i rizikom za njega prema linijskim uvjetima. Preuzimanje je pravni čin koji valja razlikovati od tehničkog časa ukrcavanja. Pri analizi odredaba o odgovornosti prijevoznika za štete pri prijevozu, vidjeti ćemo da ona traje od preuzimanja (primitka) do predaje. Predaja je također pravni čin koju treba razlikovati od iskrcajanja.

Ako nije što drugo dogovoren prijevoznik predaje teret također ispod vitla. To znači da se primopredaja prema Zakoniku obavlja uz bok broda (*alongside the ship*). To vrijedi za linijske brodove i one slobodne plovidbe. To dakako ne isključuje mogućnost ugovaranja FIO klauzule s ranije spomenutim varijantama. Rezultat je prebacivanje troška i rizika na korisnika prijevoza. Takvo prebacivanje jasno je vidljivo pri ugovaranju klauzule o teškim teretima (*heavy lift clause*) za terete koje u pravilu prelaze 2 tone.²⁸

²⁸ Ispitati Grabovac o. c. str. 31

Članak 495.

Zapovjednik broda dužan je krcatelju koji sam krca teret na brod dati upute o načinu slaganja tereta da bi se izbjegla oštećenja tereta koja mogu nastati zbog toga što se teret prevozi brodom.

Krcatelj se pri ukrcavanju tereta mora držati uputa zapovjednika broda koja se odnose na raspored tereta u brodu i ostale okolnosti u vezi sa sigurnošću osoba, broda, njegovih uređaja i opreme te drugog tereta u brodu i sprečavanje onečišćenja okoliša.

Iz toga izlazi da je **za ispravno slaganje odgovoran Zapovjednik**. U tom pravcu može davati upute krcatelju kada je rizik slaganja s troškom na teret krcatelja.

No, radi se o osobnoj obvezi zapovjednika koja ulazi u njegovu nautičku djelatnost. To je rukovanje brodom u koje spada i slaganje tereta, jer o tome ovisi stabilitet i sigurnost broda.

Ako bi zbog lošeg slaganja došlo do oštećenja tereta, prijevoznik bi se mogao prizvati na nautičku grešku, što upućuje krcatelja tražiti naknadu štete od zapovjednika.

Kada teret slaže krcatelj, ovaj mora slijediti upute zapovjednika, sukladno stavku 1 ovog članka.

Članak 496.

Teret se ne može smjestiti na palubu broda bez suglasnosti krcatelja, ako nije riječ o teretu koji se obično smješta na palubu.

Kako je rečeno uz komentar članka 480. članak 496. ima posebne odredbe o tzv. palubnom teretu. No i u jednom i drugom slučaju Zakonik prvenstveno upućuje na sporazum ili izričiti sporazum stranaka.

Kada se govori o smještaju na palubu misli se na nezaštićeni dio palube. To je jasno izlaganje tereta većim rizicima.

Kada bi prijevoznik smjestio na palubu bez pristanka krcatelja odgovarao bi za svekoliku štetu. Što više, može se postaviti pitanje sposobnosti broda za plovidbu, što krši norme o sposobnosti koje su kogentne.

Prema engleskom pravu kršenje obveze smještaja tereta pod palubu je povreda ugovora o prijevozu koja opravdava mogući odustanak korisnika prijevoza od ugovora.²⁹ Haška pravila se ne primjenjuju ako prijevoz na palubi nije upisan u teretnicu. To ne traže Hamburška pravila. Članak 496. ipak ima izuzetak, a to je teret koji se obično krca na palubu, primjerice drvo. Tu dolaze i lagani ali voluminozni tereti ako podnose izlaganje vremenskim nepogodama.

Članak 497.

Količina tereta koja se predaje na prijevoz može se odrediti brojem komada, težinom ili obujmom. U slučaju sumnje količina tereta određuje se mjerom koja je uobičajena u luci ukrcavanja.

Koja će se mjera primijeniti ovisi o vrsti tereta i sporazu stranaka. Prijevoznici uvijek nastoje to odrediti prema najpovoljnijoj vozarini.

Težina se danas posvuda označava u tonama a obujam u kubičnim metrima. Ove se mjeru nazivaju "jedinica tereta". Oznaka za težinu je **W** (*weight*) a za obujam **M** (*measurement*). U vozarskim se tarifama cijena prijevoza označava sa **W/M**. Uzima se da kada teret kubira 20% više no što teži, primjenjuje se obujam za određivanje vozarine.

Dakako da stranke mogu ugovoriti i druge mjeru gdje su one u uporabi, primjerice *long* ili *short* tone. To je smisao drugog stavka koji precizira da takva mjeru treba biti uobičajena u luci ukrcavanja.

Članak 498.

Umjesto ugovorenog tereta može se predati na prijevoz drugi teret, ako se time ne mijenjaju uvjeti prijevoza na štetu brodara ili ako zbog toga ne bi došlo do zadržavanja broda ili ako ne bi bila ugrožena sigurnost broda i drugog tereta te ako naručitelj dade brodaru, na njegov zahtjev, osiguranje za tražbine koje bi mogle nastati zbog zamjene tereta.

²⁹ Slično Grabovac, o.c. str. 32.

Ako je ugovoreni teret već bio ukrcan, troškove u vezi s njegovim iskrcavanjem i ukrcavanjem drugog tereta snosi naručitelj.

Zamjena tereta moguća je ako:

1. se ne mijenjaju uvjeti prijevoza,
2. ako time ne bi došlo do zadržavanja broda,
3. ako ne bi bila ugrožena sigurnost broda i drugog tereta,
4. ako naručitelj da prijevozniku jamstva za eventualne štete nastale zamjenom.

Ako se ukrcani teret zamjenjuje drugim, troškove s tim u svezi snosi naručitelj.

Odredba ovog članka je u korist korisnika prijevoza, ali je moguća jedino pod opisanim uvjetima.

Članak 499.

Naručitelj odnosno krcatelj dužan je brodaru dati upute za manipulaciju teretom ako se teret ne nalazi u redovnome trgovackom prometu i ako bi zapovjednik bio dužan poduzeti posebne mjere pri slaganju tereta.

Logična odredba ako teret nije u trgovackom prometu, ali nije jasno koji je to teret. U prvom redu ta se dužnost stavlja na teret krcatelja pa ima previše diskrecije u tome. **To ne znači da zapovjednik ne može tražiti posebne upute po njegovoj ocjeni, i ne samo kad su potrebne mjere pri slaganju tereta.** Problemi nastaju kada treba dokazivati tko je znao radi li se o takvu teretu ili ne.

Članak 500.

Ako je riječ o opasnom teretu, naručitelj odnosno krcatelj dužan je obavijestiti brodara, i bez njegova zahtjeva, o naravi opasnosti i naznačiti koje zaštitne mjere treba poduzeti.

Ako obavijest o opasnom teretu koji se prevozi nije naznačena u teretnici ili u pismenoj ispravi o ugovoru o prijevozu, teret dokazivanja da je brodar znao za opasnost skopčanu s prijevozom tog tereta pada na korisnika prijevoza.

Prijevoznik mora znati osobine tereta koji prevozi, posebice njegova opasna svojstva, sigurnosti radi. Mislim pri tome na sigurnost osoba, broda i stvari pa i trećih koji dolaze u doticaj s brodom i teretom. Koliko je to pitanje važno dokazuje preporka Konvencije o zaštiti ljudskih života na moru (SOLAS) za donošenje Međunarodnog pomorskog kodeksa opasnih tereta. Prema konvenciji ima 9 kategorija opasnih tereta u osam skupina. No s obzirom na statičnost tih međunarodnih ugovora.³⁰ IMO je kasnih osamdesetih godina radio na i izradio Međunarodnu konvenciju o odgovornosti i naknadi štete u svezi s prijevozom opasnih i štetnih tvari morem. Prilog konvencije je lista takvih tvari koja svakodnevno raste tako da je od početnih 600 narastao na više tisuća i zapravo je nemoguće nabrojiti što je u određenom času opasno i što ima novoga a opasnog. Opasnost se može otkriti i tijekom putovanja ili pri iskrcaju. U tom slučaju radi se o smetnji za nastavak putovanja ili iskrcaja. Prema člancima 566. i 567. Zakonika, zapovjednik u takvim slučajevima ima na raspolaganju dijapazon prava od iskrcaja tereta, neutralizacije opasnosti do bacanja tereta, što ovisi i o stupnju ugrožavanja osoba, broda i ostalog tereta.

Ako opasnost nije bila naznačena u teretnici ili drugoj pisanoj ispravi o prijevozu, teret dokaza da je prijevoznik znao za tu osobinu pada na korisnika prijevoza.

Članak 501.

Brodar ne smije primiti na prijevoz teret čiji je uvoz, provoz ili izvoz zabranjen ili se krijumčari.

Brodar nije dužan primiti na prijevoz teret koji je po svojoj naravi opasan, ako mu opasno svojstvo tereta u vrijeme sklapanja ugovora nije bilo niti moralno biti poznato.

Brodar nije dužan primiti na prijevoz teret koji, s obzirom na svoje stanje i na stanje ambalaže, predstavlja opasnost za osobe, brod i okolicu te drugi teret s kojim tijekom prijevoza dolazi ili može doći u dodir.

³⁰ Hrvatska je prihvatile SOLAS konvenciju s prilozima i njihove kasnije izmjene

U prvom stavku riječ je o zabranjenom teretu. To su krijumčarene stvari, droge, bijelo roblje i one kojih je prijevoz zabranjen međunarodnim ili domaćim normama.

Pitanje koje se pojavljuje je da li je prijevoznik znao ili morao znati za zabranu. Mislim da je teško braniti se neznanjem jer je zabrana propisana a neznanje propisa ne opravdava (*ignorantia legis nocet*).

Drugi stavak vraća se na opasni teret čiji je prijevoz dopušten, ali ga prijevoznik nije dužan primiti na prijevoz ako mu je opasnost znana ili trebala biti znana u času sklapanja ugovora o prijevozu.

Konačno, prema trećem stavku prijevoznik nije dužan primiti na prijevoz teret koji bi prema svom stanju ili onome omota mogao predstavljati opasnost za osobe, brod, okoliš i drugi teret. Ovu odredbu valja usporediti s onima iz članaka 566, 567, 570, 572, 573 i 574.

Članak 502.

Naručitelj je odgovoran brodaru za nanesenu štetu osobama, brodu, teretu, okolišu te za sve druge štete i troškove prouzročene manjkavim stanjem ambalaže.

Pakiranje je dužnost krcatelja pa je logično da odgovara za štetu zbog manjkavosti.

U ovom članku ne postoji odredba o neodgovornosti krcatelja ako je prijevoznik znao ili trebao znati loše pakiranje. Mišljenja sam da bi ta okolnost morala biti oslobođajuća.

Članak 503.

Naručitelj je odgovoran brodaru za nanesenu štetu osobama, brodu, teretu, okolišu te za sve druge štete i troškove prouzročenu prirodnim svojstvima i stanjem tereta ako brodaru ta svojstva i stanje tereta nisu bili niti morali biti poznati.

Ovdje se ne mora nužno raditi o opasnom teretu nego o njegovim prirodnim osobinama i stanju. Naručitelj odgovara prijevozniku za štetu ako te osobine ili stanje nisu prijevozniku bile ili morale biti poznate.

Mislim da prijevoznik može valjano se braniti neznanjem spomenutih okolnosti.

Prirodne osobine tereta moraju biti znane specijaliziranom prijevozniku a stanje može uvijek provjeriti, tako da se naručitelj može oslobođiti.

Članak 504.

Odredbe čl. 486., 490., 491. i 494. ovog zakona primjenjuju se ako običajima luke nije drugačije određeno.

Već je bilo riječi o kontroverznoj valjanosti običaja odnosno u nas uzanca iz 1951. odnosno 1982. za Riječki zaljev. Pledirao sam da se ovaj članak ukine i supsidijarno primijeni zakon. Naime nisu samo spomenuti članci povezani s običajima, a ovi bi se inače primijenili kad nema druge norme kao jedini izvor, primjerice određivanja radnog vremena u pojedinim slučajevima ili norme ukrcavanja ili iskrcavanja u pojedinoj luci.

Teško je svakako ograničiti se na članke ovdje spomenute i ostavlja se prazan prostor za ostala pitanja normirana uzancama.

Vrijeme ukrcavanja

Članak 505.

Brodar je dužan preuzimati teret na prijevoz tijekom radnog vremena luke.
Radno vrijeme luke određuje, u skladu sa zakonom, tijelo koje upravlja lukom.

Ovim se člankom otvara važno pitanje vremena ukrcavanja. Uvodno treba reći da ove odredbe dolaze do primjene i pri iskrcavanju. Treba nadalje imati na umu da je cijelo poglavje dispozitivne naravi i valja na to paziti pri ugovaranju.

Članak 506.

Stojnice počinju teći početkom prijepodnevnoga radnog vremena odnosno poslijepodnevnoga radnog vremena, uz uvjet da je pismo spremnosti predano najkasnije dva sata prije proteka prijepodnevnoga odnosno poslijepodnevnoga radnog vremena.

Trajanje stojnica određuje se prema običajima luke.

Stojnice se određuju prema radnim danima i dijelovima radnog dana, pri čemu se kao jedan radni dan računaju 24 tekuća sata.

U radne dane ne računaju se nedjelje, državni i drugi praznici kad se u luci ne radi, a ni vrijeme kad se, zbog vremenskih neprilika ili smetnji na strani broda, nije moglo ukrcavati.

I usprkos naslovu poglavla u ovom članku zakonodavac rabi izraz stojnice.

Potsjećam na ono što sam rekao o tome. Ponovit ću, stojnice (*lay days*) je termin kada brod mora doći na ukrcaj pod prijetnjom odustanka, dok je u ovom i slijedećim člancima riječ o vremenu stojnica (*lay time*).

Povjerenstvo je međi inim u izmjene Pomorskog Zakonika predvidjelo i takav ispravak.

U četiri stavka ovog članka propisan je početak tijeka vremena stojnica, njegovo trajanje i što se u to vrijeme po zakonu računa. U drugom stavku kaže se da se trajanje vremena stojnica određuje prema običajima luke.

Treba znati da je vrijeme stojnica ono koje redovno i nenaplatno стоји krcatelju na raspolažanju za ukrcaj (primatelju za iskrcaj) tereta. Ono se ne može odrediti jedinicom vremena tj. danima, satima i djelovima sata ili količinom tereta kojise ukrcava/iskrcava tako da se odredi norma za ukrcaj broda, dijela broda ili skladišta. Za to u svim lukama postoje norme ukrcaja/iskrcaja pojedinog tereta. Određivanje je moguće i određivanjem roka (3 dana) za svaku operaciju, zbrajanjem roka ukrcavanja i iskrcavanja (5 dana za ukrcaj/iskrcaj). To se zove i reverzibilno računanje vremena, pri čemu se vrijeme ušteđeno za ukrcavanje može trošiti za iskrcavanje ili se može više utrošenog vremena ukrcavanja oduzeti od ušteđenog vremena iskrcavanja. Moguće je ugovoriti ukrcavanje/iskrcavanje onako brzo kako brod može primiti/isporučiti teret (*as fast as the vessel can receive/deliver the cargo*) ali to je klasična linijska klauzula gdje nema računanja vremena ni naknade za prekostojnice.

Vrijeme stojnica prema Zakoniku određuje se radnim danima ili njegovim djelovima pri čemu se u radni dan računaju tekuća 24 sata. Time se izbjegavaju dileme u lukama gdje radni dan traje manje od 24 sata, primjerice 8 sati. Uobičajeno ugovaranje vremena stojnica i prema uzancama iz 1951. i 1982. je sadržano u ovim klauzulama:

- Tekući dani (*running days*) gdje se vrijeme stojnica računa neprekidno po kalendaru,
- Tekući dani bez nedjelja (*running days Sundays excepted – SEX*). Tu se u vrijeme stojnica računaju dani neprekidno po kalendaru, isključivši nedjelje,
- Tekući dani bez nedjelja i blagdana (*running days Sundays and holidays excepted – SHEX*) prema kojoj se u vrijeme stojnica dani računaju neprekidno po kalendaru, izuzev nedjelja i dana proglašenih blagdanom prema propisima važećim u luci. Ova klauzula odgovara onoj o radnim danima” (*working days*),
- Tekući dani ukoliko vrijeme dozvoljava (*weather permitting running days*) kada se u vrijeme stojnica računaju dani neprekidno po kalendaru izuzev lošeg vremena,
- Pogodni radni dani (*weather working days*). Tu se u vrijeme stojnica računaju dani neprekidno po kalendaru, izuzev nedjelje i blagdana u luci, kao i vrijeme za koje je ukrcavanje ili iskrcavanje bilo obustavljeni uslijed lošeg vremena ili više sile.

Pitanje više sile je posebno. Naime ono ne obuhvaća smetnje na brodu. Ali ako se radi o štrajku, viša sila je samo opći štrajk u luci ili na brodu. Viša sila je rat ili građanski nemiri.

Jasno je da stranke mogu ugovoriti i druge klauzule o vremenu stojnica.

Već spomenute Rio-ve definicije iz 1997. izdane su zajednički od BIMCA, CMI, FONASBE i INTERCARGA zajednički 1993. pod novim nazivom “Voyage Charterparty Laytime Interpretation Rules”, sadrže tumačenja koja su pertinentna prethodnim. Ima ih 28 a sadrže slijedeće pojmove: 1) luka, 2) vez, 3) pristupačan po dolasku – uviјek pristupačan, 4) vrijeme stojnica, 5) po grotlu dnevno, 6) po radnom grotlu dnevno (WHD – *per working hatch per day*) ili po radnom grotlu dnevno (WHD – *per workable hatch per day*), 7) dan, 8) čisti dan, 9) blagdan, 10) radni dan, 11) tekući dani ili susljedni dani, 12) radni dan ako vrijeme dopušta ili radni dan od 24 sata ako vrijeme dopušta ili radni dan od 24 susljedna sata ako vrijeme dopušta, 13) ako vrijeme dopušta, 14) izuzet ili isključen, 15) ako nije počeo ranije, 16) ako nisu uporabljeni, 17) zajedničko vrijeme stojnica, 18) reverzibilno vrijeme stojnica, 19) pismo spremnosti, 20) pisano, 21) vrijeme izgubljeno u čekanju veza računa se kao vrijeme ukrcavanja ili iskrcavanja ili kao vrijeme stojnica, 22) da je na vezu ili ne (WIBON – *whether in berth or not*) ili bez obzira je li vezan, 23) brod je u slobodnom prometu ili brod je pristupio carini, 24) naknada za prekostojnice, 25) ušteda vremena ili samo ušteda,

26) ušteda na (sve) nepotrošeno radno vrijeme ili na (sve) ušteđeno vrijeme stojnica, 27) ušteda na sve ušteđeno vrijeme, 28) štrajk.

Vidljivo je da samo nabranjanje zauzima mnogo mesta pa mislim dati cjeloviti tekst kao **prilog**. Ipak neke stvari valja naglasiti i uz sam tekst ovog tumačenja.

Jasno da su odstupanja u definicijama minimalno različita od opće prakse ali valja imati na umu da još u Rio de Janeiru su se sukobila tzv. kontinentalna i anglo-američka gledanja, pa su i definicije plod kompromisa.

Prema članku 506. vrijeme stojnica teče zavino od predaje pisma spremnosti. Ako je predano 2 sata prije proteka jutarnjeg radnog vremena, teče od početka poslijepodnevne smjene, a ako je predano 2 sata prije proteka poslijepodnevnog radnog vremena, počinje teći u jutarnjoj smjeni idućeg radnog dana.

Vrijeme od predaje pisma spremnosti do početka tijeka vremena stojnica zove se vrijeme predaha (*free time*) koje služi za pripremu broda i tereta.. U našem zakonu predviđa se da radni dan ima 24 tekuća sata, bez obzira na radno vrijeme luke koja se u tom kontekstu ne spominje. U zadnjem je stavku odredba kada vrijeme stojnica ne teče. To je u slučaju:

1. nedjelje, državnih i drugih blagdana kad se luci ne radi,
2. vremenskih neprilika,
3. smetnje na strani broda.

Nije izričito spomenuta viša sila (osim vremenskih neprilika) ali mislim da racionalno valja uvažiti štrajk, obustavu rada, kongestiju u luci, što je možda moguće širim tumačenjem pojma "vremenske neprilike".

Na kraju valja istaći da naša sudska praksa izjednačava pojmove working i *workable hatch* tako da se smatra da je to radno grotlo, a po jednom mišljenju i najveće (*biggest*) grotlo što ne stoji.

Članak 507.

Nakon proteka stojnica počinju teći prekostojnice.

Prekostojnice se računaju prema tekućim danima i dijelovima dana bez prekida.

Prekostojnice se ne računaju za vrijeme u koje se nije moglo raditi zbog smetnji na strani broda.

Ono što je rečeno za vrijeme stojnica valja **primijeniti** u tom članku, tj. govoriti o vremenu prekostojnica.

To je ono vrijeme koje se nastavlja na vrijeme stojnica ako ukrcavanje/iskrcavanje nije završeno za vrijeme stojnica. Kako je predviđeno u idućem članku za vrijeme prekostojnica se plaća naknada pa je razlika između vremena stojnica i onog prekostojnica u naplatnosti.

Vrijeme prekostojnica računa se prema tekućim (*running*) danima od 24 sata ili dijelovima dana neprekidno. Staro englesko načelo je to izricalo riječima "jednom u vremenu prekostojnica uvijek u vremenu prekostojnica (*once on demurrage, always on demurrage*)". Prema tom načelu vrijeme prekostojnica se ne prekida. Naš Zakonik međutim pravilno obustavlja računanje vremena prekostojnica u razdoblju kada se nije moglo raditi zbog smetnja na strani broda.

Nedostatak ovog članka je što ne predviđa trajanje vremena prekostojnica. U toj situaciji došle bi do primjene Lučke uzance koje ograničavaju trajanje vremena prekostojnica na 10 dana. Ovo je razdoblje zacijelo u uzancama preuzeto od iste klauzule tipiziranog brodarskog ugovora na putovanje tipa "Gencon". Daleko bolje je rješenje bilo u plovvidbenom zakonu bivše Jugoslavije koji je propisivao da vrijeme prekostojnica iznosi polovicu trajanja vremena stojnica, pa plediram za takvo rješenje u predstojećoj noveli.

Članak 508.

Brodar ima pravo na posebnu naknadu za prekostojnice.

Visina naknade za prekostojnice određuje se prema visini naknade za prekostojnice kod drugih sličnih brodova u istoj luci u isto vrijeme; a ako to nije moguće, visina naknade određuje se prema visini naknade za prekostojnice drugih sličnih brodova u najbližoj luci u isto vrijeme.

Naknada za prekostojnice plaća se svakog dana unaprijed za cijeli dan; ali ako je ukrcavanje obavljeno prije proteka dana za koje je naknada unaprijed plaćena, brodar je dužan vratiti razmjerni dio naknade.

Naknada za vrijeme prekostojnica se ugovara. U protivno primjenjuje se stavak 2. ovog članka. Stavak 3. govori o dospjelosti naknade za prekostojnice.

Za izračun vremena prekostojnica uzima se ugovor zbog visine naknade i činjenično stanje za vrijeme ukrcavanja/iskrcavanja (*statement of facts*) pa se na toj osnovi izrađuje vremenska tablica (*time sheet*) koja pokazuje visinu naknade.

Moguće je utrošiti manje vremena od dozvoljenog (*allowed*) za ukrcavanje/iskrcavanje. Da bi korisnik prijevoza mogao zahtijevati naknadu za uštedu treba je ugovoriti. Uobičajeno je da naknada za uštedu iznosi polovicu naknade za prekostojnice.

Riove definicije imaju 3 odredbe o uštedi. To su:

- 1) Ušteda (*despatch money ili despatch*) što znači ugovoreni iznos koji plaća brodar ako brod završi ukrcavanje ili iskrcavanje prije protoka vremena stojnica.
- 2) Ušteda na (sve) ušteđeno radno vrijeme (*despatch on (all) working time saved (WTS)*) ili na (sve) ušteđeno vrijeme stojnica (*on (all) laytime saved*) što znači da se ušteda plaća od završetka ukrcavanja ili iskrcavanja do prestanka vremena stojnica isključivši svako razdoblje izuzeto od vremena stojnica.
- 3) Ušteda na sve ušteđeno vrijeme (*despatch on all time saved – ATS*) što znači da se ona plaća od vremena završetka ukrcavanja ili iskrcavanja do prestanka vremena stojnica uključujući razdoblja izuzeta od vremena stojnica.

Članak 509.

Ako se naknada za prekostojnice ne plati o dospjelosti, brod može odmah otploviti s ukrcanim dijelom tereta.

U slučaju iz stavka 1. ovog članka brodar zadržava pravo na punu vozarinu, naknadu za prekostojnice i druge tražbine koje mu pripadaju prema ugovoru.

Članak sankcionira posljedice neplaćanja naknade za prekostojnice o dospjelosti. Pri iskrcavanju brodar ima pridržaj na teretu.

Zakonik nema odredbu ranijeg plovidbenog zakonika prema kojoj brod mora ukrcati teret koji se nalazi uz bok broda (*alongside the ship*). Za to vrijeme ima pravo na naknadu za izvanredne prekostojnice.

Ako nije što drugo bilo ugovorenog ta je naknada bila 50% viša od naknade za prekostojnice. Plediram da se takva odredba vrati novelom Zakonika.

Članak 510.

Kad brod može otploviti i s ukrcanim dijelom tereta zato što prekostojnice nisu plaćene o dospjelosti ([članak 509](#)) brodar ima pravo odustati od ugovora i iskrcati teret ako ukrcani dio tereta ne daje zadovoljavajuće jamstvo za tražbine brodara iz ugovora o prijevozu.

Pri iskrcavanju tereta brodar je dužan postupiti s pažnjom urednog brodara, uzimajući u obzir okolnosti slučaja.

U slučaju odustajanja od ugovora i iskrcanja tereta brodar zadržava pravo na punu vozarinu, na naknadu za nastale prekostojnice i na naknadu troškova iskrcavanja koji nisu uračunati u vozarinu te na druge tražbine koja mu pripadaju prema ugovoru.

Proširuje se prvo brodara ako naknada za prekostojnice nije plaćena o dospjelosti. Proširenje ide do prava brodara na odustanak od ugovora.

Članak 511.

Odredbe ovog zakona koje se odnose na stojnice i prekostojnice ne primjenjuju se na prijevoz brodovima linijske plovidbe.

Pri prijevozu brodovima linijske plovidbe krcatelj je dužan predavati teret onom brzinom kojom ga brod može preuzimati.

Već je rečeno da u linijskoj plovidbi nema puno spremnosti (usp. čl. 492), nema vremena stojnica ni prekostojnica. Linijski brod ima red plovidbe i korisnik prijevoza mora biti spreman. Brod preuzima, a i predaje, teret onako brzo kako može (*as fast as she can*). Brodaru pripada naknada za zadržavanje broda (*damages for detention*) ako javi krcatelju da će iskrcati ipak cijeli teret, [ali nije njegova dužnost o čemu idući članak](#).

Članak 512.

Brod linijske plovidbe nije dužan čekati na ukrcavanje preko vremena određenog za odlazak broda koji je predviđen redom plovidbe, ako smetnja za ukrcavanje ne pada na stranu broda.

Za smetnju ne traži se krivnja. Usporediti s tumačenjem prethodna članka.

Članak 513.

Krcatelj je dužan zapovjedniku broda na vrijeme predati carinske i druge isprave potrebne za ukrcaj, prijevoz i iskrcaj tereta.

Ako te isprave nisu predane za vrijeme trajanja stojnica odnosno prekostojnica, a pri prijevozu brodom linijske plovidbe do vremena određenog za odlazak broda, zapovjednik broda ima pravo iskrcati teret.

U slučaju iz stavka 2. ovog članka brodar zadržava pravo na punu vozarinu i na naknadu za nastale prekostojnice, odnosno na naknadu štete za zadržavanje broda linijske plovidbe i na naknadu svake druge štete.

Osiguranje carinskih i drugih isprava za ukrcavanje, prijevoz i iskrcavanje dužnost je krcatelja.

Ako to krcatelj ne učini zapovjednik ima pravo iskrcati teret, i zadržava pravo na punu vozarinu, naknadu za prekostojnice ili zadržavanje (*detention*) i naknadu ostale štete.

Članak 514.

Odredbe članka 505. st. 1. i čl. 506., 507., 508., 511. i 512. ovog zakona primjenjuju se ako običajima luke nije drugačije određeno.

Ponavlja odredbe iz članka 504. s drugim uzancama, no stoji tumačenje uz članak 504.

Prijevozne isprave

Članak 515.

Poslije završenog ukrcavanja brodar je dužan krcatelju, na njegov zahtjev, izdati teretnicu.

To je jedno od važnijih poglavlja zakonika. ZPUP predviđao je sličnu brodarevu dužnost za teretni list u unutarnjoj plovidbi. Ako se prihvati predložak novele to bi vrijedilo i za Pomorski teretni list (*sea way bill*). U teretnici postoji kako znamo konvencija koja se primjenjuje samo kad je teretnica izdana. Ona se izdaje samo na zahtjev krcatelja. Ako to krcatelj zahtjeva prijevoznik mora izdati teretnicu. Ta je odredba kogentne naravi (vidi čl. 519.).

Teretnica ima sljedeće funkcije. Ona je:

- 1) vrijednosni papir
- 2) potvrda o primitku robe na prijevoz
- 3) dokaz o postojanju i sadržaju ugovora o prijevozu

Ad 1) Kao vrijednosni papir teretnica utjelovljuje vrijednost stvari u njoj upisane. Ona je cirkulacijska i prenosiva isprava koja slijedi vlastitu pravnu sudbinu. Može biti samostalnim predmetom pravnih poslova. To što je tradicijski (prenosivi) papir znači da se njenim prijenosom prenosi u njoj upisana roba. Služi za naplatu vrijednosti robe putem dokumentacijskog akreditiva pri distantskoj prodaji.

Ad 2. Dokaz o primitku stvari na prijevoz znači da je roba ukrcana na brod ili primljena radi ukrcavanja i da će biti predana njenom imatelju.

Ad 3. Dokaz o postojanju i sadržaju ugovora je ipak po engleskoj doktrini (*prima facie evidence*) prema kojoj je moguć protudokaz – *praeemptio iuris*.

Vidjet ćemo da spomenuta dokazna svojstva ima i teretni list kojeg se uvođenje predviđa u izmjeni zakonika, ali nije utrživ (negociabilan) jer nije vrijednosni papir.

Članak 516.

Ako je teret predan brodaru prije ukrcanja, krcatelj može zahtijevati da mu brodar izda potvrdu o preuzimanju tereta ili teretnicu koja sadrži uočljivu napomenu "primljeno za ukrcaj" (teretnica za ukrcaj).

Brodar koji je izdao teretnicu za ukrcaj može, umjesto da izda teretnicu, stavljanjem napomene "ukrcano" na teretnicu za ukrcaj potvrditi da je ukrcavanje obavljeno.

To se događa u linijskom prijevozu kada teret stigne prije broda. Krcatelj ima pravo tražiti ili potvrdu o predaji tereta, primjerice u lučka skladišta, ili teretnicu s napomenom primljeno za ukrcaj (*received for shipment*) koja ima sve osobine konačne teretnice. Kada se teret ukrca može se staviti na teretnici primljeno za ukrcaj opasku i pečatom "*on board*" ili "*shipped on board*", Zakon ne kaže ali treba staviti i datum ukrcaja. Izdavanje teretnice "primljeno za ukrcaj" predviđaju i Haško-Visbijska- i Hamburška pravila.

Članak 517.

Ako je brodar izdao teretnicu za ukrcaj, krcatelj je dužan pri primitu teretnice vratiti brodaru teretnicu za ukrcaj.

Ako je prije izdavanja teretnice bila izdana potvrda o preuzimanju tereta, krcatelj je dužan pri primitu teretnice tu potvrdu vratiti brodaru.

Ako je izdao teretnicu za ukrcaj ili potvrdu o primitu tereta, brodar ima pravo tražiti njihov povratak pri izdanju teretnice ukrcano.

Članak 518.

Ako je teret koji je kao predmet prijevoza morao biti ukrcan u razne brodove, ili kad su u pitanju različite vrste robe, ili je teret podijeljen u razne partie, brodar i krcatelj imaju pravo zahtijevati da se za svaki upotrijebljeni brod ili za svaku vrstu robe ili za svaku partiju tereta izda posebna teretnica.

Ako se teret krca na brod u rasutom stanju, krcatelj ima pravo zahtijevati da se za određene količine tereta izda posebna teretnica.

Predviđen je slučaj kada obje stranke mogu tražiti izdavanje više teretnica:

- 1) kad su u pitanju razne vrste tereta
- 2) ako je teret podijeljen u partie
- 3) ako je teret krca u rasutom stanju, u tom slučaju samo krcatelj može tražiti izdavanje više teretnica

Članak 519.

Sporazum stranaka sklopljen protivno odredbama članka 515. i članka 516. stavka 1. ovog zakona nema pravni učinak.

Potpisuje se kogentnost tj. neizbjegnu dužnost izdavanja teretnice ili teretnice primljeno za ukrcaj na zahtjev krcatelja.

Članak 520.

Teretnica može glasiti na ime, po naredbi, ili na donosioca.

Ako u teretnici koja glasi po naredbi nije imenovana osoba prema čijem je nalogu brodar dužan predati teretnicu, teret se predaje po naredbi krcatelja.

Teretnica je vrijednosni, prema tome i prenosivi (cirkulacijski) papir. S obzirom na način njihova prijenosa teretnice se dijele na teretnice koje glase:

- 1) na ime gdje se poimence navodi korisnik
- 2) po naredbi gdje se poimence navodi po čijoj se naredbi teretnica prenosi. Ako to nije učinjeno jer je čisti "order" i ne zna se korisnik, ona se prenosi po naredbi krcatelja.
- 3) na donositelja, pa se teret predaje onome koji ju ima u posjedu (*bill to the bearer*).

Članak 521.

Teretnica na ime prenosi se ustupanjem, teretnica po naredbi - indosamentom, a teretnica na donosioca - predajom.

Na oblik i učinak indosamenta na odgovarajući se način primjenjuju odredbe mjeničnog prava, osim odredaba o regresu.

Određuje se način prijenosa teretnica spomenutih u prethodnom članku.

Ad 1. Teretnica na ime prenosi se ustupanjem cesijom. Zove se i recta papir, prema kojemu je samo primatelj ovlaštenik na teret. Za prijenos je potreban ugovor o ustupanju na cesiji, prema kome cedent (ustupatelj) prenosi svoje pravo jer je on imenovan na cesonara (ustupanik) koji stječe to pravo. O tome moraju obavijestiti treću osobu (*cessus*) i to pisanim putom. To čini cesiju trostranim ugovorom. Cessus kojeg se obavještava je brodar.

Ad 2. Teretnica po naredbi prenosi se indosamentom (naledjem) tako da se upravo na naledu napiše ime indosatora, npr. umjesto meni teret predajte x.y. uz potpis indosanta. To je tzv. puni indosament. Ali može biti i nepuni (bianco, bianco indosament) gdje se ne navede ime indosatora, već se stavlja jedino potpis indosanta, ili se uz potpis ime indosatora ne upisuje: **umjesto meni teret predajte... (consignee order of...)**

Od indosanta i indosatora valja razlikovati tzv. adresu za izvješčivanje (*notify address*). To znači da se o prispjeću tereta izvještava naznačena osoba. Prijevoznik teret predaje zadnjem indosatoru u neprekinutom nizu indosamenta. Teretnica po naredbi (*to oreder, order of...*) je najviše rabljena u prometu. Na oblik i učinak indosamenta primjenjuje se mjenično pravo, osim prava regresa. To je **prinudna norma** jer je mjenično pravo u cijelosti kogentno.

Ad 3. Teretnica na donositelja se za razliku od one po naredbi, najmanje rabi. To treba pripisati činjenici da je zapravo opasna jer svaki njen držatelj može preuzeti teret.

Članak 522.

Brodar je dužan izdati krcatelju, na njegov zahtjev, više primjeraka teretnica, naznačujući na svakom primjerku broj izdanih primjeraka.

Radi se o izvornicima teretnica. Prema tome treba na svakoj upisati "original", navesti u koliko je izvornika izdana, na svakom primjerku. Više primjeraka radi primjerice za ukazivanje vlasništva na robi, osiguranja, a najviše pri distansijskoj predaji za isplatu dokumentarnog akreditiva.

Izdavanje više primjeraka teretnice valja razlikovati od tzv. naloga za izručenje (*delivery order*). To je pri prijevozu masovnih tereta (npr. kava) koji još nije prodan, a može se prodati raznim kupcima. Tada krcatelj ima pravo od prijevoznika tražiti isporuku dijelova tereta navodeći imena kupaca i dio tereta koji im valja isporučiti. Zapovjednik će postupiti prema takvim nalozima, ali će pri predaji prvog dijela tereta tražiti izvornu teretnicu za cijelu količinu i upisati u teretnicu kome je koliko tereta isporučio, postupajući tako za cijelu količinu opisanu u teretnici i držeći stalno teretnicu u posjedu.

Idući članak tretira izdavanje više prijepisa teretnica na zahtjev bilo koje stranke.

Članak 523.

Svaka strana može zahtijevati da se za njezine potrebe sastavi više prijepisa teretnica.

Na svakom prijepisu teretnice mora biti navedeno da je riječ o prijepisu.

Krcatelj mora brodaru, na njegov zahtjev, potpisati prijepis teretnice.

To je zadovoljavanje potreba stranaka u razne svrhe. Sve takve teretnice označava se riječima "*copy not negotiable*" – neutrživi prijepis.

Članak 524.

Teretnica sadrži:

- 1) tvrtku odnosno naziv i sjedište, odnosno ime i prebivalište brodara koji izdaje teretnicu;
- 2) ime odnosno druge podatke o identitetu broda;
- 3) tvrtku odnosno naziv i sjedište, odnosno ime i prebivalište krcatelja;
- 4) tvrtku odnosno naziv i sjedište, odnosno ime i prebivalište primatelja ili oznaku "po naredbi" ili "na donosioca";
- 5) luku odredišta ili vrijeme kad 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 ukrcaja tereta i izdavanja teretnice.

Teretnica može sadržati i druge podatke te uvjete prijevoza.

Odredbu o sadržaju teretnice ne treba doslovce shvatiti jer teretnica uopće ne mora sadržavati sve navedene podatke – ona mora imati samo podatke koji su navedeni u konvenciji o teretnici.

Prema članku 3. stavku 3. ti su podaci:

- 1) oznake potrebne za utvrđenje istovjetnosti robe
- 2) broj koleta ili količinu
- 3) stanje i vanjski izgled robe

Prijevoznik podatke u teretnicu unosi na osnovi pisane prijave krcatelja. Prijave ukrcaja (*shipper's note*). Na osnovi te prijave prijevoznik daje zapovjedniku nalog ukrcaja (*shipping order*). Kad je teret ukrcan, zapovjednik daje krcatelju potvrdu ukrcaja (*mate's receipt*) koju kasnije zamjenjuje teretnicom. Teretnica mora biti potpisana. Nju potpisuje prijevoznik ili njegov zastupnik: zapovjednik ili agent. Osim gornjih podataka teretnica može imati niz drugih na poledini, što dokazuje sadržaj ugovora o prijevozu.

Prema količini klauzula na poledini imamo tzv. long i short forms of B/L.

Klauzule na poledini zaslužuju posebnu analizu. Valja spomenuti jednu koja je uvijek nazočna, tj. tzv. Paramount klauzula. Prema njoj na prijevoz koji se obavlja takvom teretnicom, primjenjuje se haška, ili Haško-Visbijska pravila na način na koji su recipirana u pravnom sustavu zemlje prijevoznika, bez obzira jesu li prihvaćena u zemlji korisnika prijevoza. U sadržaju teretnice opisanom u ovom članku nije navedeno da mora jasno biti navedeno da se radi o teretnici.³¹

Članak 525.

Podatke iz članka 524. ovog zakona mora sadržati i teretnica za ukrcaj, osim podataka o identitetu broda i o mjestu i danu ukrcaja.

Brodar je dužan, kad na teretnicu za ukrcaj stavi napomenu "ukrcano", u nju unijeti podatke o identitetu broda i o danu ukrcaja tereta.

Norme o sadržaju teretnice odnose se na teretnicu primljeno za ukrcaj. Kako sam rekao, kada se ova pretvara u konačnu, treba navesti brod ako to već nije učinjeno i potvrdu da je teret ukrcan. O tome upućujem na tumačenje uz čl. 516. i 517.

Članak 526.

Teretnicu vlastoručno potpisuje brodar ili njegov punomoćnik.

Usporediti s onim što je rečeno o potpisivanju teretnice s napomenom da ovaj članak predviđa vlastoručno potpisivanje.

Ma koliko to stvaralo teškoće pri elektroničkom izdavanju ove isprave, samo vlastoručnost osigurava istinitost podataka.

³¹ Do suprotnog zaključka dolazi Grabovac u o.c str. 53, koji zaključuje da se to izvodi iz Z.O.O.

Članak 527.

Teretnicu sastavlja brodar na temelju pismenih podataka krcatelja.

O tome je bilo riječ. Treba podcrtati da takvu odredbu imaju i Haško-Visbijska i Hamburška pravila.

Članak 528.

Ako postoji opravdana sumnja da podaci što ih je naveo krcatelj o vrsti tereta, ili oznakama koje se na njemu nalaze, ili količini tereta prema broju komada, težini, obujmu ili drugoj jedinici mjere nisu točni ili potpuni, a ako nema razumne mogućnosti da se točnost tih podataka provjeri pri ukrcavanju ili ako su oznake na teretu nejasne ili nedovoljno trajne, brodar broda može u teretnicu unijeti primjedbe s obrazloženjem.

Ova i slijedeća dva članka odnose se na pitanja čiste teretnice. Čista je ona teretnica koja nema prijevozničkih primjedaba. Ako postoji sumnja da su podaci krcatelja o vrsti, oznakama i količini tereta netočni ili nema razumne mogućnosti provjere pri ukrcavanju ili su oznake na teretu nejasne i nedovoljno trajne, prijevoznik može unijeti u teretnicu obrazložene primjedbe. Znači mora se ispuniti nekoliko uvjeta:

- a) da postoji sumnja o netočnosti,
- b) ako nema razumne mogućnosti provjere,
- c) da su primjedbe obrazložene.

Ad a) Brodar mora u teretnicu unijeti podatke koje mu je dao krcatelj, iako sumnja u točnost.

Ad b) Razumna mogućnost provjere ovisi o vrsti tereta, brzini ukrcavanja i nizu drugih okolnosti. Predmijeva se točnost podataka.

Ad c) Primjedbe moraju biti obrazložene. Moramo znati da teretnice imaju unaprijed u obrascu primjedbe *kao "said to be"* (tvrdi se), "*quantity, quantity, value and contents unknown*" (količina, kakvoća, vrijednost i sadržaj nepoznati). Sumnjiva je valjanost takvih klauzula pa bi prijevoznik morao dokazivati kumulativno postojanje sumnje i razumne nemogućnosti provjere.

Klavzula koja se rabi glede vanjskog izgleda tereta je "*shipped in apparent good order and condition*" (ukrcano prividno dobrog izgleda i u dobrom stanju). Ako ima razlog za unošenje primjedbe prijevoznik ju mora unijeti. Primjedba mora biti obrazložena, primjerice "bačve cure", "vreće potrgane", "omoti oštećeni". Krcatelji da bi izbjegli unošenje primjedbe daju prijevozniku jamstva za stete koje bi prijevoznik mogao imati zbog neunošenja primjedbe, jer u stvari krcatelj i prijevoznik varaju primatelja po teretnici. Za razliku od Haško-Visbijskih, Hamburška pravila daju izvjestan legitimitet jamstvenim pismima. Kako bilo, takve su garancije svakodnevica. Prema spomenutim konvencijskim rješenjima brodar mora dokazivati da je bilo mesta primjedbi.

Teretnica bez opaske zove se čista teretnica (*clean B/L*). Banke pri plaćanju robe dokumentarnim akreditivom ne prihvataju "nečiste" teretnice.

Članak 529.

Potpis krcatelja na teretnici ili prijepisu teretnice (čl. 526) ne znači da je krcatelj prihvatio brodareve primjedbe unesene u teretnicu prema odredbama čl. 528. ovog zakona.

Radi se o oborivoj pretpostavci u korist krcatelja. Činjenica je da teretnica nije ugovor nego potvrda o zaključenom ugovoru o prijevozu. Odredba članka 529. bi se mogla tumačiti da se *argumentum a contrario*, mogu mijenjati ostali ugovori. ima stručnjaka koji smatraju da je i tzv. triptih (prijava ukrcaja, nalog ukrcaja i potvrda ukrcaja) ugovor. Prema toj tezi mogao bi se ugovor mijenjati i na teretnici. Ostaje činjenica da teretnica obvezuje primatelja samo zaporkama koje su u njoj sadržane.

Članak 530.

Kad brodar nije unio u teretnicu primjedbe prema odredbama čl. 528. ovog zakona, smatra se, za odnose između njega i trećega zakonitog i savjesnog imatelja teretnice, da je brodar preuzeo teret onako

kako je naznačen u teretnici.

Kad brodar unese u teretnicu primjedbe prema odredbama čl. 528. ovog zakona, pretpostavlja se da je teret preuzeo onako kako ga je predao primatelju dok zakoniti imatelj teretnice ne dokaže suprotno.

U prvom stavku je riječ o čistoj teretnici koja je neoboriv dokaz (*praesumptio iuris et de iure*) da je brodar primio teret kako je opisano u teretnici. Tako smatraju i Visbijska i Hamburška pravila.

U drugom stavku par riječi je o oborivoj pretpostavci (*praesumptio iuris*) da kod nečiste teretnice, primatelj mora dokazati da je bila "čista".

Članak 531.

Pismeni uvjeti ugovora o prijevozu i opći uvjeti brodara obvezuju ovlaštenog imatelja teretnice koji nije naručitelj prijevoza ni krcatelj samo ako se teretnica izričito poziva na te uvjete.

Usmeni uvjeti ugovora o prijevozu koji nisu uneseni u teretnicu ne obvezuju ovlaštenog imatelja teretnice koji nije naručitelj prijevoza ni krcatelj, pa i kad se teretnica izričito poziva na te uvjete.

Ako se teretnica samo općenito poziva na uvjete ugovora o prijevozu i opće uvjete brodara, imatelja teretnice iz stavka 1. ovog članka ne obvezuju one odredbe ugovora o prijevozu i općih uvjeta brodara koji su teći od uvjeta uobičajenih za takve vrste prijevoza.

U odnosu između naručitelja prijevoza i prijevoznika glede sukladnosti ugovora i teretnice prednost imaju odredbe ugovora o prijevozu.

Pisani uvjeti ugovora o prijevozu ili prijevoznički uvjeti obvezuju zakonitog imatelja teretnice samo kad se teretnica na njih poziva, a usmeni ni tada ako imatelj teretnice nije naručitelj ili krcatelj. Sve to ako se teretnica izričito poziva na ugovor ili opće uvjete.

Ako se teretnica samo općenito poziva na njih oni ne obvezuju imatelja teretnice ako su teži od uvjeta uobičajenih za takve vrste prijevoza.

Izričito pozivanje je citat ili redni broj ugovorne zaporce, a općenito primjerice "prema uvjetima charter party tipa Gencon". Mada je to usko vezano vidi se trag prijevoznikove odgovornosti jer je primio teret na *prijevoz (ex receptum)* prema svim korisnicima prijevoza i zato što je izdao jednostranu prijevoznu ispravu (*ex scriptura*) prema zakonitom imatelju teretnice.³²

No izneseno ne prekludira mogućnost izdavanja druge, ne-negocijabilne prijevoznikove isprave npr. teretnog lista koji je bio u ranijem zakonu ne samo za unutarnju plovidbu.

Jednoobrazna pravila za pomorski teretni list (*seaway bill of lading*) izdao je Međunarodni pomorski odbor.

Čini mi se najprigodnije ovdje citirati izmjene koje sam o tome predložio u Pomorskom Zakoniku, upravo iza članka 531.

Članak 531a.

Ugovorom o prijevozu stranke mogu predvidjeti da se umjesto teretnice izdaje teretni list.

Teretni list izdaje se na zahtjev krcatelja.

Teretni list izdaje se u jednom primjerku koji potpisuju prijevoznik i krcatelj.

Potpisi na teretnom listu mogu biti tiskani, zamjenjeni pečatom, faksimilom ili elektroničkom izmjenom podataka.

Krcatelj može tražiti prijepise teretnog lista koje će potpisati prijevoznik, a prijevoznik može tražiti prijepise teretnog lista potpisane od krcatelja.

Krcatelj može ovlastiti drugu osobu koja će stvari ukrcati i potpisati teretni list iz navod "u ime i za račun krcatelja".

Članak 531b.

Izdavanje teretnog lista je predmnijeva o sklopljenom ugovoru o prijevozu.

Teretni list je između krcatelja i prijevoznika predmnijeva do protudokaza o primitku tvari kao što je u teretnom listu navedeno.

³² Usporediti Grabovac, o.c. str. 59. Za englesko pravo:

Scrutton: On Charter Parties and Bills of Lading, Sweet and Maxwell, London 1974 ili kasnije izdanje.

Ivamy: Carriage of Goods by Sea, Butterworths, London-Edinburgh, 1989 ili kasnije izdanje

Teretni list između prijevoznika i primatelja je dokaz o primitku stvari kao što je u teretnom listu navedeno.

Krcatelj je jedini ovlašten davati prijevozniku upute u svezi s ugovorom o prijevozu pa i promjeniti ime primatelja, dok prijevoznik ne primi stvari, ako je to predviđeno ugovorom o prijevozu.

Članak 531c.

Prijevoznik će predati stvari primatelju na osnovi valjane identifikacije.

Podatke u teretni i njegove prijepise unosi krcatelj.

Nepostojanje, neispravnost ili gubitak teretnog ne utječe na valjanost ugovora o prijevozu.

Članak 531d.

Teretni list mora sadržavati:

- 1) mjesto i nadnevak njegovog izdavanja,*
- 2) mjesto i nadnevak preuzimanja stvari,*
- 3) tvrtku odnosno naziv, ili ime i adresu krcatelja,*
- 4) predviđeno mjesto iskrcanja,*
- 5) tvrtku odnosno naziv, ili ime i adresu primatelja,*
- 6) opis i uobičajeni naziv stvari, način pakiranja, oznaku za prepoznavanje, težinu, obujam ili količinu drugačije označenu, broj komada, a radi li se o opasnim tvarima – naznaku o njihovoj opasnosti.*

Teretni list može sadržavati i druge podatke te uvjete ugovora o prijevozu.

Članak 531e.

Prijevoznik može u teretni list unijeti obrazložene primjedbe sukladno članku 528. ovog Zakonika.

Članak 531f.

Ako prijevoznik u teretni list ne stavi primjedbe sukladno članku 531e. ovog Zakonika, predmнnijeva se, dok se ne dokaže suprotno, da je stvari primio kako su naznačene u teretnom listu.

Ako prijevoznik u teretni list uneše primjedbe sukladno članku 531e. ovog Zakonika, predmнnijeva se da je stvari preuzeo onako kako ih je predao primatelju, dok zakoniti imatelj teretnice ne dokaže suprotno.

Članak 531g.

Propisi o teretnom listu analogno se primjenjuju kada se prijevoz stvari na osnovi ugovora o prijevozu obavlja na osnovi elektroničke izmjene podataka.

U tom slučaju korisnik prijevoza može u svako doba tražiti od prijevoznika papirnu ispravu o prijevozu.

Predmнnijeva se da su stranke u slučajevima iz prethodnih stavaka suglasne da preneseni i potvrđeni elektronički podaci i oni smješteni u memoriji računala odgovaraju njihovom pisanom obliku na papiru.

Svi moderni pomorski zakonici imaju odredbe o teretnom listu.

Ovdje prestaje komentar prof. dr. Borčića

Putovanje

Članak 532.

Brodar je dužan obaviti putovanje u ugovorenom roku.

Ako vrijeme putovanja nije ugovoren, brodar je dužan obaviti putovanje u primjerenu roku.

Članak 533.

Brodar je dužan obaviti putovanje ugovorenim putom.

Ako put nije ugovorom određen, brodar je dužan obaviti putovanje uobičajenim putom.

Članak 534.

Kad je brod iz bilo kojih razloga spriječen započeti ili nastaviti započeto putovanje, a smetnja bi mogla trajati dulje vrijeme ili je njezino trajanje neizvjesno, zapovjednik broda dužan je tražiti uputu od naručitelja ili osobe ovlaštene da raspolaže teretom.

Ako zapovjednik broda ne može postupiti prema odredbi stavka 1. ovog članka ili izvršiti primljenu uputu, dužan je, prema okolnostima slučaja, prekrcati teret, vratiti se s teretom u polaznu luku ili postupiti na drugi način, vodeći pri tom računa o interesima brodara i korisnika prijevoza.

Kad je u slučajevima iz st. 1. i 2. ovog članka ugovor o prijevozu prestao važiti prema samom zakonu ili na temelju odustajanja, u pogledu prava i obveza ugovornih strana nastalih zbog mjera što ih je poduzeo zapovjednik broda, na odgovarajući se način primjenjuju odredbe ovog zakona koje uređuju odnose ugovornih strana za slučaj prestanka ugovora (članak 473.).

Ako ugovor nije prestao važiti ili ako se upute naručitelja ne mogu izvršiti, štetne posljedice snosi strana koja je kriva za nastalu smetnju, odnosno na čijoj se strani nalazi razlog za smetnju. Ako se razlog za smetnju nalazi na obje strane, svaka strana snosi svoju štetu.

Ako su obje strane krive za smetnju, štetu snose razmjerno svojoj krivnji.

Članak 535.

Naručitelj odnosno zakoniti imatelj teretnice može odustati od ugovora nakon započetog putovanja uz uvjete navedene u članku 475. u stavku 3. i čl. 476. i 477. ovog zakona.

Članak 536.

Brodar koji ne izvrši nalog dobiven od korisnika prijevoza, kad je to na temelju odredaba ovog zakona dužan učiniti, odgovara korisniku prijevoza za svaku štetu koja je zbog toga nastala.

Brodar je dužan nadoknaditi štetu primatelju koji je zakoniti imatelj teretnice ako izvrši nalog naručitelja iako mu nisu vraćeni svi primjerici teretnice.

Visina naknade štete iz st. 1. i 2. ovog članka ne može prijeći svotu koju bi brodar bio dužan platiti ako odgovara za potpuni gubitak tereta.

Članak 537.

Brodarova dužnost da nadoknadi štetu na temelju odredaba članka 536. st. 2. ovog zakona ne dira u njegovo pravo regresa prema korisniku prijevoza.

Predaja tereta primatelju

Članak 538.

Brodar je dužan predati teret primatelju u luci odredišta.

Članak 539.

Za odredišnu luku i predaju tereta primatelju primjenjuju se odredbe čl. 485. do 489. i čl. 491. do 494. ovog zakona.

Članak 540.

Brodar je dužan predati teret ovlaštenom imatelju teretnice, a ako ta isprava nije izdana - osobi ovlaštenoj na temelju ugovora o prijevozu.

Članak 541.

Ako za teret koji se prevozi nije izdana prijevozna isprava, primatelj ima pravo tražiti od brodara kad brod stigne u luku odredišta da mu preda teret, uz uvjet da udovolji obvezama koje ga terete na temelju ugovora.

Brodar je dužan postupiti po zahtjevu primatelja iz st. 1. ovog članka ako iz naručiteljeva naloga o raspolaganju teretom, koji je brodar dužan izvršiti, ne proizlazi drugačije.

Članak 542.

Ovlašteni imatelj teretnice ima pravo, čim teret stigne u luku odredišta, uz uvjet da udovolji svim obvezama koje proizlaze iz teretnice, zahtijevati da mu brodar preda teret.

Pri preuzimanju tereta ovlašteni imatelj teretnice dužan je teretnicu vratiti brodaru.

Kad je u luci odredišta teret predan podnositelju jednog od više primjeraka teretnice, ostali primjerici teretnice ne obvezuju više brodara.

Članak 543.

Ako za teret koji se prevozi nije izdana prijevozna isprava, primatelj ima pravo zahtijevati od brodara da mu preda teret prije nego što brod stigne u luku odredišta, ako ga je na to u ugovoru s brodarom ovlastio naručitelj.

Zakoniti imatelj teretnice ima pravo zahtijevati da mu se teret preda prije dolaska broda na odredište, uz uvjete navedene u članku 475. u stavku 3. i čl. 476. i 477. ovog zakona.

Članak 544.

Brodar ima pravo zahtijevati od osobe kojoj predaje teret da mu izda potvrdu da je teret primila.

Članak 545.

Ako se teret označen u jednoj prijevoznoj ispravi predaje u dijelovima, brodar može zahtijevati da mu se primitak dijela tereta potvrdi na samoj ispravi ili posebnom potvrdom.

Članak 546.

Ako za teret koji se prevozi nije izdana prijevozna isprava, naručitelj ima pravo naređiti brodaru da teret preda u luci odredišta drugoj osobi, a ne onoj koja je navedena u ugovoru.

Naručitelj gubi pravo iz stavka 1. ovog članka kad na temelju odredaba ovog zakona primatelj stekne pravo zahtijevati i zahtijeva predaju tereta od brodara.

Članak 547.

Odredbe čl. 505. do 508. i članka 514. ovog zakona primjenjuju se i na vrijeme iskrcavanja.

Članak 548.

Ako se naknada za prekostojnice ne plati o dospjelosti, zapovjednik broda može, radi osiguranja naknade za prekostojnice i drugih tražbina iz ugovora o prijevozu, na trošak i rizik primatelja ili druge osobe ovlaštene da raspolaže teretom, iskrcati teret i čuvati ga sam ili ga dati na čuvanje javnom skladištu ili drugoj prikladnoj osobi.

Članak 549.

Ako primatelj tereta ne stavi pismeni prigovor zbog oštećenja ili manjka tereta odmah pri preuzimanju, pretpostavlja se, dok primatelj ne dokaže suprotno, da mu je teret predan onako kako je naznačen u teretnici ili ako prijevozna isprava nije izdana - onako kako je primljen na prijevoz.

Članak 550.

Ako oštećenje ili manjak nisu vidljivi, primatelj može staviti pismeni prigovor članka 549. ovog zakona u roku od tri dana od dana preuzimanja tereta.

Prigovor iz članka 549. ovog zakona i st. 1. ovog članka mora biti dovoljno određen.

Ako primatelj stavi pismeni prigovor u rokovima iz st. 1. ovog članka i čl. 549. ovog zakona prepostavlja se, dok brodar ne dokaže protivno, da su navodi prigovora istiniti.

Ako su brodar i primatelj pri iskrcavanju i predaji tereta zajednički pismeno utvrdili da postoji oštećenje ili manjak tereta, nije potrebno stavljanje prigovora.

Sporazum stranaka sklopljen protivno odredbama st. 1. do 4. ovog članka i čl. 549. ovog zakona koji je na štetu korisnika prijevoza nema pravni učinak.

Brodar i primatelj dužni su, u granicama mogućnosti, međusobno olakšati utvrđivanje stanja tereta i količine pri njegovu preuzimanju.

Članak 551.

Pri utvrđivanju količine manjka predanog tereta uzima se u obzir i uobičajeni rastur tijekom prijevoza.

U slučaju gubitka tereta rastur se ne uzima u obzir.

Rastur iz stavka 1. ovog članka računa se prema običajima mjesta luke iskrcaja.

Članak 552.

Štetu prouzročenu zakašnjenjem u predaji tereta, koja ne predstavlja manjak ili oštećenje tereta, mora dokazati primatelj.

Članak 553.

Ako se primatelj tereta ne javi, ili ako se ne može pronaći, ili ako neće ili ne može preuzeti teret, odnosno ako se prije predaje tereta javi više zakonitih imatelja teretnice, brodar je dužan tražiti uputu od krcatelja odnosno od naručitelja.

Članak 554.

Ako brodar koji je prema članku 553. ovog zakona tražio uputu od krcatelja odnosno naručitelja ne primi na vrijeme tu uputu ili primljenu uputu ne može izvršiti, on može postupiti prema članku 548. ovog zakona, a o poduzetim mjerama mora obavijestiti sve korisnike prijevoza koji su mu poznati.

Ako je riječ o prijevozu brodom linijske plovidbe ili o prijevozu na temelju vozarskog ugovora, brodar je dužan o smetnjama za predaju tereta obavijestiti odmah sve korisnike prijevoza koji su mu poznati, ali nije dužan čekati uputu, već može odmah poduzeti mjere iz članka 548. ovog zakona.

Članak 555.

Ako brodar preda teret na čuvanje javnom skladištu ili drugoj osobi, odgovara samo za njihov izbor.

Članak 556.

Ako teret koji prema čl. 548. i 554. ovog zakona brodar čuva ili ga je predao na čuvanje nije preuzet u roku od 30 dana od dana preuzimanja na čuvanje, odnosno od dana predaje tereta na čuvanje u luci odredišta, i ako nisu plaćeni vozarina i ostale tražbine koje proistječu iz ugovora o prijevozu, brodar može prodati teret ili dio tereta, ako je to potrebno za podmirenje tih tražbina.

Brodar može prodati teret i prije proteka roka iz stavka 1. ovog članka ako se prodajom ne bi mogla postići svota dovoljna za pokriće tražbina brodara i troškova čuvanja, ili ako je riječ o robi u kvaru ili o pokvarljivoj robi.

Prodaja tereta obavlja se javnom dražbom ako nije riječ o pokvarljivoj robi, robi u kvaru ili o robi koja ima burzovnu cijenu.

Pri prodaji pokvarljive robe ili robe u kvaru brodar mora postupati s dužnom pažnjom.

Članak 557.

Svtu postignutu prodajom tereta prema članku 556. ovog zakona brodar je dužan, nakon odbitka svoje tražbine u vezi s prijevozom tog tereta i nakon odbitka troškova čuvanja i prodaje tereta, položiti u sud nadležan prema mjestu prodaje u korist osobe ovlaštene da raspolaže teretom i o tome bez odgode obavijestiti korisnike prijevoza koji su mu poznati.

Članak 558.

Brodar koji je, u slučaju prijevoza brodom linijske plovidbe, spriječen krivnjom korisnika prijevoza iskrcati teret u luci odredišta do vremena određenog redom plovidbe za odlazak broda iz te luke, može ga iskrcati u drugoj obližnjoj luci, zadržavajući pravo na veću vozarinu te na naknadu štete koja iz toga nastane.

Ako iskrcavanje u luci odredišta nije spriječeno krivnjom korisnika prijevoza, brodar je dužan snositi troškove dopreme do te luke; a ako je do smetnje za iskrcavanje došlo njegovom krivnjom - i nadoknaditi štetu za zakašnjenje.

Odgovornost brodara za štete na stvarima i za zakašnjenje

Članak 559.

Brodar odgovara za svako oštećenje, manjak ili gubitak tereta koji primi na prijevoz od preuzimanja pa do predaje te za štetu koja nastane zbog zakašnjenja u predaji tereta.

Članak 560.

Zakašnjenje u predaji tereta postoji ako teret nije predan primatelju u ugovorenom roku, ili kad taj rok nije ugovoren, ako teret nije predan primatelju u primjerenom roku.

Članak 561.

Brodar ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta ili za zakašnjenje u predaji tereta ako dokaže da oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje potječe iz uzroka koji se nisu mogli spriječiti niti otkloniti pažnjom urednog brodara.

Članak 562.

Za radnje i propuste zapovjednika broda, drugih članova posade broda i ostalih osoba koje rade za brodara u okviru obavljanja njihovih dužnosti brodar odgovara kao i za svoje radnje i propuste.

Brodar broda ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta te zakašnjenje u predaji tereta koji su prouzročeni radnjama ili propustima osoba iz stavka 1. ovog članka u plovidbi i rukovanju brodom.

Članak 563.

Za štetu koja je teretu na brodu prouzročena požarom, brodar broda odgovara samo ako se dokaže da je požar skrivo osobnom radnjom ili propustom.

Članak 564.

Brodar ne odgovara za štetu na teretu nastalu zbog nesposobnosti broda za plovidbu ako dokaže da je uložio pažnju urednog brodara (članak 479.).

Članak 565.

Brodar broda ne odgovara za štetu na teretu za koju dokaže da je nastala zbog:

- 1) više sile, pomorske nezgode, ratnih događaja, međunarodnih zločina na moru, nemira i pobune;
- 2) sanitarnih ograničenja ili drugih mjera i radnji državnih tijela;
- 3) radnji ili propusta krcatelja ili osoba ovlaštenih da raspolažu teretom ili osoba koje za njih rade;

- 4) obustave rada odnosno štrajka, masovnog isključenja radnika s posla ili bilo kojih drugih smetnji koje potpuno ili djelomično sprečavaju rad;
- 5) spašavanja ili pokušaja spašavanja ljudi i imovine na moru;
- 6) skretanja broda u slučajevima iz točke 1. ovog stavka ili zbog drugih opravdanih razloga;
- 7) prirodnog gubitka u težini ili obujmu tereta ili oštećenja, ili gubitaka koji nastaju zbog vlastite mane, skrivene mane ili posebne naravi tereta;
- 8) nedovoljnog pakiranja ili nejasnih ili nedovoljno trajnih oznaka na teretu;
- 9) skrivenih mana koje se ne mogu dužnom pažnjom otkriti.

Unatoč brodarevu dokazu iz stavka 1. ovog članka brodar će za štetu biti odgovoran ako korisnik prijevoza dokaže da je šteta prouzročena osobnom krivnjom brodara ili krivnjom osoba za čije je radnje i propuste odgovoran brodar, a koji se ne odnose na plovidbu i rukovanje brodom.

Članak 566.

Zapovjednik broda može, ako se to ne protivi važećim propisima, opasni teret u svako doba i bilo gdje iskrpati, učiniti ga bezopasnim ili ga baciti ako brodar o toj opasnosti nije bio obaviješten prije ukrcavanja.

U slučaju iz stavka 1. ovog članka brodar zadržava pravo na punu vozarinu i ne odgovara za štetu.

Članak 567.

Ako je brodar primio na prijevoz opasan teret, znajući za opasnost koju teret predstavlja, može ga iskrpati ili učiniti bezopasnim ako bude ugrožena sigurnost broda, osoba ili drugog tereta na brodu te okoliša.

Ako na temelju stavka 1. ovog članka brodar iskrca teret prije dolaska na odredište, ima pravo na vozarinu prema korisno prevaljenom putu, a ostale štete uzrokovane ukrcajem opasnog tereta i postupkom brodara snosi svaka stranka za sebe.

Članak 568.

Brodar ne odgovara za štetu nastalu zbog oštećenja, manjka ili gubitka tereta ili zakašnjenja u predaji tereta ako je krcatelj neispravno naznačio vrstu ili vrijednost tereta, znajući da je naznaka neispravna.

Članak 569.

Naručitelj odgovara brodaru za naknadu štete koja mu je prouzročena zato što su naručitelj odnosno krcatelj dali netočne ili nepotpune podatke o količini, vrsti i oznakama tereta.

Članak 570.

Naručitelj odgovara brodaru za štetu koja mu je prouzročena ukrcajem ili prijevozom stvari čiji je uvoz, izvoz ili provoz zabranjen, ili se krijumčare, ako u vrijeme ukrcavanja ta svojstva brodaru nisu bila niti su morala biti poznata.

Članak 571.

Osoba koja bez znanja brodara ukrcala stvari odgovara brodaru za štetu koja mu je ukrcajem tih stvari prouzročena.

Članak 572.

Brodar može, prema svojoj ocjeni, u svako doba i bilo gdje iskrpati, a ako je riječ o ugrožavanju osoba, broda, tereta na brodu i okoliša, i baciti teret koji je bez njegova znanja ukrcan te teret koji je neispravno ili nepotpuno naznačen.

U slučaju iz stavka 1. ovog članka brodar zadržava pravo na punu vozarinu i naknadu štete, a ne odgovara za štetu koja je nastala njegovim postupkom.

Članak 573.

Teret čiji je uvoz, izvoz ili provoz zabranjen zapovjednik broda može vratiti u luku ukrcaja ili ga bilo gdje iskrcati ako se za takav postupak zapovjednika ukaže potreba, a u slučaju nužde i baciti ga.

Ako u slučaju iz stavka 1. ovog članka svojstva tereta brodaru nisu bila niti morala biti poznata, brodar zadržava pravo na punu vozarinu, a ne odgovara za štetu koja je nastala takvim postupkom.

Ako je brodar znao ili morao znati za svojstva tereta iz stavka 1. ovog članka, zadržava pravo na vozarinu prema korisno prevaljenom putu, a ostale štete snosi svaka stranka za sebe.

Članak 574.

Ako je do zabrane uvoza, izvoza ili provoza robe došlo za putovanja brodom, u pogledu postupanja zapovjednika s tom robom primjenjuje se odredba članka 573. stavka 1. ovog zakona.

U slučaju iz stavka 1. ovog članka brodar zadržava pravo na punu vozarinu i naknadu štete, a ne odgovara za štetu koja je nastala takvim postupkom.

Članak 575.

Brodar ne odgovara za naknadu štete za oštećenje, manjak ili gubitak tereta, a ni za zakašnjenje u predaji tereta za iznos veći od 666,67 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja po koletu ili jedinici oštećenog, manjkajućeg ili izgubljenog tereta ili tereta predanoga sa zakašnjenjem odnosno 2 obračunske jedinice Posebnih prava vučenja po kilogramu bruto težine oštećenoga, manjkajućeg ili izgubljenog tereta, s time da se primjenjuje iznos koji je viši.

Pod jedinicom tereta, prema stavku 1. ovog članka, razumijeva se koleto ili komad, a kod tereta u rasutom stanju - metarska tona ili kubični metar odnosno druga mjera prema tome na temelju koje je jedinice mjere vozarina ugovorena. Ako vozarina nije ugovorena po jedinici mjere, za rasuti teret pod jedinicom mjere razumijeva se jedinica mjere na temelju koje se uobičajeno ugovara vozarina u mjestu ukrcaja.

Ako se teret prevozi kontejnerima, paletama ili drugim sličnim napravama, pod jedinicom tereta prema stavku 1. ovog članka, smatra se:

1) koleto ili jedinica tereta navedena u teretnici - ako je u teretnici navedeno koleto ili jedinica tereta sadržana u kontejneru, paleti ili drugoj sličnoj napravi;

2) kontejner, paleta ili druga slična naprava kojom se prevozi teret ako u teretnici nije navedeno koleto ili jedinica tereta.

Članak 576.

Naručitelj odnosno krcatelj može, u sporazumu s brodarom, povisiti granicu brodarove odgovornosti iz članka 575. ovog zakona, naznačujući tako povišenu vrijednost robe po jedinici tereta.

Ako je izdana prijevozna isprava, sporazum stranaka o povišenju brodarove odgovornosti koji nije naveden u toj ispravi nema pravni učinak u korist primatelja koji nije naručitelj ni krcatelj.

Članak 577.

Pretpostavlja se da vrijednost tereta odgovara svoti koju strane sporazumno utvrde na temelju članka 576. ovog zakona, dok brodar ne dokaže protivno.

Članak 578.

Brodar gubi pravo na ograničenje odgovornosti prema člancima 575. i 576. ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je brodar učinio, bilo u namjeri da prouzroči štetu bilo iz krajne nepažnje znajući da će šteta vjerojatno nastupiti.

Članak 579.

Brodar odgovara za vrijednost izgubljene stvari ili njezina dijela i za smanjenje vrijednosti oštećene stvari.

Za stvari predane sa zakašnjenjem brodar odgovara i za štetu prouzročenu zakašnjenjem.

Iznimno od odredaba st. 1. i 2. ovog članka brodar koji na temelju članka 578. ovog zakona ne može ograničiti svoju odgovornost odgovara za svaku štetu prouzročenu gubitkom, manjkom ili oštećenjem stvari ili zakašnjenjem u predaji stvari.

Članak 580.

Visina štete za gubitak stvari određuje se prema prometnoj vrijednosti druge stvari iste količine i svojstva u luci odredišta na dan kad je brod stigao u tu luku ili ako nije stigao - kad je morao stići.

Ako se visina štete za gubitak stvari ne može odrediti prema odredbi stavka 1. ovog članka, ona se određuje prema prometnoj vrijednosti stvari u luci ukrcanja u vrijeme odlaska broda, povećanoj za troškove prouzročene prijevozom.

Visina štete za oštećene stvari određuje se u visini razlike između prometne vrijednosti te stvari u neoštećenom stanju i prometne vrijednosti te stvari u oštećenom stanju.

Visinu štete za izgubljene odnosno oštećene stvari koja se ne može odrediti prema odredbama st. 1. i 2. ovog članka utvrđuje sud.

Od svote koju brodar mora platiti na ime naknade štete zbog oštećenja, manjka ili gubitka stvari odbijaju se troškovi ušteđeni zato što stvari nisu stigle na odredište odnosno što su stigle u oštećenom stanju.

Članak 581.

Odredbe čl. 575., 579. i 580. ovog zakona primjenjuju se i kad zapovjednik broda, drugi član posade broda ili druge osobe koje rade za brodara odgovaraju prema općim propisima za naknadu štete prouzročene manjkom, gubitkom ili oštećenjem stvari, ako se dokaže da je šteta prouzročena na radu ili u vezi s radom odnosno u obavljanju službe ili u vezi sa službom.

Osobe iz stavka 1. ovog članka gube pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji su učinile, bilo u namjeri da prouzroče štetu bilo iz krajnje nepažnje znajući da će šteta vjerojatno nastupiti.

Članak 582.

Ukupna svota naknade štete od brodara i osoba iz članka 581. st. 1. ovog zakona ne može premašiti svotu predviđenu u članku 575. ovog zakona.

Odredbom stavka 1. ovog članka ne dira se u odredbu članka 581. stavka 2. ovog zakona.

Članak 583.

Osobe iz članka 581. stavka 1. ovog zakona odgovaraju do svote predviđene u članku 575. ovog zakona i kad je brodar na temelju članka 576. ovog zakona povisio granicu svoje odgovornosti.

Članak 584.

Odredbe ovog zakona koje se odnose na odgovornost brodara ne mogu se ugovorom mijenjati na štetu korisnika prijevoza.

Iznimno od odredbe stavka 1. ovog članka odredbe ovog zakona o odgovornosti brodara mogu se ugovorom mijenjati u korist brodara u slučaju:

- 1) oštećenja, manjka ili gubitka tereta nastalog prije početka ukrcavanja ili nakon iskrcaja;
- 2) štete zbog zakašnjenja.

Odredbe ovog zakona koje se odnose na odgovornost brodara brodar može ugovorom mijenjati u svoju korist i u slučaju:

- 1) prijevoza živih životinja;
- 2) prijevoza tereta koji je na temelju suglasnosti krcatelja smješten na palubi.

Članak 585.

Odredbe ugovora koje su protivne članku 584. ovog zakona nemaju pravni učinak.

Članak 586.

Odredbe ovog zakona o odgovornosti brodara primjenjuju se na sve ugovorne i izvanugovorne zahtjeve koji su na bilo kojoj osnovi postavljeni protiv brodara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta.

Članak 587.

Odredbama ovog zakona o odgovornosti brodara ne dira se u odredbe ovog zakona o zajedničkim havarijama.

Vozarina

Članak 588.

Visina vozarine određuje se ugovorom.

Ako visina vozarine nije određena ugovorom, ona se određuje prema prosječnom vozarskom stavu prema kojem se za odgovarajuću vrstu tereta ugovarala vozarina u vrijeme ukrcavanja tog tereta u luci ukrcavanja.

Članak 589.

Ako se ukrca više tereta nego što je ugovoren, vozarina se razmijerno povećava.

Ako se umjesto ugovorenog tereta ukrca drugi teret čija je vozarina veća od ugovorene, plaća se vozarina za stvarno ukrcani teret.

Ako se ukrca manje od onoga što je ugovoren ili se ne ukrca ništa, vozarina se plaća za cijelu ugovorenu količinu tereta.

Ako je ukrcano manje tereta nego što je ugovoren, a vozarina je za ukrcani teret veća od ugovorene vozarine, plaća se cijela ugovarena vozarina i razlika između ugovorene i veće vozarine za ukrcani dio tereta.

Odredbom stavka 3. ovog članka ne dira se u odredbe članka 475. ovog zakona.

Članak 590.

Ako se ukrca samo dio tereta određenog brodarskim ugovorom, a brodar je raspolagao neiskorištenim dijelom brodskog prostora, ugovarena se vozarina razmijerno snižava.

Ako je brodar raspolagao neiskorištenim dijelom brodskog prostora protivno izričitoj zabrani naručitelja, brodar odgovara naručitelju za naknadu štete.

Članak 591.

Vozarina ugovarena brodarskim ugovorom na putovanje ostaje nepromijenjena, bez obzira na trajanje putovanja, ako vozarina nije ugovarena po jedinici vremena.

Ako se na zahtjev naručitelja ili u interesu korisnika prijevoza putovanje prodluži dalje od ugovorenog odredišta, vozarina se razmijerno povećava.

Članak 592.

Ako je brodarskim ugovorom na putovanje vozarina određena po jedinici vremena, a vrijeme otkad se vozarina mora platiti nije utvrđeno, ono počinje teći od dana kad je dana obavijest o spremnosti broda, i to od podne - ako je obavijest dana prije podne, a od ponoći - ako je obavijest dana poslije podne.

Ako je po nalogu krcatelja ukrcavanje počelo prije vremena određenog u stavku 1. ovog članka ili je brod otplovio bez tereta, vrijeme otkad se vozarina mora platiti računa se od početka ukrcavanja odnosno od odlaska broda.

Vrijeme za koje se plaća vozarina završava se iskrcajem tereta; a ako je brod stigao bez tereta, to se vrijeme završava kad se brod usidri ili priveže u luci u kojoj se završava putovanje, pri čemu se posljednji dan putovanja računa kao čitav dan.

Članak 593.

Ako je brodarskim ugovorom na putovanje određena vozarina po jedinici vremena, pa tijekom putovanja nastane smetnja u izvršavanju ugovora na strani brodara bez krivnje naručitelja odnosno krcatelja, vozarina se ne plaća za trajanje smetnje.

Članak 594.

Vozarinu određenu brodarskim ugovorom na vrijeme plaća naručitelj u jednakim mjesecnim svotama unaprijed, ali brodaru pripada vozarina samo za vrijeme dok je izvršavao ugovor.

Za trajanja smetnje u iskorištavanju broda u toku vađenja brodarskog ugovora na vrijeme vozarina se plaća samo kad je smetnja na strani naručitelja ili zbog izvršenja njegova naloga.

Brodar može odustati od ugovora i kad vozarina nije plaćena o dospjelosti.

Članak 595.

Kod brodarskog ugovora na vrijeme za cijeli brod naručitelj je dužan, pored plaćanja vozarine, opskrbljivati brod na svoj trošak pogonskim gorivom i mazivom i vodom potrebnom za pogonske strojeve broda i druge strojne uređaje broda te platiti lučke i plovidbene naknade.

Članak 596.

Rok plaćanja vozarine na temelju brodarskog ugovora na vrijeme počinje teći kao kod brodarskog ugovora na putovanje u kojem je vozarina određena po jedinici vremena (članak 592.).

Za vrijeme za koje se nakon proteka brodarskog ugovora na vrijeme brod nalazi na putovanju za račun naručitelja, bez krivnje brodara, plaća se dvostruka vozarina.

Članak 597.

Nagrada koju brod dobije za spašavanje u toku brodarskog ugovora na vrijeme za prijevoz cijelim brodom dijeli se, nakon odbitka troškova spašavanja i dijela koji pripada posadi broda, na jednakе dijelove između brodara i naručitelja.

Članak 598.

Za teret ukrcan bez pristanka brodara i za teret neispravno ili nepotpuno označen plaća se vozarina po najvišem vozarinskom stavku, prema kojemu se za odgovarajuću vrstu tereta ugavarala vozarina u vrijeme ukrcanja tog tereta za isti ili približni put, ako je tako određena vozarina veća od ugovorenog.

Članak 599.

Vozarina se plaća samo za teret koji je prevezan i u luci odredišta stavljen primatelju na raspolaganje.

Pored slučajeva predviđenih u čl. 475., 476., 509., 510., 566., 572., 573. i 574. ovog zakona, a iznimno od odredbe stavka 1. ovog članka, vozarina se plaća i za teret koji nije prevezan i stavljen primatelju na raspolaganje, ako je nedolazak tereta na odredište prouzročio naručitelj prijevoza ili krcatelj ili osoba ovlaštena da raspolaže teretom, odnosno osobe za koje oni odgovaraju, ili ako razlog iz kojega teret nije stigao u luku odredišta pada na stranu tereta, a brodar za taj razlog nije odgovoran.

Iznimno od odredbe stavka 2. ovog članka za teret koji je prevezan samo dijelom puta brodar, pored slučajeva iz čl. 473., 567., 573. i 600. ovog zakona, ima pravo na vozarini razmjerno korisno prevaljenom putu i kad nije odgovoran za prekid putovanja.

Članak 600.

U slučaju brodoloma ili druge plovidbene nezgode te u slučaju zapljene ili zadržavanja broda ili tereta zbog ratnih događaja, međunarodnih zločina na moru, nemira ili pobune, za spašeni teret brodaru pripada vozarina razmjerno korisno prevaljenom putu.

Članak 601.

Ako se prijevoz obavlja bez izdavanja prijevozne isprave, primatelj je dužan platiti vozarinu i druge tražbine u vezi s prijevozom tereta čim preuzme teret, ako između naručitelja i brodara nije drugačije ugovorenno.

Članak 602.

Ako se preuzimanje tereta obavlja na temelju teretnice, primatelj je dužan platiti samo tražbine navedene u teretnici ili koja su nastala nakon njezina izdavanja.

Članak 603.

Ako primatelj ne izvrši svoje obveze iz čl. 601. do 603. ovog zakona brodar ima pravo zadržati i prodati teret prema odredbama čl. 555. do 557. ovog zakona.

Prava iz stavka 1. ovog članka brodar ima i kad teret predaje osobi koja nije primatelj.

Članak 604.

Brodar koji je predao teret primatelju nema pravo potraživati od naručitelja svote što ih je propustio naplatiti od primatelja primjenom odredbe članka 603. ovog zakona.

Ako je brodar prodajom tereta uspio naplatiti svoju tražbinu samo djelomično, ima pravo, uz uvjete iz stavka 1. ovog članka, zahtijevati od naručitelja isplatu nemirenog dijela tražbine.

Odredba stavka 1. ovog članka ne primjenjuje se ako brodar dokaže da mu upotrebom dužne pažnje nije bilo moguće postupiti prema odredbama članka 603. ovog zakona.

Privilegiji na stvarima ukrcanim na brodu

Članak 605.

Privilegiji na stvarima ukrcanim na brodu postoje za:

- 1) sudske troškove učinjene u zajedničkom interesu svih vjerovnika u postupku izvršenja ili osiguranja radi toga da se sačuvaju stvari ili da se provede prodaja te troškove čuvanja i nadzora tih stvari od ulaska broda u posljednju luku;
- 2) tražbine po osnovi nagrade za spašavanje i doprinosa iz zajedničkih havarija koji terete stvari;
- 3) tražbine iz ugovora o prijevozu, uključujući i troškove uskladištenja ukrcanih stvari.

Privilegiji u korist glavnice postoje i za kamate.

Članak 606.

Privilegiji na ukrcanim stvarima ne prestaju promjenom vlasnika stvari, ako ovim zakonom nije drugačije određeno.

Članak 607.

Red prvenstva tražbina osiguranih privilegijima na ukrcanim stvarima određuje se prema redu prvenstva iz članka 605. stavka 1. ovog zakona.

Ako se tražbine iz članka 605. stavka 1. toč. 1) i 3) ovog zakona ne mogu u potpunosti namiriti, namiruju se razmjerno svojim svotama.

Ako se tražbine iz članka 605. stavka 1. točke 2) ovog zakona ne mogu u potpunosti namiriti, kasnije nastala tražbina ima prednost pred prijašnjim.

Smatrat će se da su tražbine vezane uz isti događaj nastale istodobno.

Članak 608.

Izvršavanjem prava zadržavanja od brodara, prema članku 603. ovog zakona, ne dira se u red prvenstva tražbina osiguranih privilegijima na stvarima ukrcanim na brod.

Članak 609.

Prestankom privilegija na ukrcanim stvarima ne prestaje i tražbina koja je bila osigurana tim pravom.

Ustupom tražbine osigurane privilegijem prenosi se i privilegij na ukrcanim stvarima.

Članak 610.

Privilegiji na ukrcanim stvarima prestaju:

- 1) prestankom tražbine osigurane privilegijem;
- 2) prodajom stvari u izvršnom ili stečajnom postupku;
- 3) ako vjerovnik ne zatraži izdavanje privremene mjere kod nadležnog suda u roku od 15 dana od dana kad su stvari iskrcane;
- 4) ako su i prije proteka roka iz točke 3. ovog članka iskrcane stvari na zakonit način prešle u ruke trećih osoba koje ih ne drže u ime dužnika;
- 5) proglašenjem stvari pomorskim pljenom ili ratnim pljenom na moru.

b) Prijevoz putnika i prtljage

Članak 611.

Za primjenu odredaba ove glave zakona o prijevozu putnika i njihove prtljage pojedini upotrijebljeni izrazi imaju ovo značenje:

- 1) brodar je osoba koja sklapa ugovor o prijevozu ili u čije se ime taj ugovor sklapa, bilo da on sam stvarno obavlja prijevoz bilo da ga obavlja preko stvarnog brodara;
- 2) stvarni brodar jest osoba različita od brodara bilo da je vlasnik broda, naručitelj, bilo osoba koja iskorištava brod koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili samo dio prijevoza;
- 3) putnik je osoba koja se prevozi brodom na temelju ugovora o prijevozu ili koja prati vozilo ili žive životinje koje se prevoze na temelju ugovora o prijevozu stvari;
- 4) prtljaga je svaka stvar uključujući i vozilo koje se prevozi na temelju ugovora o prijevozu, osim:
 - a) stvari i vozila koja se prevoze na temelju ugovora o zakupu, na temelju teretnice ili ugovora koji se u prvom redu odnosi na prijevoz stvari, i
 - b) živih životinja;
- 5) ručna prtljaga jest prtljaga koju putnik ima u svojoj kabini ili koju on čuva ili nadzire, uključujući i prtljagu koja se nalazi u vozilu ili na vozilu;
- 6) šteta zbog zakašnjenja jest materijalna šteta koja je prouzročena zato što prtljaga nije uručena putniku u razumnom roku, računajući od dana dolaska broda na kojemu se prtljaga prevozila ili je trebalo da se prevozi, ali ne obuhvaća zakašnjenje uzrokovanog obustavom rada, štrajkom ili sličnim događajima.

Članak 612.

Ugovorom o prijevozu putnika brodar se obvezuje naručitelju da će prevesti jednog ili više putnika, a naručitelj da će platiti prevoznicu.

Članak 613.

Visina prevoznine određuje se ugovorom.

Članak 614.

Brodar je dužan izdati putniku, na njegov zahtjev, putnu kartu.
Putna karta može gласити на име или на donositelja.

Članak 615.

Prepostavlja se da sadržaj putne karte odgovara sklopljenom ugovoru, dok se ne dokaže protivno.

Nepostojanje, neispravnost ili gubitak putne karte ne utječu na postojanje, valjanost i na sadržaj ugovora o prijevozu.

Članak 616.

Prigovor protiv sadržaja putne karte na donositelja može se staviti samo pri njezinu izdavanju.

Članak 617.

Putna karta koja gласи на име ne može se prenijeti na drugu osobu bez pristanka brodara.

Putna karta koja gласи na donositelja ne može se, nakon što je putnik započeo putovanje, prenijeti na drugu osobu bez pristanka brodara.

Članak 618.

Putnik koji se ukrca bez putne karte što ju je morao nabaviti prije ukrcaja dužan je odmah se javiti zapovjedniku ili drugome ovlaštenom članu posade broda.

Putnika bez putne karte iz stavka 1. ovog članka zapovjednik broda može iz opravdanih razloga iskrcati.

Putnik bez putne karte plaća prevoznicu od luke ukrcaja do luke iskrcanja; a ako se nije na vrijeme javio zapovjedniku ili drugome ovlaštenom članu posade broda, dužan je platiti dvostruku prevoznicu za priječeni put.

Lukom ukrcaja putnika smatra se polazna luka broda, ako se ne može utvrditi da se putnik ukrcao u kojoj drugoj luci.

Članak 619.

Putnik može odustati od ugovora ako brod ne započne putovanje u granicama unutrašnjih morskih voda Republike Hrvatske - jedan sat poslije vremena koje je određeno ugovorom ili redom plovidbe, a izvan tih granica - dvanaest sati poslije vremena koje je određeno ugovorom ili redom plovidbe.

U slučaju iz stavka 1. ovog članka putnik ima pravo na povrat prevoznicine.

Ako je do zakašnjenja početka putovanja broda došlo namjerno ili krajnjom nepažnjom brodara odnosno osoba koje rade za brodarom, brodar je dužan putniku nadoknaditi štetu.

Članak 620.

Prevozna se ne vraća ako putnik ne dođe na brod do odlaska broda ili ako za puta izostane od putovanja.

Članak 621.

Brodar je dužan vratiti prevoznicu putniku čija karta glasi na ime ako putnik odustane od putovanja u plovidbi u granicama unutrašnjih morskih voda Republike Hrvatske šest sati prije početka putovanja, a u plovidbi izvan tih granica - tri dana prije početka putovanja.

U slučaju odustajanja od putovanja prema stavku 1. ovog članka brodar ima pravo zadržati najviše do 10% svote prevoznicine.

Članak 622.

Ako je putna karta izdana na donositelja, brodar je dužan, ako drugačije ne proizlazi iz putne karte, vratiti prevoznicu putniku, uz uvjet da je odustao od putovanja jedan sat prije početka putovanja.

U slučaju odustajanja od putovanja prema stavku 1. ovog članka brodar ima pravo zadržati najviše do 10% svote prevoznicine.

Članak 623.

Ako je tijekom putovanja došlo do prekida putovanja iz razloga koji ne padaju na stranu putnika, a prekid traje više od 12 sati u granicama unutrašnjih morskih voda Republike Hrvatske, a tri dana na putovanjima izvan tih granica, putnik ima pravo:

1) zahtijevati da ga brodar svojim ili drugim prikladnim prijevoznim sredstvom, zajedno s prtljagom, preveze do mjesta odredišta;

2) zahtijevati da ga brodar, zajedno s prtljagom, u primjerenom roku vrati u polaznu luku i da mu vrati prevoznicu;

3) odustati od ugovora i tražiti da mu brodar vrati prevoznicu.

Ako je do prekida putovanja došlo namjerno ili krajnjom nepažnjom brodara odnosno osoba koje rade za brodarom, brodar je dužan nadoknaditi putniku štetu.

Članak 624.

Putnik koji traži vraćanje prevoznicine (članak 623. stavak 1. toč. 2. i 3) ili naknadu štete (članak 623. stavak 2.) dužan je, u plovidbi u granicama unutrašnjih morskih voda Republike Hrvatske najkasnije u roku od tri dana, a u plovidbi izvan tih granica najkasnije u roku od sedam dana od dana kad je putovanje završeno, zahtijevati od brodara pismenim putem vraćanje prevoznicine odnosno naknadu štete ili u tim rokovima podnijeti tužbu sudu.

Pismeni zahtjev za povratak u mjesto polaska odnosno za nastavljanje putovanja (članak 623. stavak 1. toč. 1. i 2) putnik je dužan dostaviti brodaru u roku od 24 sata poslije proteka rokova predviđenih u članku 623. u stavku 1. ovog zakona.

Putnik koji ne postupi prema odredbama st. 1. i 2. ovog članka gubi pravo tražiti od brodara naknadu štete, povrat prevozne odnosno nastavljanje putovanja ili vraćanje u polaznu luku.

Članak 625.

Odredbe ovog zakona o odgovornosti brodara za smrt ili tjelesne ozljede putnika primjenjuju se i kad se prijevoz obavlja besplatno.

Članak 626.

Brodar odgovara za štetu nastalu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, za oštećenje, manjak ili gubitak prtljage ako se događaj koji je prouzročio štetu dogodio za prijevoza te za zakašnjenje u predaji prtljage putniku ako se šteta odnosno zakašnjenje može pripisati krivnjem brodara ili osoba koje rade za brodara.

Osoba koja traži naknadu štete iz stavka 1. ovog članka mora dokazati da se događaj koji je prouzročio štetu dogodio u toku prijevoza te visinu štete.

Članak 627.

Brodar odgovara za štetu iz članka 626. ovog zakona što je svojom krivnjom prouzroče osobe koje rade za brodara za obavljanja njihovih dužnosti.

Članak 628.

Krivnja brodara prepostavlja se, dok se ne dokaže protivno, ako su smrt ili tjelesna ozljeda putnika ili oštećenje, manjak ili gubitak ručne prtljage te zakašnjenje u njezinoj predaji putniku nastali neposredno ili posredno zbog brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mana broda.

Krivnja brodara za štetu zbog oštećenja, manjka ili gubitka ostale prtljage te zbog zakašnjenja u predaji te prtljage putniku prepostavlja se, dok se ne dokaže protivno, bez obzira na narav događaja koji je tu štetu prouzročio.

Članak 629.

Brodar odgovara putniku prema odredbi članka 628. stavka 2. ovog zakona za štetu zbog oštećenja, manjka ili gubitka stvari od vrijednosti te za zakašnjenje u predaji tih stvari putniku (novac, vrijednosni papir, zlato, srebro, dragulji, nakit, umjetnički predmeti) jedino ako ih je primio na čuvanje.

Za stvari iz stavka 1. ovog članka koje su primljene na čuvanje brodar je dužan izdati pismenu potvrdu.

Članak 630.

Za prtljagu primljenu na čuvanje brodar je dužan, na zahtjev putnika, izdati prtljažnicu.

Prtljažnica mora sadržavati vrstu i broj koleta.

Prepostavlja se da su podaci u prtljažnici istiniti dok se ne dokaže protivno.

Članak 631.

Ako prtljaga nakon završetka putovanja ne bude preuzeta ili odnesena s broda, brodar ju je dužan, na trošak i rizik putnika, sam čuvati ili predati na čuvanje prikladnom čuvaru.

Članak 632.

Ako brodar dokaže da su smrt ili tjelesna ozljeda putnika, oštećenje, manjak ili gubitak prtljage ili zakašnjenje u predaji prtljage putniku u cijelosti ili djelomično prouzročeni krivnjem putnika ili njegovim ponašanjem koje se ne može smatrati normalnim, sud će isključiti odnosno ublažiti brodarovu odgovornost.

Članak 633.

Odgovornost brodara u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika ograničava se, u svim slučajevima, na 46.666 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja po putniku i putovanju.

Ako se naknada štete dosuđuje u obliku rente, kapitalizirana svota rente ne može premašiti svotu iz stavka 1. ovog članka.

Svota iz stavka 1. ovog članka služi za namirenje svih vjerovnika čije se tražbine temelje na događajima nastalim tijekom jednoga putovanja.

Članak 634.

Odgovornost brodara za štetu nanesenu prtljazi zbog njezina oštećenja, manjka ili gubitka ili zakašnjenja u predaji prtljage putniku ograničava se u svim slučajevima:

- 1) za ručnu prtljagu - 833 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja po putniku i putovanju;
- 2) za vozila, uključujući i prtljagu koja se prevozi u vozilu ili na njemu na - 3.333 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja po vozilu i putovanju;
- 3) za ostalu prtljagu, osim prtljage iz toč. 1. i 2. stavka 1. ovog članka - 1.200 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja po putniku i putovanju.

Odredba točke 3. stavka 1. ovog članka ne primjenjuje se na odgovornost brodara i na naknadu štete za stvari od vrijednosti (članak 629.).

Članak 635.

Brodar i putnik mogu ugovoriti da će brodar odgovarati prema odredbama članka 634. ovog zakona tek nakon odbitka franšize ne veće od 117 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja u slučaju štete prouzročene vozilu i ne veće od 13 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja po putniku u slučaju štete prouzročene drugoj prtljazi zbog njezina oštećenja, manjka, gubitka ili zakašnjenja u predaji putniku.

Svota franšize odbija se od visine odštete koja pripada putniku.

Odredbe ovog članka ne primjenjuju se na stvari od vrijednosti.

Članak 636.

Brodar gubi pravo da se koristi ograničenjem odgovornosti iz čl. 633., 634. i 635. ovog zakona ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je brodar učinio, bilo u namjeri da uzrokuje štetu bilo iz krajnje nepažnje znajući da bi šteta vjerojatno mogla nastupiti.

Članak 637.

Brodar i putnik mogu izričito i pismeno ugovoriti veću svotu ograničenja odgovornosti od svota navedenih u čl. 633., 634. i 635. ovog zakona.

Članak 638.

Kamate i troškovi postupka dosuđeni putniku u parnici za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, oštećenja, manjka ili gubitka prtljage te zbog zakašnjenja u predaji prtljage putniku isplaćuju se u punoj svoti, i to pored svote koju je brodar dužan platiti prema odredbama čl. 633., 634., 635. i 637. ovog zakona.

Članak 639.

Ako je tužba podnesena protiv osoba koje rade za brodarom za štete predviđene odredbama ovog zakona o prijevozu putnika i prtljage, te se osobe, ako su radile u okviru poslova koje obavljaju na brodu, mogu koristiti isključenjem ili ograničenjem odgovornosti na koje se može pozvati brodar na temelju odredaba ovog zakona.

Osobe iz stavka 1. ovog članka koje rade za brodarom ili stvarnog brodarom ne mogu se pozivati na ograničenje odgovornosti iz čl. 633., 634. i 635. ovog zakona ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji su te osobe učinile, bilo u namjeri da prouzroče štetu bilo iz krajnje nepažnje znajući da bi šteta vjerojatno mogla nastupiti.

Granice odgovornosti koje brodar i putnik ugovore na temelju odredbe članka 637. ovog zakona ne odnose se na osobe navedene u stavku 1. ovog članka.

Članak 640.

Prijevoz putnika i ručne prtljage obuhvaća vrijeme za koje se putnik nalazi na brodu, vrijeme za koje se obavljaju radnje ukrcavanja i iskrcavanja putnika te vrijeme za koje se obavlja prijevoz putnika vodenim putem od obale do broda i obratno, ako je cijena tog sporednog prijevoza uračunata u cijenu putne karte, ili ako brodar stavi putniku na raspolaganje brod koji se iskorištava za taj prijevoz. Prijevoz putnika ne obuhvaća vrijeme za koje se putnik nalazi u putničkoj lučkoj stanici ili na kakvom drugom lučkom uređaju na obali.

Pored vremena iz stavka 1. ovog članka prijevoz ručne prtljage obuhvaća i vrijeme između trenutka otkad je brodar prtljagu na kopnu ili brodu primio na čuvanje do trenutka kad ju je predao putniku.

Članak 641.

Kad postoji osnova za primjenu granica odgovornosti iz čl. 633., 634., 635. i 637. ovog zakona, te granice odgovornosti važe za ukupnu svotu odštete koja se može postići u okviru svih ugovornih i izvanugovornih tužbi podnesenih po osnovi odgovornosti zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika ili oštećenja, manjka ili gubitka prtljage ili zakašnjenja u predaji prtljage putniku.

Pri prijevozu koji je obavio stvarni brodar ukupna svota odštete koja se može ostvariti od brodara ili stvarnog brodara te od osoba koje za njih rade, a koje su obavljale svoju službenu dužnost, ne može biti veća od najveće svote odštete koja se može tražiti bilo od brodara bilo od stvarnog brodara, s tim što nijedna od tih osoba ne odgovara preko granice koja se na nju može primijeniti.

U svim slučajevima kad se osobe koje rade za brodara ili za stvarnog brodara mogu, prema odredbama članka 639. ovog zakona, pozvati na ograničenje odgovornosti iz čl. 633., 634. i 635. ovog zakona, ukupna svota odštete koja se može dobiti od brodara ili, eventualno od stvarnog brodara i osoba koje rade za njih ne može prijeći to ograničenje.

Članak 642.

Putnik je dužan uputiti pismeni prigovor brodaru ili njegovu punomoćniku:

- 1) ako je prtljazi nanesena vidljiva šteta:
 - a) kad je u pitanju ručna prtljaga - prije ili u trenutku njezina iskrcaja;
 - b) kad je u pitanju ostala prtljaga - prije ili u trenutku njezina izdavanja;
- 2) ako šteta nanesena prtljazi nije vidljiva ili u slučaju gubitka prtljage - 15 dana od dana iskrcaja ili izdavanja ili od dana kad je prtljaga trebalo da bude izdana.

Ako putnik ne postupi prema odredbama stavka 1. ovog članka, pretpostavlja se, dok se ne dokaže protivno, da je prtljagu primio u ispravnom stanju.

Pismeni prigovor nije potreban ako je stanje prtljage utvrđeno u prisutnosti obiju strana u trenutku njezina preuzimanja.

Članak 643.

Putnik može izjaviti da smatra da je prtljaga izgubljena ako mu nije predana u roku od 30 dana od dana završetka putovanja.

Putnik ima pravo, pri davanju izjave prema stavku 1. ovog članka, zahtijevati od brodara da ga obavijesti o pronalasku prtljage, ako se ona pronađe u roku od jedne godine od dana isplate naknade štete za gubitak prtljage.

U roku od 30 dana od dana primitka obavijesti o pronalaženju prtljage putnik može zahtijevati da mu se prtljaga uz plaćanje troškova prijevoza preda u mjestu koje on odredi.

Putnik koji preuzme pronađenu prtljagu dužan je brodaru vratiti svotu koja mu je plaćena na ime naknade štete za gubitak prtljage, uz odbitak vozarine koja mu je bila vraćena, ali zadržava pravo na naknadu štete za zakašnjenje u predaji prtljage.

Ako putnik nije postavio zahtjev prema st. 2. i 3. ovog članka, brodar ima pravo slobodno raspologati prtljagom.

Članak 644.

Svaka ugovorna odredba, sklopljena prije nastupanja slučaja koji je prouzročio smrt ili tjelesnu ozljedu putnika ili oštećenje, manjak ili gubitak njegove prtljage ili zakašnjenje u predaji prtljage putniku, sa svrhom da se brodar oslobođi odgovornosti prema putniku ili da se odredi niža svota ograničenja odgovornosti od svote određene odredbama ovog zakona, osim svote ograničenja iz članka 635. ovog zakona, ili radi toga da se prenese na drugog teret dokazivanja koji pada na brodara, ništava je.

Članak 645.

Odredbe čl. 626., 627., 628., 629. i 632. ovog zakona primjenjuju se na sve ugovorne i izvanugovorne zahtjeve koji su po bilo kojoj osnovi postavljeni prema brodaru za štetu prouzročenu smrću ili tjelesnom ozljedom putnika, za oštećenje, manjak ili gubitak prtljage te za štetu zbog zakašnjenja u predaji prtljage putniku.

Članak 646.

Brodar ima pravo zadržati i prodati prtljagu koja mu je predana na prijevoz i stvari od vrijednosti što ih je primio na čuvanje za namirenje svojih tražbina u vezi s prijevozom putnika, prtljage i čuvanjem stvari od vrijednosti.

c) Tegljenje i potiskivanje

Članak 647.

Ugovorom o tegljenju obvezuje se brodar tegljača da svojim brodom tegli ili potiskuje drugi brod ili objekt do određenog mjesta, ili za određeno vrijeme, ili za izvođenje određenog zadatka, a brodar teglenog odnosno potiskivanog broda obvezuje se da za to plati tegljarinu.

Visina tegljarine određuje se ugovorom.

Članak 648.

Smatra se, ako nije drugačije ugovorenno, da tegljenjem u upravlja zapovjednik teglenog broda.

Članak 649.

Prema ovom zakonu:

1) tegljenje počinje:

- kad se tegljač po nalogu zapovjednika teglenog broda stavi u položaj da može obavljati tegljenje, ili kad tegljač po naredbi zapovjednika teglenog broda primi ili preda uže za tegljenje, ili kad počne potiskivanje teglenog broda ili obavljanje bilo kojega drugog manevra potrebnog za tegljenje - ovisno o tome što je ranije nastupilo;

2) tegljenje se završava:

- kad se izvrši konačni nalog zapovjednika teglenog broda da se otpusti uže za tegljenje ili kad prestane potiskivanje ili bilo koji manevr potreban za tegljenje - ovisno o tome što je kasnije nastupilo;

Članak 650.

Ako tegljač tegli plovni objekt koji nema posadu, brodar tegljača mora se primjenom uobičajenih mjera brinuti za održavanje sposobnosti za plovidbu teglenog objekta u stanju u kojemu ga je primio na tegljenje.

Brodar tegljača mora se brinuti za očuvanje tereta na tegljenom objektu ako izričito preuzme takvu obvezu.

Brodar tegljača može ugovoriti prijevoz tereta tegljenjem svojim ili tuđim brodom. U slučaju sumnje pretpostavlja se da je sklopljen ugovor o tegljenju.

Brodar tegljača koji se na temelju st. 2. i 3. ovog članka brine o teretu odgovara za štetu na teretu prema odredbama ovog zakona koje se odnose na odgovornost brodara za prijevoz stvari.

Članak 651.

Za naknadu štete koja nastane sudarom brodova koji plove u teglu ili između njih i trećih brodova, primjenjuju se odredbe ovog zakona o naknadi štete zbog sudara brodova.

Članak 652.

Ako tegljeni brod dođe, u opasnost zbog okolnosti za koje brodar tegljača prema ugovoru o tegljenju nije odgovoran, pa tegljač sudjeluje u spašavanju, brodar tegljača u slučaju uspješnog spašavanja ima pravo na nagradu za spašavanje.

Brodar tegljača nema pravo na nagradu za spašavanje ako iz ugovora proistječe da je tegljarinom obuhvaćena i nagrada za spašavanje.

Ako je tegljarina ugovorena samo za slučaj uspješno obavljenog tegljenja, brodar tegljača ima pravo na tegljarinu i kad tegljenje nije uspješno obavljeno ako dokaže da je za neuspjeh tegljenja kriv brodar tegljenog broda.

Ako tegljarina nije ugovorena samo za slučaj uspješno obavljenog tegljenja, brodar tegljača nema pravo na tegljarinu ako brodar tegljenog broda dokaže da je za neuspjeh tegljenja kriv brodar tegljača.

Članak 653.

Odredbe ovog zakona o zajedničkoj havariji primjenjuju se i na odnose tegljača i tegljenog broda.

Članak 654.

Tegljenje koje počinje i završava se u hrvatskim lukama ili u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske (kabotažno tegljenje) ne mogu obavljati strani brodovi bez odobrenja Ministra.

Članak 655.

Odredbe članka 647. stavka 2. i čl. 650. do 654. ovog zakona primjenjuju se i na potiskivanje.

d) Drugi plovidbeni poslovi

Članak 656.

Odredbe čl. 657. do 660. ovog zakona primjenjuju se na ugovore koje sklapaju naručitelj posla i brodar, a kojim se brodar obvezuje da će brodom obaviti kakav posao koji se ne odnosi na prijevoz putnika, prtljage, stvari ili tegljenje, a naručitelj posla obvezuje se da će platiti naknadu.

Ugovor iz stavka 1. ovog članka može se sklopiti i na vrijeme.

Članak 657.

Ako nije drugačije ugovoren, brodar odgovara za sposobnost broda za plovidbu prema odredbama čl. 479. ovog zakona.

Članak 658.

Brodar odgovara za radnje i propuste osoba koje u izvršenju ugovora rade za brodara kao za vlastite radnje i propuste, ako među strankama nije drugačije ugovoren.

Odredbom stavka 1. ovog članka ne dira se u odredbu članka 657. ovog zakona.

Brodar i osobe koje rade za brodara odgovaraju za smrt i tjelesne ozljede naručiteljevih osoba koje se nalaze na brodu u okviru izvršenja ugovora, prema odredbama ovog zakona o odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede članova posade.

Članak 659.

Odredbe članka 469. ovog zakona primjenjuju se i na ugovore iz članka 656. ovog zakona.

Članak 660.

Odredbe ovog zakona o vozarini za prijevoz stvari na odgovarajući se način primjenjuju i na ugovore iz članka 656. ovog zakona.

e) Prijevoz u kojem sudjeluje više vozara

Članak 661.

Ugovorom o prijevozu stvari, putnika i prtljage morem može se predvidjeti da će brodar obaviti prijevoz djelomično svojim brodom, a djelomično brodovima drugih brodara (izravan prijevoz).

Brodar koji je na temelju ugovora o izravnom prijevozu stvari primio teret izdaje teretnicu za cijeli ugovoren put (izravna teretnica).

Brodar koji je ugovorio izravni prijevoz putnika izdaje putniku putnu kartu za cijeli ugovoren put (izravna putna karta).

Brodar koji je na temelju ugovora o izravnom prijevozu putnika preuzeo od putnika prtljagu na prijevoz izdaje prtljažnicu za cijeli ugovoren put (izravna prtljažnica).

Svaki daljnji brodar stupa u ugovor o izravnom prijevozu stvari ili prtljage ako primi teret ili prtljagu i izravnu prijevoznu ispravu.

Svaki daljnji brodar stupa u ugovor o izravnom prijevozu putnika ako primi na prijevoz putnika s izravnim putnom kartom.

Članak 662.

Brodar koji je sklopio ugovor o izravnom prijevozu, brodar koji je izdao izravnu prijevoznu ispravu, brodar koji je predao teret primatelju i brodar za čijeg se prijevoza desio događaj iz kojeg proistječe zahtjev za naknadu štete zbog oštećenja, manjka ili gubitka tereta odgovaraju solidarno ovlaštenoj osobi za tu tražbinu.

Za štetu prouzročenu zakašnjenjem u prijevozu stvari korisniku prijevoza odgovara brodar koji je sklopio ugovor o prijevozu i brodar koji je predao teret primatelju.

Odredbe st. 1. i 2. ovog članka primjenjuju se i na izravni prijevoz prtljage.

Članak 663.

Brodar koji je podmirio tražbinu prema odredbi članka 662. ovog zakona ima pravo regresa prema brodaru za čijeg se prijevoza desio događaj iz kojeg je proistekla tražbina.

Ako se ne može utvrditi brodar za čijeg se prijevoza desio događaj iz stavka 1. ovog članka, svota podmirene tražbine pada na teret brodara koji su sudjelovali u izravnom prijevozu, razmjerno udjelu svakog od njih u ugovorenoj vozarini, osim brodara koji dokažu da se događaj nije desio na dijelovima puta na kojima su oni obavljali prijevoz.

Ako brodar koji je podmirio tražbinu ne može bez svoje krivnje ostvariti regresni zahtjev prema brodaru za čijeg se prijevoza desio događaj, svota podmirene tražbine pada na teret svih brodara koji su sudjelovali u izravnom prijevozu razmjerno udjelu svakog od njih u ugovorenoj vozarini.

Članak 664.

Brodar koji sudjeluje u izravnom prijevozu i koji pri preuzimanju tereta nije stavio na izravnu prijevoznu ispravu primjedbe u skladu s čl. 528. ovog zakona mora prema drugim brodarima koji sudjeluju u tom prijevozu dokazati da je dalnjem brodaru ili primatelju predao teret onako kako ga je primio od prethodnog brodara odnosno krcatelja.

Brodaru koji sudjeluje u izravnom prijevozu, a koji je u izravnu prijevoznu ispravu unio primjedbe u skladu s čl. 528. ovog zakona, drugi brodari moraju dokazati da su od krcatelja odnosno od prethodnog brodara primili teret onako kako je navedeno u izravnoj prijevoznoj ispravi.

Članak 665.

Brodar koji je ugovorio izravni prijevoz putnika odgovara za cijeli ugovoren put.

Svaki daljnji brodar koji sudjeluje u izvršenju izravnog prijevoza putnika odgovara putniku samo za štetu nanesenu na dijelu puta na kojem je on obavljao prijevoz.

Za oštećenje, manjak ili gubitak ručne prtljage odgovara brodar na čijem je dijelu puta nastala šteta na ručnoj prtljazi. Pismeni prigovor predviđen u odredbi članka 642. stavka 1. ovog zakona putnik mora podnijeti brodaru na čijem je dijelu puta nastala šteta na ručnoj prtljazi, i to najkasnije pri iskrcaju putnika iz broda tog brodara.

Za štetu uzrokovanu smrću ili tjelesnom ozljedom putnika brodari iz st. 1. i 2. ovog članka odgovaraju solidarno.

Članak 666.

Ako brodar koji je sklopio ugovor o izravnom prijevozu putnika podmiri tražbinu putnika za koje odgovara i drugi brodar na temelju članka 665. stavka 2. ovog zakona, ima pravo regresa prema tom brodaru.

Članak 667.

Svaki poseban sporazum kojim brodar preuzima obveze koje nisu predviđene ovim zakonom ili kojim se odrice prava koja ima prema ovom zakonu ima pravni učinak prema stvarnom brodaru ako je on na to dao izričiti pristanak u pismenom obliku.

Članak 668.

Brodar koji je cijeli prijevoz ili jedan njegov dio povjerio stvarnom brodaru odgovoran je za prijevoz u cijelosti.

Odredbe ovog zakona o izravnom prijevozu putnika (čl. 665. i 666.) odnose se na stvarnog brodara kome je povjeren prijevoz prema odredbi stavka 1. ovog članka.

Članak 669.

Ugovorom o prijevozu stvari i putnika može se predvidjeti da će brodar koji je sklopio ugovor o prijevozu pribaviti usluge drugih brodara ili vozara.

Ako se brodar obveže u skladu sa stavkom 1. ovog članka, dužan je pažnjom urednog brodara pronaći odgovarajućeg brodara ili vozara, i odgovara putniku odnosno naručitelju za svoj izbor.

Članak 670.

Ako se na temelju članka 669. ovog zakona prijevoz mora obaviti i vozilima kopnenog i zračnog prometa, odredbe ovog zakona primjenjuju se samo na prijevoz obavljen brodovima.

3. Zakup

Članak 671.

Ugovorom o zakupu broda, prema ovom zakonu, zakupodavatelj daje zakupoprimatelju brod na upotrebu, uz plaćanje zakupnine, radi obavljanja plovidbene djelatnosti.

Članak 672.

Ugovor o zakupu broda mora biti sklopljen u pismenom obliku.

Ugovor o zakupu broda koji nije sklopljen u pismenom obliku nema pravni učinak.

Članak 673.

Zakupodavatelj je dužan predati zakupoprimatelju brod u takvu stanju da se može iskorištavati prema ugovorenoj ili uobičajenoj namjeni.

Brod se, ako nije drugačije ugovoreno, predaje bez posade.

Članak 674.

Troškove pogona broda snosi zakupoprimatelj.

Zakupoprimatelj je dužan održavati brod za trajanja ugovora i nakon proteka ugovora vratiti brod u stanju i mjestu u kojem ga je primio.

Zakupoprimatelj ne odgovara za redovno trošenje broda.

Zakupoprimatelj ne snosi troškove popravka broda potrebnog za uklanjanje skrivenih mana broda koje su postojale u vrijeme kad mu je brod predan na upotrebu niti snosi štetu za gubitak broda zbog djelovanja više sile.

Članak 675.

Za štetu nastalu zbog mana koje čine brod nesposobnim ili smanjuju njegovu sposobnost za ugovoreno ili uobičajeno iskorištavanje, a postojale su u vrijeme predaje broda zakupoprimatelju, odgovara zakupodavatelj, ako ne dokaže da te mane nije mogao otkriti pažnjom urednog brodara.

Članak 676.

Ako se brod daje u zakup, posada je dužna izvršavati naloge zakupoprimateљa ako je to u ugovoru o zakupu predviđeno.

Zakupoprimateљ ima pravo mijenjati posadu.

Članak 677.

U slučaju sumnje je li sklopljen ugovor o zakupu broda ili brodarski ugovor smatra se da je sklopljen brodarski ugovor.

Članak 678.

Zakupnina se plaća mjesечно unaprijed, računajući od dana kad počne teći.

Zakupnina ne pripada zakupodavatelju dok je zakupoprimateљ spriječen upotrebljavati brod krivnjom zakupodavatelja ili zbog skrivene mane broda koja je postojala u trenutku predaje broda zakupoprimateљu.

Članak 679.

Ako zakupoprimateљ ne plati zakupninu o dospjelosti, zakupodavatelj može odmah tražiti naplatu zakupnine ugovorene za cijelo vrijeme trajanja ugovora o zakupu broda ili može odustati od ugovora.

Odredbom stavka 1. ovog članka ne dira se u pravo zakupodavatelja na naknadu štete.

Članak 680.

Ugovor o zakupu broda može se sklopiti na određeno ili na neodređeno vrijeme, za jedno ili za više putovanja.

Članak 681.

Ugovor o zakupu broda sklopljen na određeno vrijeme može se prodljiti samo pismenim sporazumom.

Ugovor o zakupu broda sklopljen na neodređeno vrijeme može se otkazati pismeno, i to najkasnije tri mjeseca unaprijed.

Članak 682.

Ugovor o zakupu broda prestaje u slučaju propasti broda, njegove trajne nesposobnosti za iskorištavanje i u slučaju više sile koja onemogućuje iskorištavanje broda za vrijeme zakupa.

Ako popravci broda koje snosi zakupodavatelj traju predugo, ili se predviđa da će trajati predugo, zakupoprimateљ može odustati od ugovora.

Članak 683.

Ako zakupoprimateљ ne vrati zakupodavatelju brod nakon proteka ugovora o zakupu, dužan je za prekoračeno vrijeme platiti naknadu u visini dvostrukе zakupnine.

Ako je zakupoprimateљ kriv za zakašnjenje u vraćanju broda, odgovara zakupodavatelju i za svaku štetu iznad svote određene u stavku 1. ovog članka.

Članak 684.

Nagrada za spašavanje koje je obavljeno zakupljenim brodom za trajanja ugovora o zakupu broda pripada zakupoprimateљu.

Članak 685.

Zakupoprimateљ može dati brod u podzakup samo na temelju pismenog pristanka zakupodavatelja.

4. Zastara

Članak 686.

Tražbine iz ugovora o iskorištavanju brodova, osim tražbina iz ugovora o prijevozu putnika i prtljage, zastarijevaju nakon proteka jedne godine.

Tražbine iz ugovora o prijevozu putnika i prtljage zastarijevaju nakon proteka dviju godina.

Stranke mogu, pošto je nastala tražbina, pismeno ugovoriti rok zastare koji je dulji od roka određenog u stavku 1. ovog članka.

Ugovor iz stavka 3. ovog članka koji nije sklopljen u pismenom obliku nema pravni učinak.

Vrijeme zastare počinje teći:

- 1) kod ugovora o prijevozu stvari:

- u slučaju naknade štete zbog oštećenja, manjka ili gubitka tereta - od dana kad je teret predan odnosno od dana kad je trebalo da bude predan na odredištu;

- u slučaju naknade štete zbog zakašnjenja - od dana kad je teret predan;

- u slučaju neudovoljavanja drugim ugovornim obvezama - od dana kad je obvezi trebalo udovoljiti;

- 2) kod ugovora o prijevozu putnika:

- u slučaju tjelesne ozljede - od dana iskrcaja putnika;

- u slučaju smrti putnika koja je nastala u toku prijevoza - od dana kad je brod stigao ili trebalo da stigne u luku u kojoj se putnik namjeravao iskrpati;

- u slučaju tjelesne ozljede putnika koja se dogodila u toku prijevoza, a zbog koje je nastupila smrt putnika poslije njegova iskrcaja s broda - od dana smrti putnika, a ako se tužba zbog naknade štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika ne podnese u roku od tri godine od dana iskrcaja gubi se pravo na naknadu štete;

- 3) kod ugovora o prijevozu prtljage:

- predane na prijevoz - od dana kad je prtljaga predana ili kad je trebalo da bude predana u luci u kojoj se putnik iskrcao ili se namjeravao iskrpati;

- ručne prtljage - od dana iskrcaja putnika odnosno u slučaju smrti putnika koja je nastupila u toku prijevoza - od dana kad je brod stigao ili je trebao stići u luku u kojoj se putnik namjeravao iskrpati;

4) kod ugovora o tegljenju - od dana kad je tegljenje završeno, osim kod tražbina za tegljarinu kod kojih rok počinje teći od dana dospjelosti tegljarine;

5) kod ugovora o zakupu broda - od dana kad je ugovor prestao važiti, osim kod tražbina za zakupninu kod kojih rok počinje teći od dana dospjelosti zakupnine;

- 6) kod regresnih zahtjeva - od dana kad je obavljena radnja koja daje pravo na regres.

• • • •

I. MEĐUNARODNA KONVENCIJA ZA IZJEDNAČENJE NEKIH PRAVILA O TERETNICI

Bruxelles 25. kolovoza 1924.

Član 1.

U ovoj se konvenciji sljedeće riječi upotrebljavaju u navedenom značenju:

- a) "vozar" uključuje vlasnika broda ili naručitelja prijevoza koji sklapa ugovor o prijevozu s krcateljem;
- b) "ugovor o prijevozu" primjenjuje se jedino na onaj ugovor o prijevozu kod kojega je izdana teretnica ili slična isprava, koja daje naslov na prijevoz robe morem; također se primjenjuje na teretnicu ili sličnu ispravu, izdanu na osnovi brodarskog ugovora, počevši od trenutka kada se odnosi između vozara i imaoča teretnice ravnaju po toj ispravi;
- c) "roba" uključuje dobra, stvari, robu i predmete bilo koje vrsti, osim živih životinja i tereta za koji se u ugovoru o prijevozu navodi da je ukrcan na palubi i koji se uistinu tako i prevozi;
- d) "brod" označava svaki plovni objekt koji se upotrebljava za prijevoz robe morem;
- e) "prijevoz robe" obuhvaća vrijeme od ukrcavanja robe na brod do njena iskrcaja s broda.

Član 2.

Ako nije u članu 6. drukčije određeno, vozar će kod svih ugovora o prijevozu robe morem u pogledu ukrcavanja, rukovanja, slaganja, prijevoza, čuvanja robe, staranja za nju i njena iskrcavanja, snositi odgovornosti i obveze te uživati prava i oslobođenja koja su niže navedena.

Član 3.

1. Vozar je dužan da prije i na početku putovanja uloži dužnu pažnju

- a) da brod osposebi za plovidbu;
- b) da brod primjereno opremi, popuni posadom i opskrbi zalihami;
- c) da osposebi i doveđe u ispravno stanje skladišta, ledenice, hladnjake i sve ostale dijelove broda u koje se roba ukrcava radi njena preuzimanja, prijevoza i očuvanja.

2. Ako nije u članu 4. drukčije određeno, vozar će uredno i pažljivo ukrcavati, rukovati, slagati, prevoziti i čuvati robu, brinuti se za nju i iskrctati robu koja se prevozi.

3. Nakon preuzimanja robe vozar, zapovjednik broda ili agent vozara dužan je krcatelju na njegov zahtjev izdati teretnicu koja, među ostalim, treba da sadržava:

- a) glavne oznake potrebne za utvrđivanje istovjetnosti robe, kako ih je prije početka ukrcavanja pismeno saopćio krcatelj, ako su te oznake utisnute ili na drugi način jasno stavljene na nepakiranu robu, sanduke ili omote u kojima se ta roba nalazi, tako da bi u redovitim prilikama ostale čitljive do svršetka putovanja;
- b) broj koleta, ili komada, količinu ili težinu (masu), prema danome slučaju, onako kako ih je pismeno saopćio krcatelj;
- c) stanje i vanjski izgled robe.

Ipak, nijedan vozar, zapovjednik broda ili agent vozara neće biti dužan da u teretnici navede ili spomene oznake, broj, količinu ili težinu (masu) ako ima ozbiljnog razloga sumnjati da ne predstavljaju onu robu koju je uistinu primio, ili ako nije imao razumne mogućnosti da to provjeri.

4. Takva teretnica stvarat će, dok se protivno ne dokaže, pretpostavku da je vozar preuzeo robu takva kakva je opisana suglasno stavu 3. a), b) i c).

5. Smatrać će se da je krcatelj u trenutku ukrcavanja zajamčio vozaru takvu točnost oznaka, broja, količina i težine (mase), kako im je saopćio, pa je dužan da vozaru naknadi sve gubitke, štete i troškove koji su nastali ili proizlaze iz netočnosti tih podataka. Pravo vozara na takvu odštetu ne ograničava ni na koji način njegovu odgovornost i njegove obveze iz ugovora o prijevozu prema bilo kojoj osobi osim prema krcatelju.

6. Ako obavijest o gubitku ili oštećenju i o općoj naravi tog gubitka ili oštećenja nije pismeno dana vozaru ili njegovu agentu u luci iskrcaja, prije ili u trenutku preuzimanja robe ili njene predaje na čuvanje osobi koja je po ugovoru o prijevozu ovlaštena da primi robu, pretpostavlja se, dok se protivno ne dokaže, da je vozar predao onaku robu kakva je opisana u teretnici.

Ako gubici ili oštećenja nisu uočljivi, obavijest se mora dati u roku od tri dana od predaje.

Pismene obavijesti nisu potrebne ako je stanje robe zajednički utvrđeno u trenutku primitka.

U svakom slučaju, vozar i brod oslobađaju se svake odgovornosti za gubitak ili oštećenje ako se tužba ne podigne u roku od jedne godine, računajući od preuzimanja robe, odnosno od dana kada je roba trebala da bude predana.

U slučaju stvarnog ili prepostavljenog gubitka ili oštećenja vozar i primalac pružit će jedan drugome sve razumne olakšice kod pregleda robe i provjeravanja broja koleta.

7. Kada roba bude ukrcana, teretnica koju će krcatelju izdati vozar, zapovjednik broda, odnosno agent vozara, bit će - ako to krcatelj zahtijeva - teretnica s naznakom "ukrcano", pod uvjetom da krcatelj, ukoliko je prethodno primio neku ispravu koja daje pravo na tu robu, tu ispravu vrati prilikom izdavanje teretnice "ukrcano". Vozar, zapovjednik broda, odnosno agent, mogu u luci ukrcavanja na prethodnoj izdanoj ispravi naznačiti ime broda, odnosno brodova u koje je roba ukrcana, kao i datum, odnosno datume ukrcavanja i kada to bude na ispravi naznačeno, smatrać će se - ako sadrži podatke iz člana 3. točke 3 - da predstavlja, za svrhu ovoga člana, teretnicu s naznakom "ukrcano".

8. Svaka klauzula, pogodba ili sporazum u ugovoru o prijevozu, kojima se vozar ili brod oslobađaju odgovornosti za gubitak ili oštećenje u vezi s robom nastalo nepažnjom, krivnjom ili neispunjjenjem dužnosti ili obveza propisanih ovim članom, ili kojima se njihova odgovornost umanjuje na drugi način nego je to propisano ovom konvencijom, bit će ništavi, nepostojeci i bez učinka. Klauzula kojom se vozaru ustupa korist iz osiguranja, kao i svaka slična klauzula, smatrać će se klauzulom koja oslobađa vozara od odgovornosti.

Član 4.

1. Ni vozar ni brod nisu odgovorni za gubitak ili oštećenja koji su nastali ili proizašli iz nesposobnosti broda za plovidbu, ako se to ne može pripisati propustom dužne pažnje vozara da osposobi brod za plovidbu, da ga primjerenom opremi, popuni posadom, opskrbi zalihamama, ili da osposobi i dovede u ispravno stanje skladišta, ledenice, hladnjake i sve ostale dijelove broda u koje se roba ukrcava, tako da budu prikladni za preuzimanje, prijevoz i očuvanje robe, a sve to u suglasnosti s odredbama čl. 3. toč. 1. Svaki put kada je gubitak ili oštećenje nastalo zbog nesposobnosti broda za plovidbu, teret dokaza o upotrebi dužne pažnje pada na vozara ili svaku drugu osobu koja se poziva na oslobođenje predviđeno ovim članom.

2. Ni vozar ni brod nisu odgovorni za gubitak ili oštećenje koji su nastali ili proizlaze iz
- a) djela, napačne ili propusta zapovjednika broda, člana posade, pilota ili druge osobe u službi vozara u plovidbi i upravljanju brodom;
 - b) požara, ako nije uzrokovan osobnim djelom ili krivnjem vozara;
 - c) pogibelji, opasnosti ili nezgoda mora i drugih plovnih voda;
 - d) više sile;
 - e) ratnih događaja;
 - f) djela javnih neprijatelja;
 - g) naredbe ili prinude vladara, vlasti ili naroda ili sudske zapljene;
 - h) karantenskih ograničenja;
 - i) djela ili propusta krcatelja, vlasnika robe, njegovog agenta ili predstavnika;
 - j) štrajkova, općeg otpuštanja radnika s posla, obustave ili ograničenja rada iz bilo kojeg razloga bilo da su djelomični ili potpuni;
 - k) građanskih nemira ili pobuna;
 - l) spašavanja ili pokušaja spašavanja života ili dobara na moru;
 - m) gubitka u obujmu ili težini (masi), ili drugog gubitka odnosno oštećenja nastalih posebne ili vlastite mane robe;
 - n) nedovoljnog pakiranja;
 - o) nedovoljnih ili netočnih oznaka;
 - p) skrivenih mana koje se ne mogu dužnom pažnjom otkriti;
 - r) svakog drugog uzroka, koje ne potječe iz djela ili krivnje vozara, njegovih agenata ili osoba u njegovoj službi, no teret dokaza pada na osobu koja traži da se koristi ovim isključenjem odgovornosti i ona mora dokazati da ni vlastita krivnja ili djelo vozara ili krivnja ili djelo agenata, odnosno osoba u službi vozara, nisu pridonijeli gubitku, odnosno oštećenju.

3. Krcatelj ne odgovara za gubitak ili oštećenje što ih pretrpe vozar ili brod koji su nastali ili proizašli iz bilo kojeg uzroka, ako to nije posljedica djela, krivnje ili napačne krcatelje, njegovih agenata ili osoba u njegovoj službi.

4. Nikakvo skretanje radi spašavanja ili pokušaja spašavanja života ili dobara na moru, kao ni drugo razumno skretanje, neće se smatrati kršenjem ove konvencije ili ugovora o prijevozu, i vozar neće odgovarati ni za kakav gubitak.

5. Ni vozar ni brod nisu ni u kojem slučaju odgovorni za gubitke ili oštećenja koji su uzrokovani na robu ili u vezi s robom preko iznosa od 100 funti sterlinga po koletu ili jedinici tereta ili odgovarajućeg iznosa u nekoj drugoj valuti, osim ako je krcatelj narav i vrijednost robe naznačio prije ukrcavanja i ako je ova izjava bila unesena u teretnicu.

Ova izjava - ako je bila unesena u teretnicu - stvara, dok se protivno ne dokaže, pretpostavku, ali ona ne vezuje vozara koji će je moći pobijati.

Sporazum između vozara, zapovjednika broda ili agenta vozara i krcatelja može biti određena najviša svota različita od one koja je navedena u ovom stavu, ali pod uvjetom da ta ugovorna najviša svota ne smije biti manja od iznosa koji je gore određen.

Ni vozar ni brod ni u kojem slučaju ne odgovaraju za gubitak ili oštećenje na robu ili u vezi s robom, ako je krcatelj u teretnicu namjerno unio krvu izjavu o naravi ili vrijednosti robe.

6. Upaljivu, eksplozivnu ili opasnu robu na krcanje koje vozar, zapovjednik broda, odnosno agent vozara ne bi pristali da su znali narav, odnosno svojstvo, može vozar u svako doba i prije iskrcavanja bilo gdje iskrcti, uništiti ili učiniti je bezopasnom, bez obzira na odštetu, a krcatelj ove robe će odgovarati za svu štetu i troškove, neposredno ili posredno nastale ili proizašle, zbog njezina ukrcavanja. Ako bi neka roba te vrste, koja je ukrcana sa znanjem i pristankom vozara postala opasna za brod i teret, nju vozar isto tako može iskrcti ili uništiti, odnosno učiniti je bezopasnom, a da za to ne odgovara, osim iz naslova zajedničke havarije, ako bi je bilo.

Član 5.

Vozar se može odreći svih ili jednog dijela svojih prava i oslobođenja ili povećati svoju odgovornost i obveze predviđene ovom konvencijom, ali pod uvjetom da ovo odricanje, odnosno povećanje, bude u teretnici koja se izdaje krcatelju. Ni jedna odredba ove konvencije ne primjenjuje se na brodarske ugovore, ali ako su bile izdane teretnice u slučaju postojanja brodarskog ugovora, podvrgavaju se uvjetima ove konvencije. Ni jedna odredba ovih pravila ne sprečava da se u teretnicu unese bilo koja dopuštena odredba u vezi sa zajedničkom havarijom.

Član 6.

Bez obzira na odredbe prethodnih članova, vozar, zapovjednik broda, agent vozara i krcatelj mogu u pogledu bilo koje određene robe sklopiti ugovor s bilo kakvim uvjetima koji se tiču odgovornosti i obveza vozara za tu robu, kao i prava i oslobođenja vozara u pogledu te iste robe ili njegovih obveza u odnosu na sposobnost broda za plovidbu - u mjeri u kojoj se takav sporazum ne protivi javnom poretku - ili u pogledu brige i pažnje osoba koje su u njegovoj službi ili njegovih agenata u odnosu na ukrcavanje, rukovanje, slaganje, prijevoz, čuvanje robe, staranje o njoj i iskrcavanje robe koja se prevozi morem, pod uvjetom da u tom slučaju nije bila izdana teretnica i da su uvjeti postignutog sporazuma uvršteni u prizanicu koja neće biti prenosiva i u kojoj je ta neprenosivost naznačena.

Svaki na taj način zaključeni ugovor imat će puni pravni učinak.

Međutim, ovaj član se ne primjenjuje na redovne trgovачke terete koji se prevoze u toku redovnog trgovачkog poslovanja, već samo na druge prevoze, kod kojih narav i stanje dobara koja se trebaju prevesti, i okolnosti, odredbe i uvjeti pod kojima se prijevoz treba vršiti, opravdavaju poseban sporazum.

Član 7.

Ni jedna odredba ove konvencije ne sprečava vozara ili krcatelja da uvrste u ugovor sporazume, uvjete, rezerve ili oslobođenja, koji se odnose na obveze i odgovornosti vozara ili broda za gubitak ili oštećenje robe, za čuvanje, staranje i rukovanje, prije ukrcavanja i poslije iskrcaja iz broda kojim se roba prevozi morem.

Član 8.

Odredbe ove konvencije ne mijenjaju ni prava ni obveze vozara što proizlaze iz bilo kojeg važećeg zakona koji se odnosi na ograničenje odgovornosti vlasnika pomorskih brodova.

Član 9.

Novčane jedinice spomenute u ovoj konvenciji uzimaju se prema vrijednosti u zlatu.

One države ugovornice u kojima se funta sterlinga ne upotrebljava kao novčana jedinica, pridržavaju pravo da svote označene u ovoj konvenciji u funtama sterlingama zamijene u zaokružene iznose u skladu s vlastitim novčanim sustavom.

Nacionalni zakoni mogu dopustiti dužniku mogućnost da se osloboди duga plaćanjem u nacionalnoj valuti prema tečaju koji je na snazi na dan dolaska broda u luku ukrcaja odnosne robe.

Član 10.

Odredbe ove konvencije primjenjuju se na sve teretnice izdane u jednoj od država ugovornica.

Član 11.

Po isteku roka od najviše dvije godine, računajući od dana potpisivanja konvencije, belgijska vlada će stupiti u vezu s vladama visokih strana ugovornica koje budu izjavile spremnost da ratificiraju konvenciju radi donošenja odluke da li konvencija treba da stupa na snagu. Isprave o ratifikaciji će se položiti u Bruxellesu na dan koji zajednički utvrde spomenute vlade. Prvo polaganje isprava o ratifikaciji utvrđit će se zapisnikom što će ga potpisati predstavnici država, koje kod toga budu sudjelovale, i ministar vanjskih poslova Belgije.

Naknadna polaganja izvršit će se putem pismene obavijesti upućene belgijskoj vladi kojoj će biti priložena isprava o ratifikaciji.

Ovjereni prijepis zapisnika o prvom polaganju isprava o ratifikaciji, obavijesti spomenutih u prethodnom stavu kao i priloženih ratifikacionih isprava bit će odmah od strane belgijske vlade diplomatskim putem dostavljeni državama koje su potpisale ovu konvenciju ili su joj pristupile. U slučajevima predviđenim u prethodnom stavu spomenuta vlada će istovremeno saopći i dan kada je primila obavijest.

Član 12.

Države koje nisu potpisale ovu konvenciju mogu joj pristupiti bez obzira na to da li su bile predstavljene na Međunarodnoj konferenciji u Bruxellesu ili nisu.

Država koja želi pristupiti konvenciji obavještava o svojoj namjeri pismeno belgijsku vladu dostavljajući joj ispravu o pristupanju koja će biti položena u arhivama spomenute vlade.

Belgijska vlada dostavit će odmah svim državama koje su potpisale konvenciju ili su joj pristupile ovjereni prijepis obavijesti i isprave o pristupanju naznačujući datum kada je primila obavijest.

Član 13.

Visoke strane ugovornice mogu u času potpisivanja, polaganja ratifikacije ili prilikom pristupanja izjaviti da se prihvata ove konvencije ne odnosi na neke ili na sve autonomne dominione, kolonije, posjede, protektorate i prekomorske teritorije koji se nalaze pod njihovim suverenitetom ili vlašću. One mogu naknadno pristupiti posebno u ime jednog ili drugog autonomnog dominiona, kolonije, posjeda, protektorata ili prekomorskog teritorija, koji su bili isključeni u njihovoj prvočitnoj izjavi. One mogu, također, u skladu s ovim odredbama, otkazati ovu konvenciju posebno za jedan ili više autonomnih dominiona, kolonija, posjeda, protektorata ili prekomorskih teritorija koji se nalaze pod njihovim suverenitetom ili vlašću.

Član 14.

Prema državama koje su sudjelovale u prvom polaganju ratifikacija ova će konvencija djelovati godinu dana nakon datuma zapisnika o tom polaganju. Prema državama, koje ju naknadno ratificiraju ili joj pristupe, kao i u slučajevima kada se stavljanje na snagu vrši naknadno i shodno čl. 13., njeni će učinci nastupiti šest mjeseci nakon što belgijska vlada primi obavijesti predviđene u čl. 11. st. 2. i čl. 12. st. 2.

Član 15.

Ako jedna država ugovornica želi otkazati ovu konvenciju, ona će o tome pismenim putem obavijestiti belgijsku vladu, koja će odmah dostaviti ovjereni prijepis obavijesti svim ostalim državama, navodeći datum primitka obavijesti.

Otkaz će djelovati samo prema državi koja ga bude podnijela, i to godinu dana nakon prijema obavijesti od strane belgijske vlade.

Član 16.

Svaka država ugovornica može zatražiti sazivanje nove konferencije u svrhu pronalaženja boljih rješenja koja bi se mogla unijeti u ovu konvenciju.

Država koja bi željela da se koristi ovom mogućnošću treba da o svojoj namjeri obavijesti godinu dana unaprijed ostale države posredstvom belgijske vlade, koja će se pobrinuti da sazove konferenciju.

Sačinjeno u Bruxellesu, u jednom jedinom primjerku, 25. kolovoza 1924.

Protokol o potpisivanju

Pristupajući potpisivanju Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, potpisani punomoćnici prihvatali su ovaj Protokol, koji će imati istu snagu i istu vrijednost kao da su njegove odredbe bile unesene u sam tekst konvencije na koju se odnosi.

Visoke strane ugovornice mogu uvesti u život ovu konvenciju dajući joj snagu zakona ili unoseći u svoje nacionalno zakonodavstvo pravila koja je usvojila konvencija, u obliku pogodnom za to zakonodavstvo.

One izričito pridržavaju pravo

1. da potpišu da u slučajevima predviđenim članom 4. toč. 2. od c) do p), imalac teretnice može utvrditi osobnu krivnju vozara ili krivnju osoba kojima se služi, ako nisu obuhvaćene pod a);

2. da u pogledu nacionalne kabotaže primjenjuju čl. 6. na sve kategorije roba, ne vodeći računa o ograničenju koje se nalazi u posljednjem stavu spomenutog člana.

Sačinjeno u Bruxellesu, u jednom jedinom primjerku, 25. kolovoza 1924.

Ia. The Hague Rules 1924

International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading and Protocol of signature

(Brussels, August 25th, 1924)

(Translation)

The President of the German Republic, The President of the Argentine Republic, ... etc.

Having recognized the utility of fixing by agreement certain uniform rules of law relating to bills of lading,

Have decided to conclude a convention with this object and have appointed the following Plenipotentiaries:

(Follows the list of Plenipotentiaries)

Who, duly authorized thereto, have agreed as follows:

Article 1

In this Convention the following words are employed, with the meanings set out below:

(a) 'Carrier' includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.

(b) 'Contract of carriage' applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea, including any bill of lading or any similar document as aforesaid issued under or pursuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or similar document of title regulates the relations between a carrier and a holder of the same.

(c) 'Goods' includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage are stated as being carried on deck and are so carried.

(d) 'Ship' means any vessel used for the carriage of goods by sea.

(e) 'Carriage of goods' covers the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship.

Article 2

Subject to the provisions of Article 6, under every contract of carriage of goods by sea the carrier, in relation to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of such goods, shall be subject to the responsibilities and liabilities and entitled to the rights and immunities hereinafter set forth.

Article 3

1. The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to:

(a) Make the ship seaworthy;

(b) Properly man, equip and supply the ship;

(c) Make the holds, refrigerating and cool chambers, and all other parts of the ship in which goods are carried, fit and safe for their reception, carriage and preservation.

2. Subject to the provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for, and discharge the goods carried.

3. After receiving the goods into his charge the carrier or the master or agent of the carrier shall, on demand of the shipper, issue to the shipper a bill of lading showing among other things:

(a) The leading marks necessary for identification of the goods as the same are furnished in writing by the shipper before the loading of such goods starts, provided such marks are stamped or otherwise shown clearly upon the goods if uncovered, or on the cases or coverings in which such goods are contained, in such a manner as should ordinarily remain legible until the end of the voyage.

(b) Either the number of packages or pieces, or the quantity, or weight, as the case may be, as furnished in writing by the shipper.

(c) The apparent order and condition of the goods.

Provided that no carrier, master or agent of the carrier shall be bound to state or show in the bill of lading any marks, number, quantity or weight which he has reasonable ground for suspecting not accurately to represent the goods actually received, or which he has had no reasonable means of checking.

4. Such a bill of lading shall be *prima facie* evidence of the receipt by the carrier of the goods as therein described in accordance with § 3 (a), (b) and (c).

5. The shipper shall be deemed to have guaranteed to the carrier the accuracy at the time of shipment of the marks, number, quantity and weight, as furnished by him, and the shipper shall indemnify the carrier against all loss, damages and expenses arising or resulting from inaccuracies in such particulars. The right of the carrier to such indemnity shall in no way limit his responsibility and liability under the contract of carriage to any person other than the shipper.

6. Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the port of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery thereof under the contract of carriage, or, if the loss or damage be not apparent, within three days, such removal shall be *prima facie* evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

If the loss or damage is not apparent, the notice must be given within three days of the delivery of the goods.

The notice in writing need not be given if the state of the goods has, at the time of their receipt, been the subject of joint survey or inspection.

In any event the carrier and the ship shall be discharged from all liability in respect of loss or damage unless suit is brought within one year after delivery of the goods or the date when the goods should have been delivered.

In the case of any actual or apprehended loss or damage the carrier and the receiver shall give all reasonable facilities to each other for inspecting and tallying the goods.

7. After the goods are loaded the bill of lading to be issued by the carrier, master, or agent of the carrier, to the shipper shall, if the shipper so demands be a 'shipped' bill of lading, provided that if the shipper shall have previously taken up any document of title to such goods, he shall surrender the same as against the issue of the 'shipped' bill of lading, but at the option of the carrier such document of title may be noted at the port of shipment by the carrier, master, or agent with the name or names of the ship or ships upon which the goods have been shipped and the date or dates of shipment, and when so noted, if it shows the particulars mentioned in § 3 of Article 3, shall for the purpose of this article be deemed to constitute a 'shipped' bill of lading.

8. Any clause, covenant, or agreement in a contract of carriage relieving the carrier or the ship from liability for loss or damage to, or in connection with, goods arising from negligence, fault, or failure in the duties and obligations provided in this article or lessening such liability otherwise than as provided in this Convention, shall be null and void and of no effect. A benefit of insurance in favour of the carrier or similar clause shall be deemed to be a clause relieving the carrier from liability.

Article 4

1. Neither the carrier nor the ship shall be liable for loss or damage arising or resulting from unseaworthiness unless caused by want of due diligence on the part of the carrier to make the ship seaworthy, and to secure that the ship is properly manned, equipped and supplied, and to make the holds, refrigerating and cool chambers and all other parts of the ship in which goods are carried fit and safe for their reception, carriage and preservation in accordance with the provisions of §1 of Article 3. Whenever loss or damage has resulted from unseaworthiness the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier or other person claiming exemption under this article.

2. Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from:

- (a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship.
- (b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier.
- (c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.
- (d) Act of God.
- (e) Act of war.
- (f) Act of public enemies.
- (g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process.
- (h) Quarantine restrictions.
- (i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative.
- (j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general.
- (k) Riots and civil commotions.
- (l) Saving or attempting to save life or property at sea.
- (m) Wastage in bulk of weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods.
- (n) Insufficiency of packing.
- (o) Insufficiency or inadequacy of marks.
- (p) Latent defects not discoverable by due diligence.
- (q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.

3. The shipper shall not be responsible for loss or damage sustained by the carrier or the ship arising or resulting from any cause without the act, fault or neglect of the shipper, his agents or his servants.

4. Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this Convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom.

5. Neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connexion with goods in an amount exceeding 100 pounds sterling per package or unit, or the equivalent of that sum in other currency unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading.

This declaration if embodied in the bill of lading shall be *prima facie* evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier.

By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper another maximum amount than that mentioned in this paragraph may be fixed, provided that such maximum shall nor be less than the figure above named.

Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or damage to, or in connexion with, goods if the nature or value thereof has been knowingly misstated by the shipper in the bill of lading.

6. Goods of an inflammable, explosive or dangerous nature to the shipment whereof the carrier, master or agent of the carrier has not consented with knowledge of their nature and character, may at any time before discharge be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without compensation, and the shipper of such goods shall be liable for all damage and expenses directly or indirectly arising our or resulting from such shipment. If any such goods shipped with such knowledge and consent shall become a danger to the ship or cargo, they may in like manner be landed at any place, or destroyed or rendered innocuous by the carrier without liability on the part of the carrier except to general average, if any.

Article 5

A carrier shall be at liberty to surrender in whole or in part all or any of his rights and immunities or to increase any of his responsibilities and obligations under this Convention, provided such surrender or increase shall be embodied in the bill of lading issued to the shipper.

The provisions of this Convention shall be applicable to charter parties, but if bills of lading are issued in the case of a ship under a charter party they shall comply with the terms of this Convention. Nothing in these rules shall be held to prevent the insertion in a bill of lading of any lawful provision regarding general average.

Article 6

Notwithstanding the provisions of the preceding articles, a carrier, master or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such.

Any agreement so entered into shall have full legal effect:

Provided that this article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement.

Article 7

Nothing herein contained shall prevent a carrier or a shipper from entering into any agreement, stipulation, condition, reservation or exemption as to the responsibility and liability of the carrier or the ship for the loss or damage to, or in connection with, the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to the discharge from, the ship on which the goods are carried by sea.

Article 8

The provisions of this Convention shall not affect the rights and obligations of the carrier under any statute for the time being in force relating to the limitation of the liability of owners of sea-going vessels.

Article 9

The monetary units mentioned in this Convention are to be taken to be gold value.

Those contracting States in which the pound sterling is not a monetary unit reserve themselves the right of translating the sums indicated in this convention in terms of pound sterling into terms of their own monetary system in round figures.

The national Laws may reserve to the debtor the right of discharging his debt in national concurrence according to the rate of exchange prevailing on the day of the arrival of the ship at the port of discharge of the goods concerned.

Article 10

The provisions of this Convention shall apply to all bills of lading issued in any of the contracting States.

Article 11

After an interval of not more than two years from the day of which the Convention is signed, the Belgian Governments shall place itself in communication with the Government of the High Contracting parties which have declared themselves prepared to ratify the Convention, with a view to deciding whether it shall be put into force. The ratifications shall be deposited at Brussels at a date to be fixed by agreement among the said Governments. The first deposit of ratifications shall be recorded in a procès-verbal signed by the representatives of the Powers which take part therein and by Belgian Minister for Foreign Affairs.

The subsequent deposit of ratifications shall be made by means of a written notification, addressed to the Belgian Government and accompanied by the instrument of ratification.

A duly certified copy of the procès-verbal relating to the first deposit of ratifications, of the notifications referred to in the previous paragraph, and also of the instruments of ratification accompanying them, shall be immediately sent by the Belgian Government through the diplomatic channel to the Powers who have acceded to it. In the cases contemplated in the preceding paragraph, the said Government shall inform them at the same time of the date on which it received the notification.

Article 12

Non-signatory States may accede to the present Convention whether or not they have been represented at the International Conference at Brussels.

A state which desires to accede shall notify its intention in writing to the Belgian Government, forwarding to it the document of accession, which shall be deposited in the archives of the said Government.

The Belgian Government shall immediately forward to all States which have signed or acceded to the Convention a duly certified copy of the notification and of the act of accession, mentioning the date on which it received the notification.

Article 13

The High Contracting Parties may at the time of signature, ratification or accession declare that their acceptance of the present Convention does not include any or all of the self-governing dominions, or of the colonies, overseas possessions, protectorates or territories under their sovereignty or authority, and they may subsequently accede separately on behalf of any self-governing dominion, colony, overseas possession, protectorate or territory excluded in their declaration. They may also denounce the Convention separately in accordance with its provisions in respect of any self-governing dominion, or any colony, overseas possession, protectorate or territory under their sovereignty or authority.

Article 14

The present Convention shall take effect, in the case of the states which have taken part in the first deposit of ratification, one year after the date of the protocol recording such deposit.

As respects the States which ratify subsequently or which accede, and also in cases in which the Convention is subsequently put into effect in accordance with Article 13, it shall take effect six months after the notifications specified in paragraph 2 of Article 11 and paragraph 2 of Article 12 have been received by the Belgian Government.

Article 15

In the event of one of the contracting States wishing to denounce the present Convention, the denunciation shall be notified in writing to the Belgian Government, which shall immediately communicate a duly certified copy of the notification to all the other states, informing them of the date on which it was received.

The denunciation shall only operate in respect of the State which made the notification, and on the expiry of one year after the notification has reached the Belgian Government.

Article 16

Any of the contracting States shall have the right to call for a fresh conference with a view to considering possible amendments.

A State which would exercise this right should notify its intention to the other States through the Belgian Government, which would make arrangements for convening the Conference.

*Done at Brussels, in a single copy, August 25th 1924.
(Follow the signature)*

PROTOCOL OF SIGNATURE

At the time of signing the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading the Plenipotentiaries whose signatures appear below have adopted this Protocol, which will have the same force and the same value as if its provisions were inserted in the text of the Convention to which it relates.

The High Contracting Parties may give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including in their national legislation in a form appropriate to that legislation the rules adopted under this Convention.

They may reserve the right:

1. To prescribe that in the cases referred to in a paragraph 2 c to p of Article 4 the holder of a bill of lading shall be entitled to establish responsibility for loss or damage arising from the personal fault of the carrier or the fault of his servants which are not covered by paragraph a.

2. To apply Article 6 in so far as the national coasting trade is concerned to all classes of goods without taking account of the restriction set out in the last paragraph of that Article.

*Done at Brussels, in a single copy, August 25th 1924.
(Follow the signature)*

II. HAŠKO-VISBYJSKA PRAVILA

Protokol o izmjeni međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici potpisane u Bruxellesu 25. kolovoza 1924.

(potписан u Bruxellesu 23. veljače 1968.)

Član 1.

1. U stavu 4. člana 3. dodaje se slijedeći tekst:

"Međutim, protudokaz nije dopušten kada je teretnica prenesena na trećega koji je u dobroj vjeri".

2. Četvrti odsjek stava 6. člana 3. mijenja se slijedećom odredbom:

"Pod rezervom odredaba stava 6 & bis, vozar i brod bit će u svakom slučaju oslobođeni svake odgovornosti u vezi s robom, osim ako je tužba podignuta u roku od godine dana od dana kad je teret predan ili je trebao biti predan. Taj rok može međutim, biti produžen sporazumom stranaka postignutim nakon događaja koji je bio povod za tužbu".

3. U članu 3. iza stava 6. dodaje se stav 6. bis koji glasi:

"Regresne tužbe mogu biti podignute i nakon isteka roka predviđenog u prethodnom stavu, ako su podignute u roku određenom zakonom suda pred kojim se vodi spor. Međutim, taj rok ne može biti kraći od tri mjeseca, računajući od dana kada je osoba koja podiže regresnu tužbu udovoljila odštetnom zahtjevu ili je obaviještena o tužbi koja je protiv nje podignuta".

Član 2.

Stav 5 člana 4. ukida se i zamjenjuje slijedećim tekstom:

a) Osim u slučaju ako je krcatelj naznačio vrstu i vrijednost robe prije njenog ukrcaja, pa je ta izjava unijeta u teretnicu, ni vozar ni brodar neće ni u kom slučaju biti odgovorni za gubitak ili oštećenje robe ili u vezi s tom robom za iznos veći od 10.000 franaka po koletu ili jedinici tereta ili 30 franaka po kilogramu bruto-težine izgubljene ili oštećene robe, s tim, da se primjenjuje granični iznos koji je viši;

b) Ukupan iznos koji se duguje izračunat će se prema vrijednosti robe u mjestu i u vrijeme kad je roba iskrcana suglasno ugovoru ili u mjestu i u vrijeme kada je trebala biti iskrcana;

Vrijednost robe određuje se prema burzovnoj cijeni, ako takve nema, prema tekućoj tržišnoj cijeni; ako nema ni jedne ni druge prema uobičajenoj vrijednosti robe iste vrsti i kvaliteta;

c) Kada se upotrijebi kontejner, paleta ili koje drugo slično sredstvo za grupiranje robe, svako koleto ili jedinica za koje je u teretnici naznačeno da su uključeni u to sredstvo smatraće se kao jedno koleto ili jedna jedinica u smislu ovog stava. Osim u predviđenom slučaju, to će se sredstvo za grupiranje smatrati kao jedno koleto ili jedna jedinica;

d) Kao franak uzima se jedinica koja se sastoji od 65,5 miligrama zlata finoće 900/1000. Dan zamjene dosuđenog iznosa u nacionalnu valutu određuje se po zakonu suda pred kojim se spor vodi;

e) Ni vozar ni brod ne mogu se koristiti povlasticom ograničenja odgovornosti iz ovog stava ako se dokaže da je šteta prouzročena djelom ili propustom vozara počinjenom bilo u namjeri da se izazove šteta, bilo zlonamjerno i sa svješću da bi iz toga mogla proizaći šteta;

f) Izjava spomenuta u točki a) ovog člana, unijeta u teretnicu, stvara predmjedu, dok se ne dokaže protivno, ali ona ne obavezuje vozara koji ju može pobijati;

g) Sporazumom između vozara, zapovjednika broda ili agenta vozara i krcatelja, mogu se odrediti i drugi najviši iznosi, različiti od iznosa određenih u točki a) ovog člana, pod uvjetom da taj ugovoren najviši iznos ne bude manji od odgovarajućeg najvišeg iznosa iz te točke;

h) Ni vozar ni brod neće ni u kom slučaju biti odgovorni za gubitak ili oštećenje prouzročeno robi ili koje se na nju odnosi, ako je krcatelj u teretnici svjesno dao lažnu izjavu o vrsti i vrijednosti robe.

Član 3.

Između članova 4. i 5. konvencije, uvršтava se član 4. bis koji glasi:

1. Oslobođenja i ograničenja predviđena ovom konvencijom primjenjuju se na sve tužbe protiv vozara za naknadu gubitaka ili oštećenja robe koja je predmet ugovora o prijevozu, bilo da se tužba zasniva na ugovornoj ili vanugovornoj odgovornosti.

2. Ako je tužba podignuta protiv vozareva službenika, taj će se službenik moći koristiti oslobođenjima i ograničenjima odgovornosti na koje se može pozivati vozar u smislu ove konvencije.

3. Ukupni iznos kojim se teret vozar i njegovi službenici neće u tom slučaju preći granični iznos predviđen ovom konvencijom.

4. Međutim, službenik se ne može koristiti ovlaštenjima iz odredaba ovoga člana ako se dokaže da je šteta prouzročena djelom ili propustom tog službenika počinjenim bilo u namjeri da se izazove šteta bilo zlonamjerno i sa svješću da bi iz toga vjerojatno mogla proizaći šteta.

Član 4.

Član 9. konvencije zamjenjuje se slijedećom odredbom:

"Ova konvencija ne dira u odredbe međunarodnih konvencija ili nacionalnih zakona o odgovornosti za nuklearne štete".

Član 5.

Član 10. konvencije zamjenjuje se slijedećom odredbom:

"Odredba ove konvencije primjenjivat će se na sve teretnice koje se odnose na prijevoz robe između luka dviju različitih država kada je:

a) teretnica izdana u državi ugovornici;

b) prijevoz robe započeo u luci države ugovornice;

c) teretnicom predviđeno da se ugovor ravna po odredbama ove konvencije ili zakonodavstva koje te odredbe primjenjuje, odnosno daje im snagu, bez obzira na državnu pripadnost broda, vozara, krcatelja, primaoca ili bilo koje druge zainteresirane osobe.

Svaka će država ugovornica primjenjivati odredbe ove konvencije na spomenute teretnice.

Ovaj član ne dira u pravo države ugovornice da primjeni odredbe ove konvencije na teretnice koje nisu obuhvaćene prethodnim članovima".

Član 6. do 17. ispušten kao nepotreban.

III. ZASTUPNIČKI DOM SABORA REPUBLIKE HRVATSKE

Na temelju članka 89. Ustava Republike Hrvatske, donosim

ODLUKU

o proglašenju Zakona o potvrđivanju Protokola iz 1968. i Protokola iz 1979. o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924.

Proglašavam Zakon o potvrđivanju Protokola iz 1968. i Protokola iz 1979. o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924., koji je Zastupnički dom Sabora Republike Hrvatske donio na sjednici 10. ožujka 1995. godine.

Broj : 95-536/ 1
Zagreb, 15. ožujka 1995.

Predsjednik Republike Hrvatske
dr. Franjo Tudman. v. r.

ZAKON

O POTVRĐIVANJU PROTOKOLA IZ 1968. I PROTOKOLA IZ 1979. O IZMJENI MEĐUNARODNE KONVENCIJE ZA IZJEDNAČAVANJE NEKIH PRAVILA O TERETNICI IZ 1924.

Članak 1.

Potvrđuje se Protokol o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, 25. kolovoza 1924., potpisani u Bruxellesu 23. veljače 1968. u izvorniku na engleskom i francuskom jeziku i Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, 25. kolovoza 1924., kako je izmijenjena Protokolom od 23. veljače 1968., potpisani u Bruxellesu 21. prosinca 1979. u izvorniku na engleskom i francuskom jeziku.

Članak 2.

Tekst Protokola u izvorniku na engleskom jeziku i u prijevodu na hrvatski jezik glasi:

PROTOKOL O IZMJENAMA MEĐUNARODNE KONVENCIJE ZA IZJEDNAČAVANJE NEKIH PRAVILA O TERETNICI 25. KOLOVOZA 1924, KAKO JE IZMIJENJENA PROTOKOLOM OD 23. VELJAČE 1968.

Bruxelles, 21. prosinca 1979.

Ugovorne stranke ovoga Protokola

Kao stranke Međunarodne konvencije za ujednačavanje nekih pravila o teretnici, koja je zaključena u Bruxellesu, 25. kolovoza 1924., kako je izmijenjan Protokolom o izmjenama te Konvencije, koji je zaključen u Bruxellesu, 23. veljače 1968.

Sporazumjele su se o slijedećem:

Članak I.

U svrhu ovoga Protokola "Konvencija" znači Međunarodnu konvenciju za izjednačavanje nekih pravila o teretnici i njezin Protokol o potpisivanju, sastavljene u Bruxellesu 25. kolovoza 1924., izmijenjenu Protokolom sastavljenim u Bruxellesu 23. veljače 1968.

Članak II.

1. Članak 4. stavak 5. a) Konvencije zamjenjuje se sljedećim:

"a) Osim u slučaju ako je krcatelj naznačio vrstu i vrijednost robe prije njenog ukrcaja, pa je ta izjava unijeta u teretnicu, ni vozar ni brod neće ni u kojem slučaju odgovarati za gubitak ili oštećenje robe ili u vezi s tom robom za iznos veći od 666,67 obračunskih jedinica po kolutu ili jedinici tereta ili 2 obračunske jedinice po kilogramu brutto težine izgubljene ili oštećene robe, s tim, da se primjenjuje granični iznos koji je viši..

2. Članak 4. stavak 5. d) Konvencije zamjenjuje se sljedećim:

"d) obračunska jedinica navedena u ovom članku je Posebno pravo vučenja kako ga je definirao Međunarodni monetarni fond. Iznosi navedeni u podstavku a) ovoga stavka preračunavaju se u domaću valutu na osnovi vrijednosti te valute na dan utvrđen po pravu suda koji raspravlja spor.

Vrijednost valute, u značenju Posebnog prava vučenja, države koja je članica Međunarodnog monetarnog fonda obračunava se prema metodi vrijednosti koju na dan koji je u pitanju primjenjuje Međunarodni monetarni fond za vlastite operacije i transakcije. Vrijednost domaće valute, u značenju Posebnog prava vučenja, države koja nije članica Međunarodnog monetarnog fonda, obračunava se na način koji odredi ta država.

Međutim, država koja nije članica Međunarodnog monetarnog fonda i čije pravo ne dopušta primjenu odredaba iz prethodnih rečenica može, u trenutku ratifikacije ili pristupa, ili u bilo kojem trenutku nakon toga, izjaviti da se granice odgovornosti predviđene u ovoj Konvenciji, koje treba primijeniti na njezinom području utvrđuju kako slijedi:

- (i) glede iznosa od 688,67 obračunskih jedinica, spomenutih u podstavku a) stavka 5. ovoga članka, 10.000 novčanih jedinica,;
- (ii) glede iznosa od 2 obračunske jedinice spomenute u podstavku a) stavka 5. ovoga članka, 30 novčanih jedinica.

Novčana jedinica na koju se odnose prethodne rečenice odgovara 65,5 miligrama zlata finoće 900 tisućnina. Pretvaranje iznosa određenih u toj rečenici u domaću valutu vrši se prema pravu te države.

Obračun i pretvaranje navedeni u prethodnim rečenicama vrše se na način da se u domaćoj valuti države izrazi ukoliko je moguće ista stvarna vrijednost za iznose u podstavku a) stavka 5. ovoga članka u obračunskoj jedinici kako je tamo izraženo.

Države obavještavaju depozitara o načinu obračuna ili o rezultatu preračunavanja prema pojedinom slučaju prilikom deponiranja isprave o ratifikaciji ili pristupanju i kad god postoji promjena u bilo kojem slučaju.

Članak III.

Svaki spor između dvije ili više ugovorenih stranaka koji se tiče tumačenja ili primjene ovoga Protokola, koji se ne može riješiti putem pregovora, podnosi se, na zahtjev jedne od njih, arbitraži. Ako u roku od šest mjeseci od dana zahtjeva za arbitražu države nisu u stanju sporazumjeti se oko organizacije arbitraže, bilo koja od tih država može predati spor Međunarodnom sudu sa zahtjevom koji je u skladu sa Statutom Suda.

Članak IV.

(1) Svaka država ugovornica može u trenutku potpisa ili ratifikacije ovoga Protokola, ili pristupa Protokolu, izjaviti da se ne smatra vezanom člankom III.

(2) Bilo koja ugovorna stranka koja je stavila rezervu u skladu sa stavkom 1. može u bilo koje doba povući ovu rezervu priopćenjem belgijskoj vladi.

Članak V.

Ovaj je Protokol otvoren za potpisivanje za države koje su potpisale Konvenciju od 25. kolovoza 1924. ili Protokol od 23. veljače 1988. ili koje su stranke ove Konvencije.

Članak VI.

- (1) Ovaj će se Protokol ratificirati.
- (2) Ratifikacija ovoga Protokola od strane bilo koje države koja nije stranka Konvencije ima učinak ratifikacije Konvencije.
- (3) Isprave o ratifikaciji pohranjuju se kod belgijske vlade.

Članak VII.

- (1) Države na koje se ne odnosi članak V mogu pristupiti ovome Protokolu.
- (2) Prijedlog ovome Protokolu ima učinak pristupanja Konvenciji.
- (3) Isprave o pristupu pohranjuju se kod belgijske vlade.

Članak VIII.

- (1) Ovaj Protokol stupa na snagu tri mjeseca nakon dana polaganja pet isprava o ratifikaciji ili pristupu.
- (2) Za svaku državu koja ratificira ovaj Protokol ili mu pristupa nakon petoga polaganja, ovaj Protokol stupa na snagu tri mjeseca nakon polaganja njezine isprave o ratifikaciji ili pristupu.

Članak IX.

- (1) Bilo koja ugovorna stranka može otkazati ovaj Protokol priopćenjem belgijskoj vladi.
- (2) Otkaz proizvodi učinak jednu godinu nakon dana kada je belgijska vlada primila priopćenje.

Članak X.

- (1) Svaka država može u vrijeme potpisa, ratifikacije ili pristupa, ili u bilo koje vrijeme nakon toga, izjaviti pismenim priopćenjem belgijskoj vladi na koja se područja za čije međunarodne odnose ona odgovara primjenjuje ovaj Protokol. Protokol će se protegnuti na područja tamo imenovana tri mjeseca nakon primitka takvog priopćenja od strane belgijske vlade, ali ne prije dana stupanja na snagu Protokola za tu državu.
- (2) Ovo protezanje primjenit će se također na Konvenciju ako se ona još nije primjenjivala na ta područja.
- (3) Svaka ugovorna stranka koja je dala izjavu prema stavku 1. ovoga članka može u bilo koje doba nakon toga priopćenjem belgijskoj vladi izjaviti da se Protokol prestaje protezati na ta područja. Ovaj otkaz ima učinak jednu godinu dana pošto je priopćenje o tome primila belgijska vlada.

Članak XI.

Belgijska vlada obavještava države potpisnice i države koje pristupaju o sljedećem:

1. o potpisima, ratifikacijama i pristupima primljenim u skladu sa, člancima V, VI i VII.
2. o danu kada ovaj Protokol stupa na snagu u skladu sa člankom VIII.
3. o obavijestima koja se odnose na primjenu na područja u skladu sa člankom X.
4. o izjavama i priopćenjima koji su učinjeni u skladu sa člankom II.
5. o izjavama učinjenim u skladu sa člankom N.
6. o otkazima primljenima u skladu sa člankom IX.

U potvrdu toga, potpisani predstavnici, propisano ovlašteni, potpisali su ovaj Protokol.

Sastavljen u Bruxellesu, 21. prosinca 1979., na engleskom i francuskom jeziku, oba teksta jednako vjerodostojna, u jednom primjerku, koji će ostati pohranjen u arhivima belgijske vlade koja će izdavati ovjerene prijepise.

Članak 3.

Ovaj Zakon stupa na snagu danom objave u "Narodnim novinama - Međunarodni ugovori".

Klasa: 018-05/94-01 /24
Zagreb, 10. ožujka 1995.

ZASTUPNIČKI DOM
SABORA REPUBLIKE HRVATSKE

Predsjednik
Zastupničkog doma Sabora
dr. Nedjeljko Mihanović, v. r.

IV. VLADA REPUBLIKE HRVATSKE

Na osnovi članka 89. Ustava Republike Hrvatske, donosim

ODLUKU

O PROGLAŠENJU ZAKONA O POTVRĐIVANJU ATENSKE KONVENCIJE IZ 1974. GODINE O PRIJEVOZU PUTNIKA I NJIHOVE PRTLJAGE MOREM, S PROTOKOLIMA IZ 1976. I 1990. GODINE

Proglasavam Zakon o potvrđivanju Atenske konvencije iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, s protokolima iz 1976. i 1990. godine, koji je donio Zastupnički dom Sabora Republike Hrvatske na sjednici 24. siječnja 1997.

Broj: 01-97-154/1
Zagreb, 30. siječnja 1997.

Predsjednik
Republike Hrvatske
dr. Franjo Tuđman, v. r.

ZAKON

O POTVRĐIVANJU ATENSKE KONVENCIJE IZ 1974. GODINE O PRIJEVOZU PUTNIKA I NJIHOVE PRTLJAGE MOREM, S PROTOKOLIMA IZ 1976. I 1990. GODINE

Članak 1.

Potvrđuje se Atenska konvencija iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem potpisana u Ateni 13. prosinca 1974. godine u izvorniku na engleskom i francuskom jeziku, Protokol iz 1976. godine Atenske konvencije iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, potpisana u Londonu 19. studenoga 1976. godine u izvorniku na engleskom i francuskom jeziku, te Protokol iz 1990. godine Atenske konvencije iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, potpisana u Londonu 29. ožujka 1990. godine u izvorniku na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španjolskom.

Članak 2.

Tekst Atenske konvencije iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, tekst Protokola iz 1976. godine Atenske konvencije iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem i tekst Protokola iz 1990. godine Atenske konvencije iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem u izvorniku na engleskom i u prijevodu na hrvatski jezik glase:

ATENSKA KONVENCIJA IZ 1974. GODINE

O PRIJEVOZU PUTNIKA I NJIHOVE PRTLJAGE MOREM

DRŽAVE UGOVORNICE ove Konvencije,

PRIZNAJUĆI potrebu da se ugovorom uređuju neke odredbe koje se odnose na prijevoz putnika i njihove prtljage morem;

ODLUČILE SU sklopiti Konvenciju u tu svrhu i dogovorile se o sljedećem:

Članak 1.

Definicije

U ovoj Konvenciji ovi izrazi znače:

1. (a) "vozar" je osoba koja sklapa ugovor o prijevozu ili u čije se ime taj ugovor sklapa bilo da on sam stvarno obavlja prijevoz, bilo da ga obavlja preko stvarnog vozara;
(b) "stvarni vozar" je osoba različita od vozara, bilo da je vlasnik broda, naručitelj ili brodar broda, koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili dio prijevoza;
2. "ugovor o prijevozu" je ugovor koji sklapa vozar ili u čije se ime taj ugovor sklapa za prijevoz putnika ili putnika i njegove prtljage morem, ovisno o slučaju;
3. "brod" je samo pomorski brod, isključujući lebdjelice;
4. "putnik" je svaka osoba koja se prevozi brodom,
 - (a) na temelju ugovora o prijevozu, ili
 - (b) s pristankom vozara, prati vozilo ili žive životinje koje se prevoze na temelju ugovora o prijevozu robe koji nije uređen ovom Konvencijom;
5. "prtlijaga" je svaka stvar ili vozilo koji se prevoze na temelju ugovora o prijevozu, osim:
 - (a) stvari i vozila koja se prevoze na temelju brodarskog ugovora, teretnice ili drugog ugovora koji se ponajprije odnosi na prijevoz stvari, i
 - (b) žive životinje;
6. "ručna prtlijaga" je prtlijaga koju putnik ima u svojoj kabini ili koju inače drži, čuva ili nadzire. Osim što se tiče primjene stavka 8. ovoga članka i članka 8., ručna prtlijaga uključuje prtlijagu koju putnik ima u svome vozilu ili na vozilu;
7. "gubitak ili šteta na prtlijazi" uključuje materijalnu štetu koja je nastala iz razloga što prtlijaga nije predana putniku u razumnom roku nakon dolaska broda na kojemu se prtlijaga prevoziла ili ju je trebalo prevoziti, ali ne obuhvaća zakašnjenja prouzročena štrajkom i drugim radničkim sporovima.
8. "prijevoz" obuhvaća razdoblje:
 - (a) glede putnika i njegove ručne prtlijage, vrijeme za koje se putnik i /ili njegova ručna prtlijaga nalazi na brodu ili vrijeme ukrcavanja ili iskrcavanja, te vrijeme za koje se putnik i njegova ručna prtlijaga prevoze vodenim putem od obale do broda ili obratno, ako je cijena takvog prijevoza uračunata u cijenu putne karte ili ako vozar stavi putniku na raspolaganje brod koji se koristi za takav sporedni prijevoz. Međutim, što se tiče putnika, prijevoz ne obuhvaća vrijeme u kojemu se putnik nalazi u lučkoj postaji ili na gatu ili na bilo kojem drugom lučkom uređaju;
 - (b) također i glede ručne prtlijage vrijeme za koje je putnik u lučkoj postaji ili na gatu ili na bilo kojem drugom lučkom uređaju ako je vozar ili njegov službenik ili punomoćnik primio tu prtlijagu i nije je predao putniku;
 - (c) glede ostale prtlijage koja nije ručna prtlijaga, vrijeme za koje je vozar ili njegov službenik ili punomoćnik primio tu prtlijagu na obali ili na brodu do trenutka kada ju je vozar ili njegov službenik ili punomoćnik predao;
9. "međunarodni prijevoz" je svaki prijevoz u kojemu se, prema ugovoru o prijevozu, mjesto polaska i mjesto odredišta nalaze u dvije različite države, ili u samo jednoj državi ako se, prema ugovoru o prijevozu ili redu plovidbe, usputna luka nalazi u drugoj državi;
10. "Organizacija" je Međuvladina pomorska savjetodavna organizacija.

Članak 2.

Primjena

1. Ova se Konvencija primjenjuje na svaki međunarodni prijevoz:
 - (a) ako brod vije zastavu ili je upisan u državi ugovornici ove Konvencije, ili
 - (b) je sklopljen ugovor o prijevozu u državi ugovornici ove Konvencije, ili
 - (c) ako je mjesto polaska ili odredišta, prema ugovoru o prijevozu, u državi ugovornici ove Konvencije.
2. Bez obzira na stavak 1. ovoga članka, ova se Konvencija ne primjenjuje ako je prijevoz, prema nekoj drugoj međunarodnoj konvenciji koja se odnosi na prijevoz putnika ili prtljage drugim načinom prijevoza, podvrgnut režimu građanske odgovornosti prema odredbama te konvencije, ako bi se ove odredbe obvezno primjenjivale na prijevoz morem.

Članak 3.

Odgovornost vozara

1. Vozar odgovara za pretrpljenu štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika i za gubitak ili oštećenje prtljage ako se događaj koji je prouzročio tako pretrpljenu štetu dogodio za vrijeme prijevoza zbog krivnje ili propusta vozara ili njegovih službenika ili punomoćnika koji rade u granicama svoje službe.
2. Tužitelj je dužan dokazati da je događaj koji je prouzročio gubitak ili oštećenje nastao za vrijeme prijevoza te opseg gubitka ili oštećenja.
3. Krivnja ili nemarnost vozara ili njegovih službenika ili punomoćnika koji rade u granicama svoje službe pretpostavljaju se, dok se ne dokaže suprotno, ako su smrt ili tjelesna ozljeda putnika ili gubitak ili oštećenje ručne prtljage nastali pri brodolomu, sudaru, nasukanju, eksploziji ili požaru ili zbog mane broda. Što se tiče gubitka ili oštećenja druge prtljage, takva krivnja ili nemarnost se pretpostavljaju dok se ne dokaže suprotno, bez obzira na narav događaja koji je prouzročio gubitak ili oštećenje. U svim drugim slučajevima tužitelj je dužan dokazati krivnju ili nemarnost.

Članak 4.

Stvarni vozar

1. Ako se obavljanje prijevoza ili dijela prijevoza povjeri stvarnom vozaru, vozar u svakom slučaju ostaje odgovoran za cijelokupan prijevoz prema odredbama ove Konvencije. Osim toga, stvarni vozar podliježe odredbama ove Konvencije ali je i ovlašten na njih se pozivati za dio prijevoza koji obavlja.
2. Vozar, glede prijevoza koji obavlja stvarni vozar, odgovara za djela i propuste stvarnog vozara i njegovih službenika i punomoćnika koji rade u granicama svoje službe.
3. Svaki poseban sporazum na osnovi kojega vozar preuzima obveze koje ova Konvencija ne nameće ili se odriče prava koja predviđa ova Konvencija tiče se stvarnog vozara samo ako se on izričito i pisano suglasio.
4. Kada i u opsegu u kojem oba, vozar i stvarni vozar odgovaraju, njihova je odgovornost solidarna.
5. Nijedna odredba ovoga članka neće utjecati na bilo koje regresno pravo između vozara i stvarnog vozara.

Članak 5.

Dragocjenosti

Vozar ne odgovara za gubitak ili oštećenje novca, vrijednosnih papira, zlata, srebrnih predmeta, dragulja, nakita, umjetničkih predmeta i drugih dragocjenosti osim ako su te dragocjenosti pohranjene kod vozara za ugovorenovo čuvanje, u kojem slučaju vozar odgovara najviše do granice predviđene u stavku 3. članka 8., osim ako nije ugovorena viša granica prema stavku 1. članka 10.

Članak 6.

Podijeljena krivnja

Ako vozar dokaže da su smrt ili tjelesna ozljeda putnika ili gubitak ili oštećenje njegove prtljage u cijelosti ili djelomično prouzročeni krivnjom ili propustom putnika, nadležni sud može u cijelosti ili dijelom oslobođiti vozara odgovornosti prema odredbama mjerodavnog prava za taj sud.

Članak 7.

Ograničenje odgovornosti za tjelesnu ozljeđu

1. Odgovornost vozara za smrt ili tjelesnu ozljeđu putnika neće ni u kojem slučaju prijeći 700.000 franaka po putovanju. Ako se u skladu s pravom nadležnoga suda u konkretnom slučaju naknada štete dosuđuje u obliku rente, odgovarajuća kapitalizirana vrijednost rente ne može prijeći navedeno ograničenje.
2. Bez obzira na stavak 1. ovoga članka, domaće pravo države ugovornice ove Konvencije može utvrditi, ako se radi o vozarima koji su državljeni te države, višu svotu ograničenja odgovornosti *per capita*.

Članak 8.

Ograničenje odgovornosti za gubitak ili oštećenje prtljage

1. Odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje ručne prtljage neće ni u kojem slučaju prijeći 12.500 franaka po putniku i putovanju.
2. Odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje vozila, uključujući prtljagu koja se prevozi u vozilu ili na njemu, neće ni u kojem slučaju prijeći 50.000 franaka po vozilu i putovanju.
3. Odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje druge prtljage, a ne one koja se spominje u stvcima 1. i 2. ovoga članka, neće ni u kojem slučaju prijeći 18.000 franaka po putniku i putovanju.
4. Vozar i putnik mogu ugovoriti da vozar odgovara tek nakon odbitka franšize koja ne prelazi 1.750 franaka u slučaju štete na vozilu i ne prelazi 200 franaka po putniku u slučaju gubitka ili štete na drugoj prtljazi, a takva će se svota odbiti od gubitka ili oštećenja.

Članak 9.

Obračunska jedinica i preračunavanje (konverzija)

1. Franak koji se spominje u ovoj Konvenciji smatra se da se odnosi na jedinicu koja se sastoji od 65,5 miligrama zlata finoće devetstvo tisućnina.
2. Iznosi koji se spominju u člancima 7. i 8. preračunavaju se u domaću valutu država nadležnog suda u konkretnom sporu na osnovi službene vrijednosti te valute, pozivom na jedinicu kako je određena u stavku 1. ovoga članka, na dan presude ili na dan sporazumno određen od stranaka. Ako ne postoji takva službena vrijednost, nadležno tijelo odnosne države određuje što se smatra službenom vrijednosti za svrhu ove Konvencije.

Članak 10.

Dodatne odredbe o ograničenju odgovornosti

1. Vozar i putnik mogu izričito i pisano ugovoriti veću granicu odgovornosti od granice propisane u člancima 7. i 8.
2. Kamate i troškovi postupka nisu uključeni u granice odgovornosti propisane u člancima 7. i 8.

Članak 11.

Zaštite i ograničenja za vozarove službenike

Ako se podnese tužba prema službeniku ili punomoćniku vozara ili stvarnog vozara zbog štete koju uređuje ova Konvencija, taj službenik ili punomoćnik, ako dokaže da je radio u granicama svoje službe, ima pravo koristiti se pravima i ograničenjima odgovornosti na koja se vozar ili stvarni vozar može pozvati prema ovoj Konvenciji.

Članak 12.

Kumulacija tužbi

1. Kada se ostvare uvjeti za ograničenje odgovornosti propisane u člancima 7. i 8., te granice vrijede na ukupni iznos koji se može naknaditi u okviru svih tužbi zbog smrti ili tjelesne ozljede svakog putnika ili zbog gubitka ili oštećenja njegove prtljage.
2. U slučaju prijevoza koji je obavio stvarni vozar, ukupna svota koja se može naknaditi od vozara i stvarnog vozara i njihovih službenika i punomoćnika koji rade u okviru svoje službe ne može prijeći najvišu svotu što bi se mogla dosuditi prema vozaru ili stvarnom vozaru na osnovi ove Konvencije, s time da nijedna od tih osoba ne odgovara za svotu koja prekoračuje granicu koja se na nju može primijeniti.
3. U svakom slučaju kad se službenik ili punomoćnik vozara ili stvarnog vozara može pozvati prema članku 11. ove Konvencije na ograničenje odgovornosti propisano u člancima 7. i 8., ukupna svota koja se može naknaditi od vozara ili stvarnog vozara, prema slučaju, i od službenika ili punomoćnika, neće prijeći to ograničenje.

Članak 13.

Gubitak prava na ograničenje odgovornosti

1. Vozar nema pravo na povlasticu ograničenja odgovornosti koje je propisano u člancima 7. i 8. i stavku 1. članka 10. ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je vozar učinio u namjeri da prouzroči takvu štetu, ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastupiti.

2. Službenik ili punomoćnik vozara ili stvarnog vozara nema pravo na povlasticu tog ograničenja ako se dokaže da je šteta nastala od radnje ili propusta koji je taj službenik ili punomoćnik učinio u namjeri da prouzroči štetu, ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastupiti.

Članak 14.

Osnova za tužbu

Tužba za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, ili za gubitak ili oštećenje prtljage ne može se podnijeti protiv vozara ili stvarnog vozara na drugi način nego u skladu s odredbama ove Konvencije.

Članak 15.

Prigovor zbog gubitka ili oštećenja prtljage

1. Putnik je dužan uputiti pisani prigovor vozaru ili njegovu punomoćniku:

(a) u slučaju vidljive štete na prtljazi:

(i) kada je u pitanju ručna prtljaga, prije ili u trenutku iskrcaja putnika;

(ii) kada je u pitanju ostala prtljaga, prije ili u trenutku njezina izdavanja;

(b) u slučaju štete na prtljazi koja nije vidljiva, ili u slučaju gubitka prtljage, u roku od 15 dana od dana iskrcaja ili izdavanja ili od dana kada je prtljaga trebala biti izdana.

2. Ako putnik ne postupi prema odredbama ovoga članka, pretpostavlja se, dok se ne dokaže suprotno, da je prtljagu primio neoštećenu.

3. Pisani prigovor nije potreban ako je stanje prtljage utvrđeno u nazočnosti obiju stranaka u trenutku njezina preuzimanja.

Članak 16.

Zastara tužbe

1. Svaka tužba za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika ili zbog gubitka ili oštećenja prtljage zastarijeva nakon proteka dviju godina.

2. Vrijeme zastare računa se na sljedeći način:

(a) u slučaju tjelesne ozljede, od dana iskrcaja putnika;

(b) u slučaju smrti putnika koja je nastala u tijeku prijevoza, od dana kada se putnik trebao iskrcati, a u slučaju tjelesne ozljede koja se dogodila u tijeku prijevoza zbog koje je nastupila smrt putnika nakon njegova iskrcaja, od dana smrti, uz uvjet da ovo razdoblje ne prelazi tri godine od dana iskrcaja;

(c) u slučaju gubitka ili oštećenja prtljage, od dana iskrcaja ili od dana kada se iskrcaj trebao obaviti, ovisno o tome što je kasnije.

3. Pravo nadležnosti suda pred kojim se vodi spor uređuje razloge obustave i prekida zastarnih rokova, ali ni u kojem slučaju ne može se tužba po ovoj Konvenciji podnijeti po isteku roka od tri godine računajući od dana iskrcaja putnika ili od dana kada se iskrcaj trebao obaviti, ovisno o tome što je kasnije.

4. Bez obzira na stavke 1., 2. i 3. ovoga članka, zastarni rok se može produljiti izjavom vozara ili dogовором stranaka pošto je nastalo potraživanje. Izjave ili ugovor moraju biti pisani.

Članak 17.

Nadležna sudbenost

1. Svaka se tužba koja se podnosi na osnovi ove Konvencije, po izboru tužitelja, podnosi pred jednim od sudova koji se niže navode, ako se taj sud nalazi u državi ugovornici ove Konvencije:

(a) sud mesta stalnog boravišta ili glavnog poslovног sjedišta tuženoga, ili

(b) sud mesta odlaska ili sud mesta odredišta prema ugovoru o prijevozu, ili

(c) sud države prebivališta ili stalnog boravišta tužitelja, ako tuženi ima poslovno sjedište i podvrgnut je sudbenosti te države, ili

(d) sud države gdje je sklopljen ugovor o prijevozu, ako tuženi ima poslovno sjedište i podvrgnut je sudbenosti te države.

2. Nakon nastanka događaja koji je prouzročio štetu, stranke se mogu dogovoriti da se zahtjev za naknadu štete može podvrći bilo kojoj sudbenosti ili arbitraži.

Članak 18.

Ništavost ugovornih odredaba

Svaka ugovorna odredba koja se sklopi prije nego što nastane događaj koji je prouzročio smrt ili tjelesnu ozljedu putnika ili gubitak ili oštećenje prtljage, sa svrhom da osloboди vozara od odgovornosti prema putniku ili da odredi nižu granicu odgovornosti od one koja je utvrđena u ovoj Konvenciji, osim što je predviđeno u stavku 4. članka 8., te svaka takva odredba sklopljena sa svrhom da prebacuje teret dokaza koji leži na vozaru, ili s učinkom da ograniči pravo izbora koje je uredeno u stavku 1. članka 17., ništava je i bez učinka, ali ništavost takve odredbe ne čini nevaljanim ugovor o prijevozu koji ostaje podvrgnut odredbama ove Konvencije.

Članak 19.

Druge konvencije o ograničenju odgovornosti

Ova Konvencija ne mijenja prava i obveze vozara, stvarnog vozara i njihovih službenika ili punomoćnika, koje su predviđene u međunarodnoj konvenciji o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova.

Članak 20.

Nuklearna šteta

Nema odgovornosti na osnovi ove Konvencije za štetu prouzročenu nuklearnim događajem:

(a) ako poduzetnik nuklearnog postrojenja odgovara za takvu štetu ili na osnovi Pariške konvencije od 29. srpnja 1960. godine o odgovornosti treće osobi na polju nuklearne energije kako je dopunjena Dodatnim protokolom od 28. siječnja 1964. godine, ili Bečke konvencije od 21. svibnja 1963. godine o građanskoj odgovornosti za nuklearnu štetu,

(b) ako poduzetnik nuklearnog postrojenja odgovara za takvu štetu na osnovi domaćeg prava koje uređuje odgovornost za takvu štetu, ako je takvo pravo u svakom pogledu isto toliko povoljno za osobe koje mogu pretrjeti štetu kao Pariška ili Bečka konvencije.

Članak 21.

Trgovački prijevoz obavljen od strane tijela javne vlasti

Ova se Konvencija primjenjuje na trgovački prijevoz koji je poduzet od države ili tijela vlasti na osnovi ugovora o prijevozu u smislu članka 1.

Članak 22.

Izjava da se Konvencija ne primjenjuje

1. Svaka stranka može u trenutku potpisivanja, potvrđivanja, prihvaćanja, odobrenja ili pristupanja ovoj Konvenciji pisano izjaviti da ova Konvencija ne proizvodi učinak kada su putnik i vozar podanici ili državljanji te stranke.

2. Svaka izjava koja se učini prema stavku 1. ovoga članka može se povući u svakom trenutku pisanom obavijesti glavnom tajniku Organizacije.

Članak 23.

Potpisivanje, potvrđivanje i pristupanje

1. Ova je Konvencija otvorena za potpisivanje u sjedištu Organizacije do 31. prosinca 1975. godine, a kasnije ostaje otvorena za pristupanje.

2. Države mogu postati stranke ove Konvencije

(a) potpisivanjem bez rezerve što se tiče potvrđivanja, prihvaćanja ili odobrenja;

(b) potpisivanjem uz rezervu potvrđivanja, prihvaćanja ili odobrenja koje slijedi potvrđivanjem, prihvaćanjem ili odobrenjem, ili

(c) pristupanjem.

3. Potvrđivanje, prihvaćanje, odobrenje ili pristupanje obavlja se polaganjem pravovaljane isprave glavnom tajniku Organizacije.

Članak 24.

Stupanje na snagu

1. Ova Konvencija stupa na snagu devedesetoga dana nakon dana kada ju je deset država potpisalo bez rezerve što se tiče potvrđivanja, prihvaćanja ili odobrenja ili su položile valjanu ispravu potvrđivanja, prihvaćanja, odobrenja ili pristupanja.
2. Za svaku državu koja kasnije potpiše ovu Konvenciju bez rezerve što se tiče potvrđivanja, prihvaćanja ili odobrenja, ili položi svoju ispravu o potvrđivanju, prihvaćanju, odobrenju ili pristupanju Konvenciji stupa na snagu devedesetoga dana nakon dana takvog potpisivanja ili polaganja.

Članak 25.

Otkazivanje

1. Ovu Konvenciju može otkazati jedna stranka u svakom trenutku nakon dana kada je Konvencija stupila na snagu za tu stranku.
2. Otkazivanje se obavlja polaganjem isprave glavnem tajniku Organizacije koji obavještava sve druge stranke o primitku isprave otkazivanja i o danu njezina polaganja.
3. Otkazivanje proizvodi učinak jednu godinu nakon polaganja isprave o otkazivanju, ili nakon duljeg roka koji se može predvidjeti u ispravi.

Članak 26.

Izmjene i dopune

1. Organizacija može sazvati konferenciju radi izmjene ili dopune ove Konvencije.
2. Organizacija saziva konferenciju stranaka ugovornica ove Konvencije za njezinu izmjenu ili dopunu na zahtjev od najmanje jedne trećine stranaka ugovornica.
3. Svaka država koja postane stranka ove Konvencije nakon stupanja na snagu izmjena koje je prihvatile konferencija sazvana prema ovome članku vezana je Konvencijom kako je izmijenjena.

Članak 27.

Depozitar

1. Ova Konvencija se pohranjuje kod glavnog tajnika Organizacije.
2. Glavni tajnik Organizacije će:
 - (a) obavijestiti sve države koje su potpisale ovu Konvenciju ili su joj pristupile:
 - (i) o svakom novom potpisu i svakom polaganju isprave, zajedno s njihovim datumom;
 - (ii) o datumu stupanja na snagu ove Konvencije;
 - (iii) o svakom otkazu ove Konvencije i o datumu njegova učinka;
 - (b) predati ovjerovljene prijepise ove Konvencije svim državama potpisnicama i svim državama koje su pristupile ovoj Konvenciji.
3. Nakon stupanja na snagu ove Konvencije, glavni tajnik Organizacije predat će ovjerovljeni prijepis Tajništvu Ujedinjenih naroda radi upisa i objavljivanja u skladu sa člankom 102. Povelje Ujedinjenih naroda.

Članak 28.

Jezici

Ova Konvencija sastavljena je u jednom izvorniku na engleskom i francuskom jeziku, a oba teksta su jednak vjerodostojna. Glavni tajnik Organizacije pripremit će službene prijevode na ruski i španjolski jezik i pohraniti ih s potpisanim izvornikom.

U OVJERU GORNJEGLA niže potpisani, koji su bili valjano ovlašteni, potpisali su ovu Konvenciju.

SASTAVLJENO U ATENI, trinaestoga dana prosinca tisućudevetstotina sedamdesetčetvrte godine.

IVa. ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974

THE STATE PARTIES TO THIS CONVENTION

HAVING RECOGNIZED the desirability of determining by agreement certain rules relating to the carriage of passengers and their luggage by sea;

HAVE DECIDED to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

Article 1

Definitions

In this Convention the following expressions have the meaning hereby assigned to them:

1. (a) "carrier" means a person by or on behalf of whom a contract of carriage has been concluded, whether the carriage is actually performed by him or by a performing carrier;
(b) "performing carrier" means a person other than the carrier, being the owner, charterer or operator of a ship, who actually performs the whole or a part of the carriage;
2. "contract of carriage" means a contract made by or on behalf of a carrier for the carriage by sea of a passenger or of a passenger and his luggage, as the case may be;
3. "ship" means only a sea-going vessel, excluding an air-cushion vehicle;
4. "passenger" means any person carried in a ship,
 - (a) under a contract of carriage, or
 - (b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods not governed by this Convention;
5. "luggage" means any article or vehicle carried by the carrier under a contract of carriage, excluding:
 - (a) articles and vehicles carried under a charter-party, bill of lading or other contract primarily concerned with the carriage of goods, and
 - (b) live animals;
6. "cabin luggage" means luggage which the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, custody or control. Except for the application of paragraph 8 of this Article and Article 8, cabin luggage includes luggage which the passenger has in or on his vehicle;
7. "loss of or damage to luggage" includes pecuniary loss resulting from the luggage not having been re-delivered to the passenger within a reasonable time after the arrival of the ship on which the luggage has been or should have been carried, but does not include delays resulting from labour disputes;
8. "carriage" covers the following periods:
 - (a) with regard to the passenger and his cabin luggage, the period during which the passenger and/or his cabin luggage are on board the ship or in the course of embarkation or disembarkation, and the period during which the passenger and his cabin luggage are transported by water from land to the ship or vice-versa, if the cost of such transport is included in the fare or if the vessel used for this purpose of auxiliary transport has been put at the disposal of the passenger by the carrier. However, with regard to the passenger, carriage does not include the period during which he is in a marine terminal or station or on quay or in or on any other port installation;
 - (b) with regard to cabin luggage, also the period during which the passenger is in a marine terminal or station or on a quay or in or on any other port installation if that luggage has been taken over by the carrier or his servant or agent and has not been re-delivered to the passenger;
 - (c) with regard to other luggage which is not cabin luggage, the period from the time of its taking over by the carrier or his servant or agent on shore or on board until the time of its re-delivery by the carrier or his servant or agent;
9. "international carriage" means any carriage in which, according to the contract of carriage, the place of departure and the place of destination are situated in two different States, or in a single State if, according to the contract of carriage of the scheduled itinerary, there is an intermediate port of call in another State;
10. "Organization" means the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization.

Article 2

Application

1. This Convention shall apply to any international carriage if:
 - (a) the ship is flying the flag of or is registered in a State Party to this Convention, or
 - (b) the contract of carriage has been made in a State Party to this Convention, or
 - (c) the place of departure or destination, according to the contract of carriage, is in a State Party to this Convention.
2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, this Convention shall not apply when the carriage is subject, under any other international convention concerning the carriage of passengers or luggage by another mode of transport, to a civil liability regime under the provisions of such convention, insofar as those provisions have mandatory application to carriage by sea.

Article 3

Liability of the carrier

1. The carrier shall be liable for the damage suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger and the loss of or damage to luggage in the incident which caused the damage so suffered occurred in the course of the carriage and was due to the fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment.
2. The burden of proving that the incident which caused the loss or damage occurred in the course of the carriage, and the extent of the loss or damage, shall lie with the claimant.
3. Fault or neglect of the carrier or of his servants or agents acting within the scope of their employment shall be presumed, unless the contrary is proved, if the death of or personal injury to the passenger or the loss of or damage to cabin luggage arose from or in connection with the shipwreck, collision, stranding, explosion or fire, or defect in the ship. In respect of loss of or damage to other luggage, such fault or neglect shall be presumed, unless the contrary is proved, irrespective of the nature of the incident which caused the loss or damage. In all other cases the burden of proving fault or neglect shall lie with the claimant.

Article 4

Performing carrier

1. If the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to a performing carrier, the carrier shall nevertheless remain liable for the entire carriage according to the provisions of this Convention. In addition, the performing carrier shall be subject and entitled to the provisions of this Convention for the part of the carriage performed by him.
2. The carrier shall, in relation to the carriage performed by the performing carrier, be liable for the acts and omissions of the performing carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment.
3. Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by this Convention or any waiver of rights conferred by this Convention shall affect the performing carrier only if agreed by him expressly and in writing.
4. Where and to the extent that both the carrier and the performing carrier are liable, their liability shall be joint and several.
5. Nothing in this Article shall prejudice any right of recourse as between the carrier and the performing carrier.

Article 5

Valuables

The carrier shall not be liable for the loss of or damage to monies, negotiable securities, gold, silverware, jewellery, ornaments, works of art, or other valuables, except where such valuables have been deposited with the carrier for the agreed purpose safe-keeping in which case the carrier shall be liable up to the limit provided for in paragraph 3 of Article 8 unless a higher limit is agreed upon in accordance with paragraph 1 of Article 10.

Article 6

Contributory fault

If the carrier proves that the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage was caused or contributed to by the fault or neglect of the passenger, the court seized of the case may exonerate the carrier wholly or partly from his liability in accordance with the provisions of the law of that court.

Article 7

Limit of liability for personal injury

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed 700,000 francs per carriage. Where in accordance with the law of the court seized of the case damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.

2. Notwithstanding paragraph 1 of this Article, the national law of any State Party to this Convention may fix, as far as carriers who are nationals of such State are concerned, a higher *per capita* limit of liability.

Article 8

Limit of liability for loss of or damage to luggage

1. The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 12,500 francs per passenger, per carriage.
2. The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 50,000 francs per vehicle, per carriage.
3. The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article shall in no case exceed 18,000 francs per passenger, per carriage.
4. The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 1,750 francs in the case of damage to a vehicle and not exceeding 200 francs per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

Article 9

Monetary unit and conversion

1. The franc mentioned in this Convention shall be deemed to refer to a unit consisting of 65.5 milligrams of gold of millesimal fineness 900.
2. The amounts referred to in Articles 7 and 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the official value of that currency, by reference to the unit defined in paragraph 1 of this Article, on the date of the judgement or the date agreed upon by the parties. If there is no such official value, the competent authority of the State concerned shall determine what shall be considered as the official value for the purpose of this Convention.

Article 10

Supplementary provisions on limits of liability

1. The carrier and the passenger may agree, expressly and in writing, to higher limits of liability than those prescribed in Articles 7 and 8.
2. Interest on damages and legal costs shall not be included in the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8.

Article 11

Defences and limits for carrier's servants

If an action is brought against a servant or agent of the carrier or of the performing carrier arising out of damage covered by this Convention, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier or the performing carrier is entitled to invoke under this Convention.

Article 12

Aggregation of claims

1. Where the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 take effect, they shall apply to the aggregate of the amounts recoverable in all claims arising out of the death of or personal injury to any one passenger or the loss of or damage to his luggage.
2. In relation to the carriage performed by a performing carrier, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and the performing carrier and from their servants and agents acting within the scope of their employment shall not exceed the highest amount which could be awarded against either the carrier or the performing carrier under this Convention, but none of the persons mentioned shall be liable for a sum in excess of the limit applicable to him.
3. In any case where a servant or agent of the carrier or of the performing carrier is entitled under Article 11 of this Convention to avail himself of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier, or the performing carrier as the case may be, and from that servant or agent, shall not exceed those limits.

Article 13

Loss of right to limit liability

1. The carrier shall not be entitled to the benefit of the limits of liability prescribed in Articles 7 and 8 and paragraph 1 of Article 10, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

2. The servant or agent of the carrier or of the performing carrier shall not be entitled to the benefit of those limits if it is proved that the damage resulted from an act or omission of that servant or agent done with the intent to cause such damage, or recklessly and with knowledge that such damage would probably result.

Article 14

Basis for claims

No claims for damages for the death of or personal injury to a passenger, or for the loss of or damage to luggage, shall be brought against a carrier or performing carrier otherwise than in accordance with this Convention.

Article 15

Notice of loss or damage to luggage

1. The passenger shall give written notice to the carrier or his agent:

(a) in the case of apparent damage to luggage:

(i) for cabin luggage, before or at the time of disembarkation of the passenger;

(ii) for all other luggage, before or at the time of its re-delivery;

(b) in the case of damage to luggage which is not apparent, or loss of luggage, within fifteen days from the date of disembarkation or re-delivery or from the time when such re-delivery should have taken place.

2. If the passenger fails to comply with this Article, he shall be presumed, unless the contrary is proved, to have received the luggage undamaged.

3. The notice in writing need not be given if the condition of the luggage has at the time of its receipt been the subject of joint survey or inspection.

Article 16

Time-bar for actions

1. Any action for damages arising out of the death of or personal injury to a passenger or for the loss or damage to luggage shall be time-barred after a period of two years.

2. The limitation period shall be calculated as follows:

(a) in the case of personal injury, from date of disembarkation of the passenger;

(b) in the case of death occurring during carriage, from the date when the passenger should have disembarked, and in the case of personal injury occurring during carriage and resulting in the death of the passenger after disembarkation, from the date of death, provided that this period shall not exceed three years from the date of disembarkation;

(c) in the case of loss of or damage to luggage, from the date of disembarkation or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

3. The law of the court seized of the case shall govern the grounds of suspension and interruption of limitation periods, but in no case shall an action under this Convention be brought after the expiration of a period of three years from the date of disembarkation of the passenger or from the date when disembarkation should have taken place, whichever is later.

4. Notwithstanding paragraphs 1, 2 and 3 of this Article, the period of limitation may be extended by a declaration of the carrier or by agreement of the parties after the cause of action has arisen. The declaration or agreement shall be in writing.

Article 17

Competent jurisdiction

1. An action arising under this Convention shall, at the option of the claimant, be brought before one of the courts listed below, provided that the court is located in a State Party to this Convention:

(a) the court of the place of permanent residence or principal place of business of the defendant, or

(b) the court of the place of departure or that of the destination according to the contract of carriage, or

(c) a court of the State of the domicile or permanent residence of the claimant, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction in that State, or

(d) a court of the State where the contract of carriage was made, if the defendant has a place of business and is subject to jurisdiction on that State.

2. After the occurrence of the incident which has caused the damage, the parties may agree that the claim for damages shall be submitted to any jurisdiction or to arbitration.

Article 18

Invalidity of contractual provisions

Any contractual provision concluded before the occurrence of the incident which has caused the death of or personal injury to a passenger or the loss of or damage to his luggage, purporting to relieve the carrier of his liability towards the passenger or to prescribe a lower limit of liability than that fixed in this Convention except as provided in paragraph 4 of Article 8, and any such provision purporting to shift the burden of proof which rests on the carrier or having the effect of restricting the option specified in paragraph 1 of Article 17, shall be null and void, but the nullity of that provision shall not render void the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 19

Other conventions on limitation of liability

This Convention shall not modify the rights or duties of the carrier, the performing carrier, and their servants or agents provided for in international conventions relating to the limitation of liability of owners of seagoing ships.

Article 20

Nuclear damage

No liability shall arise under this Convention for damage caused by a nuclear incident:

(a) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage under either the Paris Convention of 29 July 1960 on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy as amended by its Additional Protocol of 28 January 1964, or the Vienna Convention of 21 May 1963 on Civil Liability for Nuclear Damage, or

(b) if the operator of a nuclear installation is liable for such damage by virtue of a national law governing the liability for such damage, provided that such law is in all respects as favourable to persons who may suffer damage as either the Paris or the Vienna Conventions.

Article 21

Commercial carriage by public authorities

This Convention shall apply to commercial carriage undertaken by States or Public Authorities under contracts of carriage within the meaning of Article 1.

Article 22

Declaration of non-application

1. Any Party may at the time of signing, ratifying, accepting, approving or acceding to this Convention, declare in writing that it will not give effect to this Convention when the passenger and the carrier are subjects or nationals of that Party.

2. Any declaration made under paragraph 1 of this Article may be withdrawn at any time by a notification in writing to the Secretary-General of the Organization.

Article 23

Signature, ratification and accession

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization until 31 December 1975 and shall thereafter remain open for accession.

2. States may become Parties to this Convention by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization.

Article 24

Entry into force

1. This Convention shall enter into force on the ninetieth day following the date on which ten States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession.
2. For any State which subsequently signs this Convention without reservation as to ratification, acceptance or approval, or deposits its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, the Convention shall come into force on the ninetieth day after the date of such signature or deposit.

Article 25

Denunciation

1. This Convention may be denounced by a Party at any time after the date on which the Convention entered into force for that Party.
2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the Organization who shall inform all other Parties of the receipt of the instrument of denunciation and of the date of its deposit.
3. A denunciation shall take effect one year after the deposit of an instrument of denunciation, or after such longer period as may be specified in the instrument.

Article 26

Revision and amendment

1. A Conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.
2. The Organization shall convene a Conference of the Parties to this Convention for revising or amending it at the request of not less than one-third of the Parties.
3. Any State becoming a Party to this Convention after the entry into force of an amendment adopted by a conference convened in accordance with this Article shall be bound by the Convention as amended.

Article 27

Depositary

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General of the Organization.
2. The Secretary-General of the Organization shall:
 - (a) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:
 - (i) each new signature and each deposit of an instrument together with the date thereof;
 - (ii) the date of entry into force of this Convention;
 - (iii) any denunciation of this Convention and the date on which it takes effect;
 - (b) transmit certified true copies of this Convention to all Signatory States and to all States which have acceded to this Convention.
3. Upon entry into force of this Convention, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General of the Organization to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 28

Languages

This Convention is established in a single original in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared by the Secretary-General of the Organization and deposited with the signed original.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized for that purpose, have signed this Convention.

DONE AT ATHENS this thirteenth day of December one thousand nine hundred and seventy-four.

V. PROTOKOL IZ 1976. GODINE ATENSKE KONVENCIJE IZ 1974. GODINE O PRIJEVOZU PUTNIKA I NJIHOVE PRTLJAGE MOREM

STRANKE OVOGA PROTOKOLA,

KAO STRANKE Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, koja je sklopljena u Ateni 13. prosinca 1974. godine,

DOGOVORILE SU SE o sljedećem:

Članak 1.

Za svrhu ovoga Protokola

1. "Konvencija" označuje Atensku konvenciju iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem.
2. "Organizacija" ima isti smisao kao u Konvenciji.
3. "Glavni tajnik" označuje glavnog tajnika Organizacije.

Članak 2.

(1) Stavak 1. članka 7. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

1. Odgovornost vozara u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika neće ni u kojem slučaju prijeći 46.666 obračunskih jedinica po putovanju. Ako se u skladu s pravom nadležnoga suda naknada štete dosuduje u obliku rente, odgovarajuća kapitalizirana vrijednost rente ne može prijeći ovo ograničenje.

(2) Članak 8. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

1. Odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje ručne prtljage neće ni u kojem slučaju prijeći 833 obračunskih jedinica po putniku i putovanju.
2. Odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje vozila, uključujući prtljagu koja se prevozi u vozilu ili na njemu, neće ni u kojem slučaju prijeći 3.333 obračunske jedinice po vozilu i putovanju.
3. Odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje druge prtljage, a ne one koja se spominje u stavcima 1. i 2. ovoga članka, neće ni u kojem slučaju prijeći 1.200 obračunskih jedinica po putniku i putovanju.
4. Vozar i putnik mogu ugovoriti da vozar odgovara tek nakon odbitka franšize koja ne prelazi 117 obračunskih jedinica u slučaju štete na vozilu i ne prelazi 13 obračunskih jedinica po putniku u slučaju gubitka ili oštećenja na drugoj prtljazi, a takva će se svota odbiti od gubitka ili oštećenja.

(3) Članak 9. Konvencije i njegov naslov mijenjaju se kako slijedi:

Obračunska jedinica ili novčana jedinica i preračunavanje

1. Obračunska jedinica koja se spominje u ovoj Konvenciji je Posebno pravo vučenja kako ga je definirao Međunarodni monetarni fond. Iznosi navedeni u člancima 7. i 8. preračunavaju se u domaću valutu države nadležnoga suda u konkretnom sporu na osnovi vrijednosti te valute na dan presude ili na dan sporazumno određen od stranaka. Vrijednost, u Posebnom pravu vučenja, domaće valute države koja je članica Međunarodnoga monetarnog fonda obračunava se prema metodi vrijednosti koju na dan koji je u pitanju primjenjuje Međunarodni monetarni fond za vlastite operacije i transakcije. Vrijednost, u Posebnom pravu vučenja, domaće valute države koja nije članica Međunarodnoga monetarnog fonda, obračunava se na način koji odredi ta država.

2. Međutim, država koja nije članica Međunarodnoga monetarnog fonda i čije pravo ne dopušta primjenu odredaba stavka 1. ovoga članka može, prilikom potvrđivanja ili prihvatanja, ili u bilo kojem trenutku nakon toga, izjaviti da se granice odgovornosti predviđene u ovoj Konvenciji, a primjenjuju se na njezinom području, utvrđuju se na sljedeći način:

(a) glede stavka 1. članka 7., 700.000 novčanih jedinica;

(b) glede stavka 1. članka 8., 12.000 novčanih jedinica;

(c) glede stavka 2. članka 8., 50.000 novčanih jedinica;

(d) glede stavka 3. članka 8., 18.000 novčanih jedinica;

(e) glede stavka 4. članka 8., franšiza neće premašiti 1.750 novčanih jedinica u slučaju štete na vozilu i 200 novčanih jedinica u slučaju gubitka ili oštećenja na drugoj prtljazi.

Novčana jedinica koja se spominje u ovome stavku odgovara količini od šezdeset pet i pol miligrama zlata finoće devetsto tisućnina. Preračunavanje u domaću valutu navedenih svota u ovom stavku obavlja se po pravu dotične države.

3. Obračunavanje spomenuto u posljednjoj rečenici stavka 1. i preračunavanje spomenuto u stavku 2. obavlja se na način da se u domaćoj valuti države izrazi što je više moguće ista stvarna vrijednost kao i ona izražena u obračunskim jedinicama u člancima 7. i 8. Prilikom polaganja isprave koje je propisano u članku 3., te svaki put kada se mijenja način obračuna ili vrijednost njihove domaće valute u odnosu na obračunsku jedinicu ili novčanu jedinicu, države obavještavaju depozitara o načinu obračuna prema stavku 1., ili rezultata preračunavanja prema stavku 2., ovisno o slučaju.

Članak 3.

Potpisivanje, potvrđivanje i pristupanje

1. Ovaj je Protokol otvoren za potpisivanje svim državama koje su potpisale Konvenciju ili su joj pristupile, te svim državama pozvanim da prisustvuju Konferenciji koja je imala zadatku da mijenja odredbe o obračunskoj jedinici u Atenskoj konvenciji iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, koja se održala od 17. do 19. studenoga 1976. godine u Londonu. Ovaj Protokol je otvoren za potpisivanje od 1. veljače 1977. do 31. prosinca 1977. godine u sjedištu Organizacije.

2. Osim onoga što je predviđeno odredbama stavka 4. ovoga članka, ovaj Protokol moraju ratificirati, prihvati ili odobriti države koje su ga potpisale.

3. Osim onoga što je predviđeno odredbama stavka 4. ovoga članka, države koje nisu potpisale ovaj Protokol mogu mu pristupiti.

4. Države ugovornice Konvencije mogu ratificirati, prihvati ili odobriti ovaj Protokol, ili mu pristupiti.

5. Potvrđivanje, prihvaćanje, odobrenje ili pristupanje obavlja se polaganjem pravovaljane isprave kod Glavnog tajnika.

6. Svaka isprava o potvrđivanju, prihvaćanju, odobrenju ili pristupanju, položena nakon stupanja na snagu neke izmjene ovoga Protokola u odnosu na sve postojeće stranke ugovornice ili nakon ispunjenja svih uvjeta koji se traže za stupanje na snagu izmjena u odnosu na te stranke ugovornice, smatra se da se primjenjuje na Protokol kako je izmijenjen.

Članak 4.

Stupanje na snagu

1. Ovaj Protokol stupa na snagu u odnosu na države koje su ga ratificirale, prihvatile ili odobrile, ili su mu pristupile, devedesetoga dana nakon dana kada ga je deset država potpisalo bez rezerve potvrđivanja, prihvaćanja ili odobrenja, ili su položile ispravu potvrđivanja, prihvaćanja, odobrenja ili pristupanja.

2. Međutim, ovaj Protokol ne može stupiti na snagu prije nego stupa na snagu Konvencija.

3. Što se tiče države koja naknadno potpiše ovaj Protokol bez rezerve što se tiče potvrđivanja, prihvaćanja ili odobrenja ili koja položi ispravu potvrđivanja, prihvaćanja, odobrenja ili pristupanja, ovaj Protokol stupa na snagu devedesetoga dana nakon potpisivanja ili polaganja.

Članak 5.

Otkazivanje

1. Svaka stranka ugovornica ovoga Protokola može ga otkazati u svakom trenutku nakon dana kada je za tu stranku ugovornicu Protokol stupio na snagu.

2. Otkazivanje se obavlja polaganjem isprave kod Glavnog tajnika koji obavještava sve druge stranke ugovornice o prijemu isprave otkaza i o datumu kada je ta isprava položena.

3. Otkazivanje ima učinak protekom jedne godine od dana polaganja isprave ili protekom duljeg razdoblja koji bi se mogao predvidjeti u toj ispravi.

Članak 6.

Izmjena i dopuna

1. Organizacija može sazvati konferenciju radi izmjene ili dopune ovoga Protokola.

2. Organizacija saziva konferenciju stranaka ugovornica ovoga Protokola za njegovu izmjenu ili dopunu na zahtjev najmanje jedne trećine stranaka ugovornica.

Članak 7.

Depozitar

1. Ovaj se Protokol pohranjuje kod Glavnog tajnika.

2. Glavni tajnik će:

(a) obavijestiti sve države koje su potpisale ovaj Protokol ili su mu pristupile:

(i) o svakom novom potpisu i svakom polaganju isprave zajedno s njihovim datumom;

(ii) o datumu stupanja na snagu ovoga Protokola;

(iii) o polaganju isprave o otkazivanju ovoga Protokola, kao i o datumu kada je otkaz imao učinak;

(iv) o svakoj izmjeni i dopuni Protokola;

(b) predati ovjerovljene prijepise ovoga Protokola svim državama koje su ga potpisale ili su mu pristupile.

3. Nakon stupanja na snagu ovoga Protokola, Glavni tajnik će predati ovjerovljeni prijepis tajništvu Organizacije Ujedinjenih naroda radi upisa i objavljivanja u skladu s člankom 102. Povelje Ujedinjenih naroda.

Članak 8.

Jezici

Ovaj je Protokol sastavljen u jednom izvorniku na engleskom i francuskom jeziku, a oba su teksta jednako vjerodostojna. Glavni tajnik će pripremiti službene prijevode na španjolski i ruski jezik i položiti ih s potpisanim izvornim primjerkom.

SASTAVLJENO U LONDONU, devetnaestoga dana studenoga tisuću devetstotina i sedamdeset šeste godine.

U POTVRDU OVOGA su dolje potpisani, valjano ovlašteni za tu svrhu, potpisali ovaj Protokol.

Va. PROTOCOL OF 1976 TO THE ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

BEING PARTIES to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974;

HAVE AGREED as follows:

Article 1

For the purpose of the present Protocol:

1. "Convention" means the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.
2. "Organization" has the same meaning as in the Convention.
3. "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

Article 2

(1) Article 7, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed 46,666 units of account per carriage. Where in accordance with the law of the court seized of the case damages are awarded in form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.

(2) Article 8 of the Convention is replaced by the following text:

1. The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 833 units of account per passenger, per carriage.
2. The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 3,333 units of account per vehicle, per carriage.
3. The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 of this Article shall in no case exceed 1,200 units of account per passenger, per carriage.
4. The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 117 units of account in the case of damage to a vehicle and not exceeding 13 units of account per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

(3) Article 9 of the Convention and its title are replaced by the following:

Units of account or monetary unit and conversion

1. The Unit of Account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Articles 7 and 8 shall be converted into the national currency of the State of the Court seized of the case on the basis of the value of that currency on the date of the judgement or the date agreed upon by the Parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by the State.
2. Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this Article may, at the time of ratification or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in its territory shall be fixed as follows:
 - (a) in respect of Article 7, paragraph 1, 700,000 monetary units;
 - (b) in respect of Article 8, paragraph 1, 12,500 monetary units;
 - (c) in respect of Article 8, paragraph 2, 50,000 monetary units;
 - (d) in respect of Article 8, paragraph 3, 18,000 monetary units;
 - (e) in respect of Article 8, paragraph 4, the deductible shall not exceed 1,750 monetary units in the case of damage to a vehicle and shall not exceed 200 monetary units per passenger in the case of loss of or damage to other luggage.

The monetary unit referred to in this paragraph corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts specified in this paragraph into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 2 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State as far as possible the same real value for the amounts in Articles 7 and 8 as is expressed there in units of account. States shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1 or the result of the conversion in paragraph 2 as the case may be, when depositing an instrument referred to in Article III and whenever there is a change in either.

Article 3

Signature, ratification and accession

1. The present Protocol shall be open for signature by any State which has signed the Convention or acceded thereto and by any State invited to attend the Conference to Revise the Unit of Account Provisions in the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, held in London from 17 to 19 November 1976. This Protocol shall be open for signature from 1 February 1977 to 31 December 1977 at the Headquarters of the Organization.

2. Subject to paragraph 4 of this Article, the present Protocol shall be subject to ratification, acceptance or approval by the States which have signed it.

3. Subject to paragraph 4 of this Article, this Protocol shall be open for accession by States which did not sign it.

4. The present Protocol may be ratified, accepted, approved or acceded to by States Parties to the Convention.

5. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General.

6. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the present Protocol with respect to all existing Parties or after the completion of all measures required for the entry into force of the amendment with respect to all existing Parties shall be deemed to apply to the Protocol as modified by the amendment.

Article 4

Entry into Force

1. The present Protocol shall enter into force for States which have ratified, accepted, approved or acceded to it on the ninetieth day following the date on which ten States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

2. However, the present Protocol shall not enter into force before the Convention has entered into force.

3. For any State which subsequently signs this Protocol without reservation as to ratification, acceptance or approval, or deposits its instrument of ratification, acceptance, approval or accession, the present Protocol shall come into force on the ninetieth day after the date of such signature or deposit.

Article 5

Denunciation

1. The present Protocol may be denounced by a Party at any time after the date on which the Protocol enters into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General who shall inform all other Parties of the receipt of the instrument of denunciation and of the date of its deposit.

3. A denunciation shall take effect one year after the deposit of an instrument of denunciation, or after such longer period as may be specified in the instrument.

Article 6

Revision and amendment

1. A Conference for the purpose of revising or amending the present Protocol may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of the Parties to the present Protocol for revising or amending it at the request of not less than one-third of the Parties.

Article 7

Depository

1. The present Protocol shall be deposited with the Secretary-General.

2. The Secretary-General shall:

- (a) inform all States which have signed or acceded to the present Protocol of:
 - (i) each new signature and each deposit of an instrument together with the date thereof;
 - (ii) the date of entry into force of the present Protocol;
 - (iii) the deposit of any instrument of denunciation of the present Protocol together with the date on which the denunciation takes effect;
 - (iv) any amendments to the present Protocol;
- (b) transmit certified true copies of the present Protocol to all States which have signed the present Protocol or acceded thereto.

3. Upon entry into force of the present Protocol, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 8

Languages

The present Protocol is established in a single original in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations in the Russian and Spanish languages shall be prepared by the Secretary-General and deposited with the signed original.

DONE AT London this nineteenth day of November one thousand nine hundred and seventy-six.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned being duly authorized for that purpose have signed the present Protocol.

VI. PROTOKOL IZ 1990. GODINE ATENSKE KONVENCIJE IZ 1974. GODINE O PRIJEVOZU PUTNIKA I NJIHOVE PRTLJAGE MOREM

STRANKE OVOGA PROTOKOLA,

SMATRAJUĆI potrebnom izmijeniti i dopuniti Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, sklopljene u Ateni 13. prosinca 1974. godine, u svrhu povećanja naknade i uspostavljanja jednostavnijeg postupka za povećanje visina ograničenih iznosa,

DOGOVORILE SU SE o sljedećem:

Članak 1.

Za svrhu ovoga Protokola:

1. "Konvencija" označuje Atensku konvenciju iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem. Za države stranke Protokola iz 1976. godine ovaj izraz obuhvaća Konvenciju i njezine izmjene i dopune tim Protokolom.
2. "Organizacija" označuje Međunarodnu pomorsku organizaciju.
3. "Glavni tajnik" označuje glavnog tajnika Organizacije.

Članak 2.

(1) Članak 1. stavak 10. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

10. "Organizacija" označuje Međunarodnu pomorsku organizaciju.

(2) Članak 7. stavak 1. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

1. Odgovornost vozara u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika neće ni u kojem slučaju prijeći 175.000 obračunskih jedinica po putovanju. Ako se u skladu s pravom nadležnoga suda naknada štete dosuđuje u obliku rente, odgovarajuća kapitalizirana vrijednost rente ne može prijeći ovo ograničenje.

(3) Članak 8. Konvencije zamjenjuje se sljedećim tekstom:

1. Odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje ručne prtljage neće ni u kojem slučaju prijeći 1.800 obračunskih jedinica po putniku i putovanju.

2. Odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje vozila uključujući prtljagu koja se prevozi u vozilu ili na njemu, neće ni u kojem slučaju prijeći 10.000 obračunskih jedinica po vozilu i putovanju.

3. Odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje prtljage različite od one spomenute u stavku 1. i 2. ovoga članka neće ni u kojem slučaju prijeći 2.700 obračunskih jedinica po putniku i putovanju.

4. Vozar i putnik mogu ugovoriti da vozar odgovara tek nakon odbitka franšize koja ne prelazi 300 obračunskih jedinica u slučaju štete na vozilu i 135 obračunskih jedinica po putniku u slučaju gubitka ili oštećenja na drugoj prtljazi, a takva će se svota odbiti od gubitka ili oštećenja.

(4) Članak 9. Konvencije i njegov naslov mijenjaju se kako slijedi:

Obračunska jedinica i preračunavanje

1. Obračunska jedinica koja se navodi u ovoj Konvenciji je Posebno pravo vučenja kako ga je definirao Međunarodni monetarni fond. Iznosi navedeni u članku 7. stavku 1. i članku 8. preračunavaju se u domaću valutu države nadležnoga suda u konkretnom sporu na osnovi vrijednosti te valute prema Posebnom pravu vučenja na dan presude ili na dan sporazumno određen od stranaka. Vrijednost, u Posebnom pravu vučenja, domaće valute države članice Međunarodnoga monetarnog fonda obračunava se prema metodi vrijednosti primjenjivoj od Međunarodnoga monetarnog fonda za njegove operacije i transakcije na dan u pitanju. Vrijednost domaće valute u Posebnom pravu vučenja države koja nije članica Međunarodnoga monetarnog fonda, obračunava se na način koji odredi ta država.

2. Međutim, država koja nije članica Međunarodnoga monetarnog fonda i čije pravo ne dopušta primjenu odredbe iz stavka 1. ovoga članka može, prilikom potvrđivanja, prihvatanja, odobrenja ili pristupanja Konvenciji ili u bilo kojem trenutku nakon toga, izjaviti da je iznos obračunske jedinice navedene u stavku 1. jednak iznosu od 15 zlatnih franaka. Zlatni frank naveden u ovom stavku odgovara količini od pedesetpet i pol miligrama zlata finoče devetsto tisućinu. Preračunavanje zlatnog franka u domaću valutu obavlja se u skladu s propisima dotične zemlje.

3. Obračunavanje spomenuto u posljednjoj rečenici stavka 1. i preračunavanje spomenuto u stavku 2. obavlja se na način da se što je moguće više, u domaćoj valuti izrazi ista stvarna vrijednost kao i ona izražena u članku 7. stavku 1. i članku 8. kao rezultat primjene prve tri rečenice iz stavka 1. Prilikom polaganja isprave o potvrđivanju, pristupanju, odobrenju ili prihvatanju ove Konvencije ili njezine promjene, države obavještavaju Glavnog tajnika o načinu obračuna prema stavku 1. ili o rezultatima preračunavanja prema stavku 2., ovisno o slučaju.

Članak 3.

1. Među strankama ovoga Protokola, Konvencija i ovaj Protokol smatrati će se i tumačiti zajedno kao jedinstveni instrument.
2. Država koja je stranka ovoga Protokola, ali ne i Konvencije, bit će vezana odredbama Konvencije i izmjenama učinjenim ovim Protokolom prema drugim dosadašnjim državama strankama, ali neće biti vezana odredbama Konvencije prema državama strankama samo Konvencije.
3. Odredbe ovoga Protokola ne tiču se u obveze države koja je stranka i Konvencije i Protokola s obzirom na države koje su stranke Konvencije ali ne i Protokola.

ZAVRŠNE ODREDBE

Članak 4.

Potpisivanje, potvrđivanje, itd.

1. Ovaj je Protokol otvoren za potpisivanje svim državama u sjedištu Organizacije od 1. lipnja 1990. do 31. svibnja 1991. godine.
2. Svaka država može izraziti svoj pristanak da bude vezana ovim Protokolom i to:
 - (a) potpisivanjem bez uvjeta na potvrđivanje, prihvatanjem ili odobrenjem;
 - (b) potpisivanjem uvjetovanim potvrđivanjem, prihvatanjem ili odobrenjem koje slijedi potvrđivanje, prihvatanje ili odobrenje; ili
 - (c) pristupanjem.
3. Potvrđivanje, prihvatanje, odobrenje ili pristupanje obavit će se polaganjem isprave s takvim učinkom kod Glavnog tajnika.
4. Svaka isprava o potvrđivanju, prihvatanju, odobrenju ili pristupanju položena nakon stupanja na snagu bilo koje izmjene Konvencije izmijenjene ovim Protokolom smatra se da se primjenjuje na Konvenciju tako izmijenjenu.

Članak 5.

Stupanje na snagu

1. Ovaj Protokol stupa na snagu devedesetoga dana nakon dana kada je deset država pristalo biti vezano njime.
2. Glede države koja pristane biti vezana ovim Protokolom nakon što se ispune uvjeti za njegovo stupanje na snagu iz stavka 1., ovaj Protokol stupa na snagu devedesetoga dana nakon što je dan takav pristanak.

Članak 6.

Otkazivanje

1. Svaka država stranka ovoga Protokola može ga otkazati u svakom trenutku nakon dana kada je za tu državu stranku Protokol stupio na snagu.
2. Otkazivanje se obavlja polaganjem isprave o otkazivanju kod Glavnog tajnika.
3. Otkazivanje ima učinak nakon proteka dvanaest mjeseci od dana polaganja isprave kod Glavnog tajnika ili protekom duljeg perioda koji bi se mogao predvidjeti u toj ispravi.
4. Između stranaka ovoga Protokola otkazivanje Konvencije prema njezinom članku 25. od bilo koje stranke neće se smatrati otkazivanjem Konvencije izmijenjene ovim Protokolom.

Članak 7.

Izmjena i dopuna

1. Organizacija može sazvati konferenciju radi izmjene ili dopune ovoga Protokola.
2. Organizacija će pozvati države ugovornice ovoga Protokola na konferenciju za izmjenu i dopunu na zahtjev najmanje jedne trećine država ugovornica.

Članak 8.

Izmjena visina iznosa ograničenja odgovornosti

1. Na zahtjev najmanje polovice, ali ni u kojem slučaju manje od šest, država stranaka ovoga Protokola, svaki prijedlog za izmjenu i dopunu visina iznosa ograničenja odgovornosti uključivo i franšizu, utvrđen u članku 7. stavku 1. i članku 8. Konvencije izmijenjene ovim Protokolom Glavni tajnik će dostaviti svim članicama Organizacije i svim državama ugovornicama.

2. Svaka ovako predložena izmjena podnijet će se Pravnom odboru Organizacije (u dalnjem tekstu: Pravni odbor) na razmatranje najkasnije šest mjeseci nakon njegova dostavljanja.

3. Sve države stranke Konvencije izmjenjene ovim Protokolom, bez obzira na članstvo u Organizaciji, ovlaštene su sudjelovati u razmatranju i usvajanju izmjena pred Pravnim odborom.

4. Izmjene će se usvojiti dvotrećinskom većinom država ugovornica Konvencije izmjenjene ovim Protokolom koje su nazočne i glasuju u Pravnom odboru proširenom kako je predviđeno stavkom 3., uz uvjet da barem jedna polovica država ugovornica Konvencije izmjenjene ovim Protokolom, bude nazočna u vrijeme glasovanja.

5. Prilikom razmatranja prijedloga za izmjenu visine iznosa ograničenja odgovornosti, Pravni odbor će uzeti u obzir iskustvo s nezgodama, napose iznos štete koja potječe od njih, promjene u novčanim vrijednostima i učinak predložene izmjene na troškove osiguranja.

6. (a) Niti jedna izmjena po ovome članku neće se razmatrati prije proteka pet godina od dana kada je ovaj Protokol otvoren za potpisivanje, niti prije proteka pet godina od dana stupanja na snagu prethodne izmjene usvojene po ovom članku.

(b) Niti jedno ograničenje ne može se povisiti tako da prijeđe iznos koji odgovara ograničenju utvrđenom u Konvenciji izmjenjenoj ovim Protokolom, povećan za šest posto godišnje izračunato na složenoj osnovi, od dana otvaranja ovoga Protokola za potpis.

(c) Niti jedno ograničenje ne može se povisiti tako da prijeđe iznos koji odgovara ograničenju utvrđenom u Konvenciji izmjenjenoj ovim Protokolom pomnožen s tri.

7. Organizacija će o svakoj izmjeni usvojenoj u skladu sa stavkom 4. obavijestiti sve države ugovornice. Smatrat će se da je izmjena usvojena nakon proteka razdoblja od 18 mjeseci od dana obavijesti, osim u slučaju ako unutar toga razdoblja najmanje jedna četrtina država koje su bile države ugovornice u trenutku prihvatanja izmjene priopći Glavnemu tajniku da ne prihvata izmjenu, u kojem slučaju je izmjena odbijena i bez učinka.

8. Izmjena za koju se smatra da je prihvaćena u skladu sa stavkom 7. stupaće na snagu 18 mjeseci nakon njezina prihvatanja.

9. Izmjena obvezuje sve države ugovornice, osim ako otkažu ovaj Protokol u skladu s člankom 6. stavkom 1. i 2., najkasnije 6 mjeseci prije stupanja takve izmjene na snagu. Ovakvo otkazivanje imat će učinak kada izmjena stupa na snagu.

10. Kada je izmjena usvojena, ali rok od osamnaest mjeseci za njezino prihvatanje još nije istekao, država koja u tome razdoblju postane država ugovornica bit će vezana izmjenom ako stupa na snagu. Država koja postane država ugovornica nakon toga razdoblja bit će vezana izmjenom koja je bila prihvaćena na osnovi stavka 7. U slučajevima naznačenim u ovom stavku, izmjena će obvezivati državu kada stupa na snagu ili kada ovaj Protokol stupa na snagu za takvu državu, ako je to kasnije.

Članak 9.

Depozitar

1. Ovaj Protokol, kao i svaka izmjena usvojena prema članku 8., pohranjuje se kod Glavnog tajnika.

2. Glavni tajnik će:

(a) obavijestiti sve države koje su potpisale ovaj Protokol ili su mu pristupile:

- (i) o svakom novom potpisu ili polaganju isprave zajedno s njihovim datumom;
- (ii) o svakoj izjavi i priopćenju prema članku 9. stavcima 2. i 3. Konvencije izmjenjene ovim Protokolom;
- (iii) o datumu stupanja na snagu ovoga Protokola;
- (iv) o svakom prijedlogu za izmjenu granica odgovornosti stavljenih u smislu članka 8. stavka 1.;
- (v) o svakoj izmjeni koja je usvojena u skladu s člankom 8. stavkom 4.;
- (vi) o svakoj izmjeni koja se smatra usvojenom po članku 8. stavku 7. zajedno s datumom kada izmjena stupa na snagu u skladu sa stavcima 8. i 9. toga članka;
- (vii) o polaganju svake isprave o otkazivanju ovoga Protokola zajedno s datumom njegova polaganja i danom njegova učinka;

(b) predati ovjerovljene prijepise ovoga Protokola svim državama potpisnicama i svim državama koje su pristupile ovome Protokolu.

3. Nakon stupanja na snagu ovoga Protokola, glavni tajnik Organizacije predat će njegov tekst glavnom tajniku Ujedinjenih naroda radi upisa i objavljivanja u skladu s člankom 102. Povelje Ujedinjenih naroda.

Članak 10.

Jezici

1. Ovaj je Protokol sastavljen u jednom izvorniku na arapskom, kineskom, engleskom, francuskom, ruskom i španjolskom jeziku od kojih je svaki jednako vjerodostojan.

SASTAVLJENO U LONDONU dvadesetdevetoga dana ožujka tisuću devetstotina i devedesete godine.

U POTVRDU OVOGA su dolje potpisani, valjano ovlašteni od svojih vlada za tu svrhu, potpisali ovaj Protokol.

Vla. PROTOCOL OF 1990 TO AMEND THE ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 1974

THE PARTIES TO THE PRESENT PROTOCOL,

CONSIDERING that it is desirable to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, done at Athens on 13 December 1974, to provide for enhanced compensation and to establish a simplified procedure for updating the limitation amounts,

HAVE AGREED as follows:

Article 1

For the purpose of this Protocol:

1. "Convention" means the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974. For States Parties to the Protocol of 1976 to the Convention, such reference shall be deemed to include the Convention as amended by that Protocol.
2. "Organization" means the International Maritime Organization.
3. "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

Article 2

(1) Article 1, paragraph 10 of the Convention is replaced by the following text:

10. "Organization" means the International Maritime Organization.

(2) Article 7, paragraph 1 of the Convention is replaced by the following text:

1. The liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger shall in no case exceed 175,000 units of account per carriage. Where, in accordance with the law of the court seized of the case, damages are awarded in the form of periodical income payments, the equivalent capital value of those payments shall not exceed the said limit.

(3) Article 8 of the Convention is replaced by the following text:

1. The liability of the carrier for the loss of or damage to cabin luggage shall in no case exceed 1,800 units of account per passenger, per carriage.

2. The liability of the carrier for the loss of or damage to vehicles including all luggage carried in or on the vehicle shall in no case exceed 10,000 units of account per vehicle, per carriage.

3. The liability of the carrier for the loss of or damage to luggage other than that mentioned in paragraphs 1 and 2 of this article shall in no case exceed 2,700 units of account per passenger, per carriage.

4. The carrier and the passenger may agree that the liability of the carrier shall be subject to a deductible not exceeding 300 units of account in the case of damage to a vehicle and not exceeding 135 units of account per passenger in the case of loss of or damage to other luggage, such sum to be deducted from the loss or damage.

(4) Article 9 of the Convention and its title are replaced by the following:

Unit of Account and conversion

1. The Unit of Account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 7, paragraph 1, and article 8 shall be converted into the national currency of the State of the court seized of the case on the basis of the value of that currency by reference to the Special Drawing Right on the date of the judgement or the date agreed upon by the parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect on the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.
2. Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 of this article may, at the time of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention or at any time thereafter, declare that the unit of account referred to in paragraph 1 shall be equal to 15 gold francs. The gold franc referred to in this paragraph corresponds to sixty-five-and-a-half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the gold franc into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

3. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1, and the conversion mentioned in paragraph 2 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the States Parties, as far as possible, the same real value for the amounts in article 7, paragraph 1, and article 8 as would result from the application of the first three sentences of paragraph 1. States shall communicate to the Secretary-General the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 2, as the case may be, when depositing an instrument of ratification, acceptance, approval of or accession to this Convention and whenever there is a change in either.

Article 3

1. The Convention and this Protocol shall, as between the Parties to this Protocol, be read and interpreted together as one single instrument.

2. A State which is a Party to this Protocol but not a Party to the Convention shall be bound by the provisions of the Convention as amended by this Protocol in relation to other States Parties hereto, but shall not be bound by the provisions of the Convention in relation to States Parties only to the Convention.

3. Nothing in this Protocol shall affect the obligations of a State which is a Party both to the Convention and to this Protocol with respect to a State which is a Party to the Convention but not a Party to this Protocol.

FINAL CLAUSES

Article 4

Signature, ratification, etc.

1. This Protocol shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 June 1990 to 31 May 1991 by all States.

2. Any State may express its consent to be bound by this Protocol by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval;

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

4. Any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited after the entry into force of an amendment to the Convention as amended by this Protocol shall be deemed to apply to the Convention so amended, as modified by such amendment.

Article 5

Entry into Force

1. This Protocol shall enter into force 90 days following the date on which 10 States have expressed their consent to be bound by it.

2. For any State which expresses its consent to be bound by this Protocol after the conditions in paragraph 1 for entry into force have been met, this Protocol shall enter into force 90 days following the date of expression of such consent.

Article 6

Denunciation

1. This Protocol may be denounced by any State Party at any time after the date on which it enters into force for that State Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General.

3. A denunciation shall take effect 12 months, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after its deposit with the Secretary-General.

4. As between the States Parties to this Protocol, denunciation by any of them of the Convention in accordance with article 25 thereof shall not be construed in any way as a denunciation of the Convention as amended by this Protocol.

Article 7

Revision and amendment

1. A Conference for the purpose of revising or amending this Protocol may be convened by the Organization.

2. The Organization shall convene a Conference of Contracting States to this Protocol for revising or amending it at the request of not less than one third of the Contracting States.

Article 8

Amendment of limits

1. Upon the request of at least one half, but in no case less than six, of the States Parties to this Protocol, any proposal to amend the limits, including the deductibles, specified in article 7, paragraph 1, and article 8 of the Convention as amended by this Protocol shall be circulated by the Secretary-General to all Members of the Organization and to all Contracting States.

2. Any amendment proposed and circulated as above shall be submitted to the Legal Committee of the Organization (hereinafter referred to as "the Legal Committee") for consideration at a date at least six months after the date of its circulation.

3. All Contracting States to the Convention as amended by this Protocol, whether or not Members of the Organization, shall be entitled to participate in the proceedings of the Legal Committee for the consideration and adoption of amendments.

4. Amendments shall be adopted by a two-thirds majority of the Contracting States to the Convention as amended by this Protocol present and voting in the Legal Committee expanded as provided for in paragraph 3, on condition that at least one half of the Contracting States to the Convention as amended by this Protocol shall be present at the time of voting.

5. When acting on a proposal to amend the limits, the Legal Committee shall take into account the experience of incidents and, in particular, the amount of damage resulting therefrom, changes in the monetary values and the effect of the proposed amendment on the cost of insurance.

6. (a) No amendment of the limits under this article may be considered less than five years from the date on which this Protocol was opened for signature nor less than five years from the date of entry into force of a previous amendment under this article.

(b) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as amended by this Protocol increased by six per cent per year calculated on a compound basis from the date on which this Protocol was opened for signature.

(c) No limit may be increased so as to exceed an amount which corresponds to the limit laid down in the Convention as amended by this Protocol multiplied by three.

7. Any amendment adopted in accordance with paragraph 4 shall be notified by the Organization to all Contracting States. The amendment shall be deemed to have been accepted at the end of a period of eighteen months after the date of notification, unless within that period not less than one fourth of the States that were Contracting States at the time of the adoption of the amendment have communicated to the Secretary-General that they do not accept the amendment, in which case the amendment is rejected and shall have no effect.

8. An amendment deemed to have been accepted in accordance with paragraph 7 shall enter into force eighteen months after its acceptance.

9. All Contracting States shall be bound by the amendment, unless they denounce this Protocol in accordance with paragraphs 1 and 2 of Article VI at least six months before the amendment enters into force. Such denunciation shall take effect when the amendment enters into force.

10. When an amendment has been adopted but the eighteen-month period for its acceptance has not yet expired, a State which becomes a Contracting State during that period shall be bound by the amendment if it enters into force. A State which becomes a Contracting State after that period shall be bound by an amendment which has been accepted in accordance with paragraph 7. In the cases referred to in this paragraph, a State becomes bound by an amendment when that amendment enters into force, or when this Protocol enters into force for that State, if later.

Article 9

Depository

1. This Protocol and any amendments accepted under article VIII shall be deposited with the Secretary-General.

2. The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to this Protocol of:

(i) each new signature or deposit of an instrument together with the date thereof;

(ii) each declaration and communication under article 9, paragraphs 2 and 3, of the Convention as amended by this Protocol;

(iii) the date of entry into force of this Protocol;

(iv) any proposal to amend limits which has been made in accordance with article VIII, paragraph 1;

(v) any amendment which has been adopted in accordance with article VIII, paragraph 4;

(vi) any amendment deemed to have been accepted under article VIII, paragraph 7, together with the date on which that amendment shall enter into force in accordance with paragraphs 8 and 9 of that article;

(vii) the deposit of any instrument of denunciation of this Protocol together with the date of the deposit and the date on which it takes effect;

(b) transmit certified true copies of this Protocol to all Signatory States and to all States which accede to this Protocol.

3. As soon as this Protocol enters into force, the text shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

Article 10

Languages

This Protocol is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

DONE AT LONDON this twenty-ninth day of March, one thousand nine hundred and ninety.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments for that purpose, have signed this Protocol.

VII. Izvadak iz ZAKONA O OBVEZNIM ODNOSIMA

(Službeni list SFRJ br. 29 od 26.svibnja 1978.)

Glava XIV

PRIJEVOZ

ODJELJAK 1.

Opće odredbe

Pojam

Član 648.

(1) Ugovorom o prijevozu obvezuje se prijevoznik da preveze na određeno mjesto neku osobu ili neku stvar, a putnik odnosno pošiljalac se obvezuje da mu za to isplati određenu naknadu.

(2) Prijevoznikom, prema ovom zakonu, smatra se kako osoba koja se bavi prijevozom kao svojim redovnim poslovanjem, tako i svaka druga osoba koja se ugovorom obveže izvršiti prijevoz uz naknadu.

Obveze prijevoznika u linijskom prijevozu

Član 649.

(1) Prijevoznik koji obavlja prijevoz na određenoj liniji (linijski prijevoz) dužan je redovno i uredno održavati objavljenu liniju.

(2) On je dužan primiti na prijevoz svaku osobu i stvar koji udovoljavaju uvjetima određenim u objavljenim općim uvjetima.

(3) Ako redovna prijevozna sredstva prijevoznika nisu dovoljna za izvršenje svih zahtjevanih prijevoza, prvenstvo imaju osobe ili stvari za koje je to posebnim propisima predviđeno, a daljnje se prvenstvo određuje prema redu zahtjeva, s tim da se između istovremenih zahtjeva prvenstvo određuje prema većoj dužini prijevoza.

Odustanak od ugovora

Član 650.

(1) Pošiljalac odnosno putnik može odustati od ugovora prije nego što počne njegovo izvršenje, ali je dužan naknaditi štetu koju bi prijevoznik pretrpio uslijed toga.

(2) Kad prijevoznik s počinjanjem prijevoza kasni toliko da druga strana više nema interesa za ugovoren prijevoz, ili kad prijevoznik neće ili ne može izvršiti ugovoren prijevoz, druga strana može odustati od ugovora i tražiti da se vratí plaćena naknada za prijevoz.

Visina naknade za prijevoz

Član 651.

(1) Ako je visina naknade za prijevoz određena tarifom ili kojim drugim objavljenim obaveznim aktom, ne može se ugovoriti veća naknada.

(2) Ako iznos naknade za prijevoz nije određen tarifom ili kojim drugim objavljenim obaveznim aktom, a ni ugovorom, prijevoznik ima pravo na uobičajenu naknadu za tu vrstu prijevoza.

(3) U ostalom na odgovarajući se način primjenjuju odredbe o naknadi sadržane u glavi ovog zakona o ugovoru o djelu.

Ograničenje primjene odredaba ove glave

Član 652.

Odredbe ove glave primjenjuju se na sve vrste prijevoza ako zakonom za pojedine vrste nije drugačije određeno.

ODJELJAK 2.

Ugovor o prijevozu stvari

Odsjek 1.

OPĆE ODREDBE

Predaja stvari

Član 653.

Prijevoznik je dužan stvar koju je primio radi prijevoza predati na određenom mjestu pošiljaocu ili određenoj osobi (primaocu).

O čemu pošiljalac treba da obavijesti prijevoznika

Član 654.

(1) Pošiljalac je dužan obavijestiti prijevoznika o vrsti pošiljke i o njezinu sadržaju i količini, i saopćiti mu kuda pošiljka treba da bude prevezena, ime i adresu primaoca pošiljke, svoje ime i svoju adresu te sve drugo što je potrebno da bi prijevoznik mogao ispuniti svoje obveze bez odgađanja i smetnji.

(2) Kad se u pošiljci nalaze dragocjenosti, vrijednosni papiri ili druge skupocjene stvari, pošiljalac je dužan obavijestiti o tome prijevoznika u času njihove predaje na prijevoz i saopćiti mu njihovu vrijednost.

(3) Kad je riječ o prijevozu opasne stvari ili stvari za koju su potrebni posebni uvjeti prijevoza, pošiljalac je dužan o tome obavijestiti prijevoznika na vrijeme tako da bi on mogao poduzeti odgovarajuće posebne mјere.

(4) Ako pošiljalac ne dade prijevozniku podatke iz st. 1. i 3. ovog člana ili mu ih dade pogrešno, odgovara za štetu koja bi uslijed toga nastala.

Tovarni list

Član 655.

(1) Ugovaratelji se mogu sporazumjeti da se o pošiljci predanoj na prijevoz načini tovarni list.

(2) Tovarni list treba da sadrži: ime i adresu pošiljaoca i prijevoznika, vrstu, sadržaj i količinu pošiljke te vrijednost dragocjenosti i drugih skupocjenih stvari, odredišno mjesto, iznos naknade za prijevoz, odnosno zabilješku da je naknada plaćena unaprijed, odredbu o svoti kojom je pošiljka opterećena, mjesto i dan izdavanja tovornog lista.

(3) U tovarni list mogu biti unesene i druge odredbe ugovora o prijevozu.

(4) Tovarni list moraju potpisati oba ugvaratelja.

(5) Tovarni list može sadržati odredbu "po naredbi" ili glasiti na donosioca.

Ugovor o prijevozu i tovarni list

Član 656.

Postojanje i pravovaljanost ugovora o prijevozu neovisni su o postojanju tovornog lista i njegovoj točnosti.

Potvrda o primitku za prijevoz

Član 657.

Ako nije izdan tovarni list, pošiljalac može zahtijevati od prijevoznika da mu izda potvrdu o primitku pošiljke za prijevoz s podacima koje treba da sadrži tovarni list.

Odsjek 2.

ODNOS POŠILJAOCA I PRIJEVOZNIKA

Pakiranje

Član 658.

(1) Pošiljalac je dužan zapakirati stvari na propisani ili uobičajeni način kako ne bi došlo do nastanka kakve štete ili ugrožavanja sigurnosti ljudi ili dobara.

(2) Prijevoznik je dužan upozoriti pošiljaoca na nedostatke pakiranja koji se mogu opaziti, inače odgovara za oštećenje pošiljke koje bi se dogodilo zbog tih nedostataka.

(3) Ali prijevoznik ne odgovara za oštećenje pošiljke ako je pošiljalac, iako mu je skrenuta pažnja na nedostatke pakiranja, zahtijeva da prijevoznik primi pošiljku na prijevoz s tim nedostacima.

(4) Prijevoznik je dužan odbiti pošiljku ako su nedostaci u njezinu pakiranju takvi da može biti ugrožena sigurnost osoba ili dobara ili uzrokovana kakva šteta.

(5) Za štetu koju zbog nedostatka u pakiranju pretrpe treće osobe dok se stvar nalazi kod prijevoznika odgovara prijevoznik, a on ima pravo zahtijevati naknadu od pošiljaoca.

Naknada za prijevoz i troškovi u vezi s prijevozom

Član 659.

(1) Pošiljalac je dužan isplatiti prijevozniku naknadu za prijevoz i troškove u vezi s prijevozom.

(2) Ako u tovarnom listu nije navedeno da pošiljalac plaća naknadu za prijevoz i ostale troškove u vezi s prijevozom, pretpostavlja se da je pošiljalac uputio prijevoznika da ih naplati od primaoca.

Raspolaganje pošiljkom

Član 660.

(1) Pošiljalac može raspolagati pošiljkom i mijenjati naloge sadržane u ugovoru te može naložiti prijevozniku da obustavi daljnji prijevoz pošiljke, da mu pošiljku vratí, da je pred drugom primaocu ili da je uputi u neko drugo mjesto.

(2) Pravo pošiljaoca da mijenja naloge prestaje nakon prispijeća pošiljke u određeno mjesto kad prijevoznik predala primaocu tovarni list, ili kad prijevoznik pozove primaoca da preuzme pošiljku, ili kad primalac sam zatraži njezinu predaju.

(3) Ako je izdan tovarni list po naredbi odnosno na donosioca, prava pošiljaoca iz prethodnog stava pripadaju isključivo imaoču tovarnog lista.

(4) Ovlaštena osoba koja se posluži pravom da daje nove naloge prijevozniku dužna je naknaditi mu troškove i štetu što ih je imao zbog toga te mu na njegov zahtjev dati jamstvo da će mu troškovi i šteta biti naknađeni.

Pravac prijevoza

Član 661.

(1) Prijevoznik je dužan izvršiti prijevoz ugovorenim putem.

(2) Ako nije ugovorenkojim putem treba da se izvrši prijevoz, prijevoznik je dužan izvršiti ga onim putem koji najviše odgovara interesima pošiljaoca.

Smetnje pri izvršenju prijevoza

Član 662.

(1) Prijevoznik je dužan obavještavati pošiljaoca o svim okolnostima koje bi bile od utjecaja na izvršenje prijevoza i postupiti po uputama što ih od njega dobije.

(2) Prijevoznik nije dužan postupiti po uputama pošiljaoca čije bi izvršenje moglo ugroziti sigurnost osoba ili dobara.

(3) Ako bi slučaj bio takav da se ne bi moglo čekati pošiljaočeve upute, prijevoznik je dužan postupiti kako bi postupio dobar privrednik odnosno dobar domaćin u istoj situaciji, i o tome obavijestiti pošiljaoca i tražiti njegove daljnje upute.

(4) Prijevoznik ima pravo na naknadu troškova što ih je imao zbog smetnji nastalih bez njegove krivnje.

Naknada u slučaju prekida prijevoza

Član 663.

(1) Ako je prijevoz prekinut iz nekog uzroka za koji odgovara prijevoznik, on ima pravo na razmjeran dio naknade za izvršeni prijevoz, ali je dužan naknaditi štetu koja bi nastala za drugu stranu prekidom prijevoza.

(2) Ako je prijevoz prekinut iz nekog uzroka za koji ne odgovara nijedna od zainteresiranih osoba, prijevoznik ima pravo na razliku između ugovorene naknade za prijevoz i troškova prijevoza od mesta gdje je prijevoz prekinut do određenog mesta.

(3) Prijevoznik nema pravo ni na dio naknade ako u toku prijevoza pošiljka propadne uslijed više sile.

Kad pošiljka ne može biti predana

Član 664.

(1) Ako primalac ne može biti obaviješten o prispijeću pošiljke ili je odbije primiti, i uopće ako pošiljka ne može biti predana, ili ako primalac ne isplati prijevozniku dužnu naknadu i ostale svote koje terete pošiljku, prijevoznik je dužan obavijestiti o tome pošiljaoca, tražiti od njega upute i poduzeti na njegov račun potrebne mjere za čuvanje stvari.

(2) Ako u primjerenom roku ovlaštena osoba ne poduzme ništa s pošiljkom, prijevoznik je ima pravo prodati prema pravilima o prodaji dugovane stvari u slučaju zakašnjenja vjerovnika, i naplatiti svoja potraživanja iz postignute cijene, a ostatak je dužan položiti kod suda za ovlaštenu osobu.

Odgovornost prijevoznika prema pošiljaocu

Član 665.

Ako je prijevoznik predao pošiljku primaocu, a nije naplatio od njega svotu kojom je bila opterećena, dužan je isplatiti tu svotu pošiljaocu, ali ima pravo tražiti naknadu od primaoca.

ODNOS PRIJEVOZNIKA I PRIMAOCA

Obavještavanje primaoca o prispijeću pošiljke

Član 666.

(1) Prijevoznik je dužan obavijestiti primaoca bez odgađanja da je pošiljka prispjela, staviti mu je na raspolaganje kako je ugovoren i podnijeti mu tovarni list, ako je izdan.

(2) U slučaju kad je izdan tovarni list po naredbi ili na donosioca, on je dužan postupati po prethodnom stavu samo ako je u tovarnom listu označena osoba u određenom mjestu koju treba obavijestiti da je pošiljka prispjela.

Predaja pošiljke kad je izdan duplikat tovarnog lista

Član 667.

Prijevoznik može odbiti da predla pošiljku ako mu se istovremeno ne predla duplikat tovarnog lista na kojem je primalac potvrdio da mu je pošiljka predana.

Prava primaoca da zahtijeva predaju pošiljke

Član 668.

(1) Primalac može vršiti prava iz ugovora o prijevozu prema prijevozniku i od njega zahtijevati da mu predla tovarni list i pošiljku tek pošto ona prispije u određeno mjesto.

(2) Prijevoznik je dužan na zahtjev primaoca predati mu pošiljku prije nego što ona prispije u određeno mjesto samo ako ga je na to ovlastio pošiljalac.

(3) Primalac može vršiti prava iz ugovora o prijevozu i zahtijevati od prijevoznika predaju pošiljke samo ako udovolji uvjetima predviđenim u ugovoru o prijevozu.

Utvrđivanje istovjetnosti i stanja pošiljke

Član 669.

(1) Ovlaštena osoba ima pravo zahtijevati da se zapisnički utvrdi istovjetnost pošiljke i, ako je pošiljka oštećena, u čemu se sastoji oštećenje.

(2) Ako se utvrdi da pošiljka nije ona koja je bila predana prijevozniku, ili da je oštećenje veće nego što je prijevoznik tvrdio, troškove utvrđivanja snosi prijevoznik.

Obveza primaoca da isplati naknadu za prijevoz

Član 670.

(1) Preuzimanjem pošiljke i tovarnog lista, ako je izdan, primalac se obvezuje isplatiti prijevozniku naknadu za prijevoz, ako nije što drugo određeno u ugovoru o prijevozu ili u tovarnom listu, te mu isplatiti svote kojima je pošiljka opterećena.

(2) Ako primalac smatra da nije dužan isplatiti prijevozniku onoliko koliko ovaj zahtjeva, on može vršiti prava iz ugovora samo ako kod suda položi sporni iznos.

Odsjek 4.

ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA GUBITAK, OŠTEĆENJE I ZAKAŠNJENJE POŠILJKE

Gubitak ili oštećenje pošiljke

Član 671.

(1) Prijevoznik odgovara za gubitak ili oštećenje pošiljke koji bi se dogodili od časa preuzimanja do njezine predaje, osim ako su uzrokovani radnjom ovlaštenih osoba, svojstvima pošiljke ili stranim uzrocima koji se nisu mogli predvidjeti, ni izbjegći ili otkloniti.

(2) Ništave su odredbe ugovora o prijevozu, općih uvjeta prijevoza, tarifa ili kojega drugog općeg akta, kojima se ova odgovornost smanjuje.

(3) Ali je pravovaljana odredba kojom se unaprijed određuje najviši iznos naknade, pod uvjetom da nije u očitom nerazmjeru sa štetom.

(4) Ovo ograničenje iznosa naknade ne vrijedi ako je štetu prijevoznik uzrokao namjerno ili krajnjom nepažnjom.

(5) Ako drugačije nije ugovoren visina naknade određuje se prema tržišnoj cijeni pošiljke u vrijeme i mjestu predaje za prijevoz.

Gubitak ili oštećenje pošiljke skupocjenih stvari

Član 672.

(1) U slučaju gubitka ili oštećenja pošiljke u kojoj su se nalazile dragocjenosti, vrijednosni papiri ili druge skupocjene stvari, prijevoznik je dužan naknaditi tako nastalu štetu samo ako je pri predaji stvari na prijevoz bio obaviješten o prirodi tih stvari i njihovoj vrijednosti, ili ako je štetu uzrokovao namjerno ili krajnjom nepažnjom.

(2) Ako su se s navedenim stvarima u pošiljci nalazile i druge stvari, za njihov gubitak ili oštećenje prijevoznik odgovara po općim pravilima o odgovornosti prijevoznika.

Vraćanje plaćene naknade za prijevoz

Član 673.

U slučaju potpunog gubitka pošiljke prijevoznik je, pored naknade štete, dužan pošiljaocu vratiti naknadu za prijevoz ako je ona plaćena.

Kad primalac preuzme pošiljku bez prigovora

Član 674.

(1) Kad primalac preuzme pošiljku bez prigovora i isplati prijevozniku njegova potraživanja, prestaje odgovornost prijevoznika, izuzev ako je oštećenje zapisnički utvrđeno prije preuzimanja pošiljke.

(2) Prijevoznik ostaje odgovoran za oštećenja pošiljke koja se nisu mogla opaziti u času predaje, ako ga je primalac obavijestio o tim oštećenjima odmah po njihovu otkrivanju, ali ne kasnije od osam dana od predaje.

(3) Prijevoznik se ne može pozivati na odredbe prethodnih stavova ako je oštećenje uzrokovao namjerno ili krajnjom nepažnjom.

Odgovornost prijevoznika za zakašnjenje

Član 675.

Prijevoznik odgovara za štetu nastalu zbog zakašnjenja, izuzev ako je zakašnjenje uzrokovoano nekom činjenicom koja isključuje njegovu odgovornost za gubitak ili oštećenje stvari.

Odgovornost za pomoćnike

Član 676.

Prijevoznik odgovara za osobe koje su po njegovom nalogu radile na izvršenju prijevoza.

Odsjek 5.

SUDJELOVANJE VIŠE PRIJEVOZNIKA U PRIJEVOZU POŠILJKE

Kad oni odgovaraju solidarno

Član 677.

(1) Prijevoznik koji povjeri nekom drugom prijevozniku potpuno ili djelomično izvršenje prijevoza pošiljke što ju je primio na prijevoz ostaje i na dalje odgovoran za njezin prijevoz od njezina primitka do predaje, ali ima pravo na naknadu od prijevoznika kojem je pošiljku povjerio.

(2) Ako drugi prijevoznik preuzme od prvog prijevoznika s pošiljkom i tovarni list, on postaje ugovorna strana u ugovoru o prijevozu, s pravima i dužnostima solidarnog dužnika i solidarnog vjerovnika, čiji su udjeli razmjerni njegovu udjelu u prijevozu.

(3) Isto vrijedi i kad se za izvršenje prijevoza neke pošiljke obveže jednim istim ugovorom više prijevoznika koji će sudjelovati u prijevozu jedan za drugim.

(4) Svaki od više prijevoznika ima pravo zahtijevati da se utvrdi stanje pošiljke u času kada mu se predaje radi izvršenja njegova dijela prijevoza.

(5) Solidarni prijevoznici sudjeluju u snošenju štete razmjerno njihovim udjelima u prijevozu, izuzev onog koji dokaže da šteta nije nastala dok je on prevozio pošiljku.

(6) Prigovori učinjeni kasnijem prijevozniku djeluju i prema svim prijašnjim.

Podijeljena odgovornost prijevoznika

Član 678.

Kad u izvršenju prijevoza iste pošiljke sudjeluje jedan za drugim nekoliko prijevoznika što ih je odredio pošiljalac, svaki od njih odgovara samo za svoj dio prijevoza.

Odsjek 6.

PRAVO ZALOGA

Kad prijevoznik ima pravo zalogu

Član 679.

(1) Radi osiguranja naplate naknade za prijevoz i nužnih troškova što ih je učinio u vezi s prijevozom, prijevoznik ima pravo zalogu na stvarima koje su mu predane radi prijevoza i u vezi s prijevozom, dok ih drži ili dok ima u rukama ispravu s pomoću koje može raspolagati njima.

(2) Kad je u izvršenju prijevoza sudjelovalo više prijevoznika jedan za drugim, njihova potraživanja u vezi s izvršenjem prijevoza osigurana su također ovim zalogom, i posljednji prijevoznik je dužan, ako tovarni list ne sadrži što drugo, naplatiti sva potraživanja po tovarnom listu.

(3) Potraživanja prijašnjeg prijevoznika i njegovo pravo zalogu prelaze po samom pravu na kasnijeg prijevoznika koji mu je isplatio ta potraživanja.

(4) To isto vrijedi i ako prijevoznik isplati otpremnikova potraživanja.

Sukob založnih prava

Član 680.

(1) Kad pored založnog prava prijevoznika postoje na istoj stvari istovremeno založna prava komisionara, otpremnika i skladištara, prvenstvo naplate imaju potraživanja bilo kojeg od tih vjerovnika nastala otpremom ili prijevozom, i to obratno redu kojim su nastala.

(2) Ostala potraživanja komisionara i skladištara, a i potraživanja otpremnika i prijevoznika nastala davanjem predujmova, naplaćuju se tek nakon isplate potraživanja navedenih u prethodnom stavu, i to po redu kojim su nastala.

ODJELJAK 3.

Ugovor o prijevozu osoba

Opća odredba

Član 681.

Prijevoznik je dužan prijevoz osoba izvršiti sigurno onim prijevoznim sredstvom što je određeno ugovorom o prijevozu i uz one uvjete udobnosti i higijene koji se prema vrsti dotičnog prijevoznog sredstva i udaljenosti puta smatraju nužnim.

Pravo putnika na određeno mjesto

Član 682.

Prijevoznik je dužan dati putniku ono mjesto i u onom prijevoznom sredstvu kako je ugovoren.

Odgovornost prijevoznika za zakašnjenje

Član 683.

(1) Prijevoznik je dužan prevesti putnika do određenog mesta na vrijeme.

(2) On odgovara za štetu koju bi putnik pretrpio zbog zakašnjenja izuzev ako je do zakašnjenja došlo iz uzroka koji nije mogao otkloniti ni pažnjom stručnjaka.

Odgovornost prijevoznika za sigurnost putnika

Član 684.

(1) Prijevoznik odgovara za sigurnost putnika od početka do završetka prijevoza kako u slučaju prijevoza uz naknadu, tako i u slučaju besplatnog prijevoza, te je dužan naknaditi štetu koja nastane oštećenjem zdravlja, povredom ili smrću putnika, izuzev ako je uzrokovanada radnjom putnika ili stranim uzrokom koji se nije mogao predvidjeti, ni izbjegći ili otkloniti.

(2) Ništave su odredbe ugovora te općih uvjeta prijevoza, tarifa ili kojega drugog općeg akta, kojima se ova odgovornost smanjuje.

Odgovornost za prtljagu predanu na prijevoz i za ostale stvari

Član 685.

(1) Prtljagu koju mu je putnik predao prijevoznik je dužan prevesti u isto vrijeme kad i putnika i predati mu je nakon završetka prijevoza.

(2) Za gubitak i oštećenje prtljage koju mu je putnik predao prijevoznik odgovara prema odredbama za prijevoz stvari.

(3) Za oštećenje stvari koje putnik drži uza se prijevoznik odgovara prema općim pravilima o odgovornosti.

- omissis -