



Halid Konjhodžić*

ISSN 0496 - 6255
(261-265)

PRIRODA I ZNAČAJKE TERETNICE U POMORSKOM ZAKONIKU REPUBLIKE HRVATSKE

THE NATURE AND THE SIGNIFICANCE OF BILL OF LADING IN MARITIME CODE OF THE REPUBLIC OF CROATIA

UDK 347.795.3(094.4)(497.13)

Pregledni rad
Review

Sažetak

U pomorsko-trgovačkoj znanosti postoje, glede pravne prirode i osobenosti teretnica, različita pravna shvaćanja od kojih su ugovorna teorija i teorija o jednostranom pravnom aktu nesumnjivo najznačajnija. Autor prihvaća i upotpunjuje unilateralnu teoriju, tvrdeći da je ona prihvatljiva za hrvatsku teretnicu po naredbi i na donositelja, dok bi se na teretnice na ime trebala rabiti ugovorna doktrina.

Ključne riječi: teretnica, pravni posao, more, prijevoz, brodar, krcatelj, indosant.

Summary

In the science on seafaring and trade there are different legal approaches to the nature and significance of Bills of Lading. Undoubtedly the most important theories are: contractual theory and the theory of unilateral legal act. The author has accepted and implemented unilateral theory maintaining that it is acceptable for Croatian Bills of Lading to order and to bearer while contractual theory should be applied to Straight Bills of Lading.

1. Pojam i pojava teretnice The beginnings and the meaning of Bill of Lading

Teretnica (Bill of Lading, Konossement, polizza di carico, connaissance) je vrlo značajna pismena isprava, nastala u trgovačko-pomorsko-prometnoj poslovnoj praksi, kojom brodar potvrđuje da je na prijevoz primio izvjesne stvari - brodski teret, te se obvezuje da će nakon izvršenog prijevoza stvari predati

ovlaštenom imatelju pismene isprave - teretnice, i to u količini i kakvoći u kojima ih je i primio.

Točan datum nastanka teretnice je u trgovačko-pomorskoj znanosti sporan. No, ipak postoje izvjesni pokazatelji koji ukazuju da su prvi teretničko-pomorsko pravni odnosi nastali još u vrijeme drevnih civilizacija, kao na primjer u starom Egiptu, Fenikiji, Kartagi, Indiji, antičkoj Grčkoj, a i u pomorsko-prijevozničkim odnosima drevnog Rima¹. Tada su, naime, na temelju pomorsko-običajnih normi, brodski pisari bili dužni krcatelju, za utovarenu robu, izdati izvjesnu priznanicu - potvrdu o utovaru.

Odredbe o teretnici možemo naći i u statutima srednjovjekovnih mediteranskih gradova-državica, kao na primjer u statutima Genove, Venecije, Napulja, Sevilje i dr. Slične odredbe nalazimo i u statutu našeg hrvatskog grada-države Dubrovnika, po kojem je bilo normirano da brodski pisar mora dati pismeni izvod iz svoje knjige s svim relevantnim podacima o ukrcanom teretu². Za najstariji zakonski tekst koji sadrži formalne propise o teretnici smatra se švedski Pomorski zakon Karla XI iz 1667. godine. Ubrzo se potom, posebice nakon francuske buržoaske revolucije, donose slični zakonski tekstovi o pomorsko plovidbenim poslovima i teretnici u gotovo cijelom svijetu. Već od tada teretnicu počinje izdavati brodar, odnosno brodarov agent, pa ona, s obzirom na potrebe tržišnog gospodarstva, dobija i svojstva vrijednosnog papira.

Sve češća uporaba teretnice u trgovačko-pomorskoj razmjeni zahtjevala je probijanje nacionalno-državnih okvira u poimanju prirode i osobenosti ovog vrijednosnog papira, te je iziskivala potrebu jedne šire međunarodne unifikacije teretničko-pravnih odnosa. Prvi konkretan rezultat ovih težnji je bilo donošenje Bruxelleske konvencije o teretnici³, poznatije kao Haška pravila, s obzirom da se Konvencija temeljila na Haškom modelu teretnice, koju je još 1921. godine predložilo Udruženje za međunarodno pravo (International Law Association - ILA) u Hagu. Ova se Konvencija dijelom upotpunjuje Protokolom o izmjeni Konvencije o teretnici, tzv. Visbyjskim pravilima⁴, a u

* dr. sci. Halid Konjhodžić
Fakultet za turizam i vanjsku trgovinu Dubrovnik,
Dubrovnik

potpunosti osuvremenjuje Konvencijom Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem⁵, alias Hamburškim pravilima, koja su stupila na snagu 1. studenoga 1992. godine⁶.

2. Teretnica u hrvatskom pomorskom zakoniku

Bill of Lading in Croatian Maritime Code

Odmah, nakon prvih demokratskih izbora, mlada hrvatska vlast plovidbeno pravne odnose regulira preuzetim Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi bivše Jugoslavije. No, vrlo brzo potom, Zastupnički dom Sabora Republike Hrvatske, polazeći od činjenice da je naša država prema geografskom položaju izrazito pomorska zemlja - što se u prošlosti iz političkih i drugih opće poznatih razloga zapostavljalo, donosi na sjednici održanoj 27. siječnja 1994. godine hrvatski Pomorski zakonik⁷. To je ujedno i naš prvi sustavni zakonodavni zbornik, pravi hrvatski **corpus iuris maritimi**, koji praktično na jednom mjestu u jednom velikom zakoniku, uređuje skoro sve plovidbeno-pomorske odnose.

Teretnicu, sukladno čl. 515. Pomorskog zakonika, izdaje nakon završenog ukrcavanja, a na izričit zahtjev krcatelja, brodar, brodarev agent ili zapovjednik broda kao brodarevi ugovorni odnosno zakonski zastupnici. Ovom odredbom hrvatski zakonodavac izražava i potvrđuje načelo da brodar kao poduzetnik pomorsko plovidbenog posla uvijek odgovara svim korisnicima prijevoza, pa i onima s kojima nije zaključio ugovor o prijevozu - indosatarima, podnaručiteljima, a i drugim sudionicima pomorsko-plovidbenog poduhvata. Osim brodara, teretnicu, po pomorskim pravnim pravilima, teretnicu može izdati i naručitelj brodskog prijevoza, ali pod uvjetom da mu to brodarskim ugovorom nije izričito zabranjeno. Naručitelj broda uvijek izdaje teretnicu u svoje ime, kao potprijevoznik. No, i po ovakvoj teretnici trećim osobama odgovara brodar, čija se obveza ne može nikakvim uglavcima isključiti.

Krcatelj je jedina osoba koja je ovlaštena tražiti izdavanje teretnice, pa se s tim zahtjevom prema brodaru ne može pojaviti nijedna druga. To je posebno važno zato što je teretnica **vrijednosni papir** tako da brodar uvijek vodi računa o tome da ona dođe u ruke stvarnog krcatelja. Teretnica nije samo potvrda o predanoj robi na prijevoz nego je pomoću teretnice, kao vrijednosnog papira, moguće obaviti niz poslovno-prometnih transakcija s robom još dok je ona na putu, dok plovi. Tako se temeljem teretnice može naplatiti isporučena roba preko akvizitera, obavljati plaćanje pristojbi i carina, tražiti izvozne i uvozne dozvole, dokazivati podrijetlo robe, obavljati osiguranje i reosiguranje, prodavati roba na putu i obavljati mnoge druge transakcije⁸.

Zbog svega izloženog, krcatelj skoro uvijek traži od brodara izdavanje teretnice. Ona se najčešće izdaje na unaprijed tipkanim obrascima - formularima i to u pravilu u više primjeraka. Na svakom primjerku je, sukladno čl. 522. Pomorskog zakonika, obvezno naznačiti i broj izdanih primjeraka. Osim toga svaka

strana može zahtijevati da se za njezine potrebe sastavi više primjeraka teretnice. Na svakom prijepisu teretnice mora biti označena i opaska da se je to prijepis.

Na redovitim linijama izdavanju teretnice obično prethodi sastavljanje jednog obrasca u tri dijela: prijave ukrcaja, naloga za ukrcaj i potvrde ukrcaja. Prijava ukrcaja (shipper's note) ima svojstva ponude za zaključenje ugovora o prijevozu morem i u nju se unose svi relevantni podaci o robi, o njenim svojstvima, a daje se izjava o prihvaćanju brodarevih uvjeta prijevoza. Nakon što provjeri točnost navoda o robi, te prihvati ponudu, brodarev agent izdaje zapovjedniku broda nalog za ukrcaj (Shipping order). Potom, nakon završetka ukrcaja, zapovjednik broda izdaje potvrdu o ukrcaju (Mate's receipt), na temelju koje će agent brodara izdati krcatelju teretnicu. Zapovjednik broda može krcatelju, po našem Pomorskom zakoniku, a i po Haškim pravilima, i izravno izdati teretnicu ne dajući nikakvu potvrdu o ukrcaju.

Izdavatelj - brodar (agent brodara ili zapovjednik broda) mora, po našim propisima, vlastoručno potpisati teretnicu⁹, za razliku od nekih prava koja iz praktičnih razloga dopuštaju uporabu faksimila, pečata ili drugog mehaničkog ili elektronskog otiska¹⁰. Opravdanje za vlastoručni potpis jest u činjenici da je teretnica **jednostrani akt volje**, te je kao i mjenicu, mora potpisati onaj tko je izdaje. Osim toga, vlastoručni potpis brodara, ili njegova punomoćnika, ističe prof. I. Grabovac, jača povjerenje u teretnicu i pridonosi povećanju pravne sigurnosti u trgovačko-plovidbenim transakcijama.

3. Vrste i sadržaj teretnica

Types and contents of Bills of Lading

U pomorsko-plovidbenom poslu, zavisno od toga gdje se teret nalazi, a sukladno čl. 516. Pomorskog zakonika, razlikujemo dvije osnovne vrste teretnica, a to su **teretnica za ukrcaj** (Received for shipment Bill of Lading) i **teretnica ukrcano** (Shipped Bill of Lading). No, bez obzira na njihove razlike i jedna i druga teretnica imaju trostruko značenje:

- njome se potvrđuje da postoji ugovor o prijevozu;
- ona služi kao dokaz da je brodar primio teret na prijevoz i
- njome se utvrđuje pravni odnos prema primatelju stvari - poštenom i zakonitom titularu¹¹.

Teretnicu za ukrcaj izdaje brodar krcatelju u slučaju da robu primi ranije, prije nego što se ona ukrcava. Ova teretnica sadrži obvezno uočljivu napomenu "primljeno za ukrcaj". Potpisuje je osobno brodar ili brodarev agent, a nikada zapovjednik broda jer je roba - teret još uvijek na kopnu. Teretnica za ukrcaj može poslužiti kao kreditno založni instrument, a pogodna je i za naplatu vozarine.

Teretnicu "ukrcano" izdaje brodar tek nakon završenog ukrcaja uz istovremeno povlačenje teretnice za ukrcaj. No, u pomorsko-plovidbenoj praksi se najčešće, a sukladno čl. 516. st. 2. Pomorskog zakonika, ne izdaje nova teretnica nego se samo na

teretnici za ukrcaj unosi nova klauzula "ukrcano", kao dokaz da je ukrcavanje obavljeno. Međutim, ako je brodar izdao novu teretnicu za ukrcaj, krcatelj je dužan pri primitku nove teretnice vratiti brodaru teretnicu za ukrcaj, a ako je prije izdavanje teretnice ukrcano - redovite teretnice bila izdana potvrda o preuzimanju tereta, krcatelj je dužan pri preuzimanju teretnice i tu potvrdu vratiti brodaru.

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 nema razumne mogućnosti da se točnost provjeri, brodar može u teretnicu unijeti primjedbe s obrazloženjem (čl. 528 Zakona). Ovakva teretnica se naziva **nečista teretnica** i stvara titularu prava iz nje sumnju u ispravnost pomorsko-plovidbene transakcije, te se nerado rabi u poslovnoj praksi. Zbog toga, krcatelj nastoji spriječiti unošenje bilo kakvih primjedbi koje bi teretnici oduzele osobinu čiste teretnice (Clean Bill od Lading), čak i kad su te primjedbe osnovane i opravdane, krcatelj će nastojati dobiti čistu teretnicu, nudeći za nju¹² i jamčevno-garantno pismo, tzv. Letter of indemnity.

Redovna Hrvatska teretnica je **formalni pravni akt**, te suglasno čl. 524. Zakona, treba sadržavati sljedeće bitne podatke:

- 1) tvrtku, odnosno naziv i sjedište, odnosno ime i prebivalište broдача koji izdaje teretnicu,
- 2) ime, odnosno druge podatke o identitetu broдача,
- 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 sadržavati i druge podatke te uvjete prijevoza.

Navedene podatke mora sadržavati i teretnica za ukrcaj osim, razumije se, podatka o identitetu broда i o mjestu i danu ukrcaja. No, brodar je dužan, kad na teretnicu za ukrcaj stavi napomenu "ukrcano" u nju unijeti i podatke o identitetu broда i nadnevak obavljeno ukrcaja tereta.

4. Prijenos prava iz teretnice *Transferring titles from Bill of Lading*

Hrvatska teretnica je vrijednosni papir **tradicionalno-negocijabilne naravi**, tako da njena predaja odnosno tradicija nadomješćuje predaju stvari koje su u formularu teretnice zabilježene. Teretnica može glasiti na

ime, po naredbi ili na donositelja. Ako u teretnici koja glasi po naredbi nije imenovana osoba prema čijem je nalogu brodar dužan predati stvari, tada se teret predaje po naredbi krcatelja, tj. radi se o teretnici po naredbi ex lege (čl. 520. Pomorskog zakona).

Ako teretnica glasi na ime, tzv. **recta teretnica** (Bill of Lading to a named person, odnosno Straight BIL), onda ovlaštenje na preuzimanje robe od broдача ima samo naznačena osoba. Prijenos prava iz ovakve teretnice može se vršiti samo putem građansko-pravne cesije, tj. ugovora o ustupanju potraživanja. Prema novom titularu - cesionaru brodar zadržava sva prava i prigovore koje je imao i prema ranijem titularu teretnice, tj. cedentu, što će reći da se ovim činom prenosi cijela pravna pozicija osobe na koju teretnica glasi. Zbog toga ovakva teretnica nije sposobna za ubrzani poslovno-pravni promet, nije papir javne vjere apstraktne naravi, te nije negocijabilna, pa se slijedom toga rabi samo u unutarnjem prometu - domaća obalna plovidba.

Teretnica po naredbi (Bill od Lading to order) se prenosi indosamentom, a teretnica na donositelja (Bill of Lading to bearer) običnom predajom. Na oblik i učinak indosamenta se primjenjuju odgovarajući propisi hrvatskog mjeničnog prava, osim odredaba o regresu.

U trgovačko-pomorsko-plovidbenim odnosima najčešće se rabi teretnica po naredbi, koja vrlo jednostavno, uz bjanko indosament, postaje teretnicom na donositelja. I jedna i druga teretnica imaju osobine vrijednosnog papira **javne vjere**, jer su prava i dužnosti primatelja iz teretnice neovisna o postojanju i sadržaju brodarskog ugovora o prijevozu. Zbog toga je brodar dužan u luci iskrcaja teret predati poštom i zakonom imatelju teretnice, a tek onda primatelju iz ugovora o prijevozu, i to samo u slučaju da teretnica nije uopće izdata.

Novi indosatar, titular prava iz teretnice, stječe prema brodaru izvorna prava, pa mu brodar odgovara iz sadržaja teretnice, što će reći da za pravni odnos između broдача i novog imatelja teretnice vrijede samo navodi koji su sadržani u teretnici. Brodar ne može novom imatelju teretnice po naredbi ili na donositelja staviti prigovor koji bi, eventualno, imao prema krcatelju ili pak prema indosantu, osim u slučaju kad je imatelj teretnice prilikom stjecanja teretnice radio očito na štetu broдача ili ranijeg imatelja teretnice. Za pravni odnos između broдача i primatelja tereta odlučan je sadržaj teretnice dok je za odnos između krcatelja i broдача, odnosno naručitelja i broдача odlučan ugovor o prijevozu. Ako se, znači, teretnica ne slaže s ugovorom o prijevozu, brodar će moći krcatelju staviti sve prigovore iz brodarskog ugovora o prijevozu i teretnice, dok su prava i obveze primatelja iz teretnice neovisni od postojanja i sadržaja brodarskog ugovora, pa primatelj tereta, odnosno indosatar teretnice ima **samo-stalno pravo** na izručenje tereta u luci iskrcaja. Pravo primatelja po teretnici zasniva se na teretnici koja ga legitimira, s jedne strane kao primatelja, a s druge strane, teretnica mu kao vrijednosni papir daje pravo da iz nje utvrđuje stanje ukrcanog tereta¹³.

Opći uvjeti poslovanja broдача i pismeni uvjeti ugovora o prijevozu obvezuju novog imatelja teretnice

samo ako se teretnica izričito na njih poziva. Usmeni uvjeti ugovora o prijevozu koji nisu uneseni u teretnicu ne obvezuju novog imatelja teretnice, pa i kada se teretnica izričito poziva na njih. Ako se teretnica samo općenito poziva na njih. Ako se teretnica samo općenito poziva na uvjete ugovora o prijevozu i opće uvjete brodaru, onda to ne obvezuje novog imatelja teretnice, osim ako se ne radi o povoljnijim uvjetima prijevoza (čl. 531. Zakona).

5. Pravna priroda teretnice *Legal nature of Bill of Lading*

Teretnica se nije podjednako i ravnomjerno razvijala u svim zemljama svijeta. Često se njena forma mijenjala; mijenjala se i njena sadržina, značaj i uloga, a mijenjali su se i pravni odnosi između sudionika pomorsko-plovidbenog posla. Otuda ni shvaćanja o pravnoj prirodi teretnice nisu identična ni u pomorsko-trgovačkoj pravnoj teoriji a niti u državno-nacionalno pravnoj normativi. No, ipak, sva shvaćanja - učenja o pravnoj prirodi teretnice mogu se, po mom sudu, sistematizirati u dvije osnovne teorijske koncepcije, a to su: ugovorna teorija i teorija o teretnici kao jednostranom pravnom aktu - negotium unilateraliteris.

Ugovorna teorija, nastala u radovima mediteransko romanske pravne škole¹⁴, smatra da je teretnica **dvostrani pravni posao**, akt suglasne izjave volja dva ili više sudionika pomorsko plovidbenog posla. To je isprava sastavljena u pisanom obliku kojom se potvrđuje da je između stranaka zaključen ugovor o prijevozu morem, a služi i kao instrument za njegovo izvršenje. Ugovor o prijevozu između brodaru i naručitelja mora prethoditi izdavanju teretnice i predstavlja pravni temelj teretnice. Obično se uz broderski ugovor o prijevozu, kao temeljnom ugovornom pravnom odnosu, u teretničko plovidbenom poslu zaključuju i mnogi drugi ugovori, kao na primjer: ugovor o prodaji, ugovor o zalogu, ugovor o ustupanju potraživanja i sl. U prilog ugovorne teorije o teretnici idu i nova međunarodna Hamburška pravila, gdje se kao bitan uvjet izdavanja teretnice navodi činjenica postojanja ugovora o prijevozu stvari morem¹⁵, a teretnica definira kao isprava koja dokazuje ugovor o prijevozu morem i preuzimanje ili ukrcaj robe od vozara, i kojom se vozar obvezuje predati robu uz izručenje isprave¹⁶.

Druga teorijska koncepcija, nastala u okviru anglo-germanske škole učenja, smatra da teretnica nije nikakav ugovor, nikakav dvostrani pravni posao, već akt volje brodaru jednostranopravne naravi¹⁷. To je jednostrana brodaru izjava, slična kao kod mjenice, koju brodar, njegov agent ili zapovjednik broda, mora vlastoručno i potpisati. Iz te izjave proizlaze i **stvarno teretničke obveze**. Zato je teretnica **jednostrano apstraktni pravni posao**, koji je nezavisan od osnovnog pravnog posla, pa se valjanost teretničke pravne obveze ne može uvjetovati postojanjem ugovora o prijevozu, posebice, ako se radi o negocijabilnim tereticama, a to su teretnica po naredbi i teretnica na donositelja.

U pogledu pravne naravi teretnica na ime, tzv. recta teretnica, kod kojih se pravna ovlaštenja prenose cesijom i koje su zbog toga nepogodne za poslovno-

pravni promet, jer njihov novi imatelj stječe prema brodaru jednaka prava koja je imao i njihov prethodnik i obrnuto, bi, po mom sudu, bila prihvatljiva ugovorna kauzalna teorija o pravnoj naravi teretnice, s obzirom da novi posjednik teretnice na ime nastupa u neku ruku kao punomoćnik - ovlaštenik ranijeg imatelja - cedenta.

6. Zaključak *Conclusion*

Na kraju ovog izlaganja o prirodi i osobenostima hrvatske teretnice, u smislu opće ocjene, treba reći sljedeće:

prvo, da je teretnica vrijednosni papir, nastao u pomorsko-trgovačko prometnoj praksi, kojom brodar potvrđuje da je na prijevoz primio izvjesne stvari te da će ih na određitu predati ovlaštenom i zakonitom imatelju;

drugo, da je, vrlo brzo nakon stjecanja nezavisnosti, mlada hrvatska vlast, donijela pravi hrvatski Pomorski zakonik, tj. istinski i stvarni hrvatski corpus iuris maritimi, kojim se u nas po prvi put na jednom mjestu i u jednom zakoniku reguliraju skoro svi plovidbeno-pomorski odnosi;

treće, da hrvatsku teretnicu, sukladno čl. 515. Pomorskog zakonika, poslije završenog ukrcaja, izdaje brodar krcatelju, i to na njegov osobni zahtjev;

četvrto, da je hrvatska teretnica vrijednosni papir sastavljen u zakonom propisanoj sadržini te da može glasiti na ime, po naredbi i na donositelja;

peto, da se teretnica na ime prenosi građansko-pravnom cesijom, da je njen promet veoma otežan, da u sebi sadrži dosta kauzalnih osobina, te da nije negocijabilna, te da se zato pretežito rabi u unutrašnjem obalnom prometu;

šesto, da teretnica po naredbi i teretnica na donositelja spadaju u vrlo negocijabilne i apstraktne vrijednosne papire te se zato uveliko koriste u međunarodnom pomorsko-trgovačkom prometu;

sedmo, da u pomorsko-trgovačkoj znanosti, glede pravne naravi teretnice, postoje dva osnovna učenja i to: ugovorna teorija i teorija o jednostranom pravnom aktu;

osmo, da je teretnica, po ugovornoj teoriji formalna isprava sastavljena u ugovorno pisanom obliku, kojom se potvrđuje da je između gospodarskih subjekata sačinjen ugovor o prijevozu a služi i kao dokaz o postojanju tog ugovora, a i kao sredstvo za njegovo ispunjenje;

deveto, da je, po unilateralnoj teoriji, teretnica jednostrani pravni akt koja nastaje, odnosno proizvodi pravne učinke u trenutku predaje teretničke pismene iz brodaru ruku u ruke krcatelja; i

deseto, da je, glede pravne naravi teretnice, po mom osobnom sudu, prihvatljivija unilateralna teorija, tj. shvaćanje da je teretnica jednostrani pravni akt, akt brodaru, bar što se tiče teretnica na donositelja i teretnica po naredbi. Ovakvo shvaćanje proizlazi, uostalom, i iz čl. 515. i 526. hrvatskog Pomorskog zakonika.

Literatura

References

- [1] Z. Aržek: Transport i osiguranje, Ekonomski fakultet, Zagreb, 1993.
- [2] J.W. Bagby: Business Law IRWIN, Boston, 1994.
- [3] B. Bogović - M. Luketić: Prijevoz robe, F.P.Z., Zagreb, 1995.
- [4] D. Bolanča: Odgovornost brodarka za izuzete slučajeve, P.F., St., 1966.
- [5] V. Brajković: Međunarodno transportno pravo, Zg., 1957.
- [6] J.C. Buhler: Les Chargeurs et les regles de Hamburg, DM br. 2/93.
- [7] V. Gorenc: Trgovačko pravo - ugovori, Š.K., Zg., 1995.
- [8] I. Grabovac: Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni krug, Split, 1995.
- [9] I. Grabovac: Odgovornost prijevoznika, Književni krug, Split, 1989.
- [10] I. Grabovac: Prijevoz stvari u Pomorskom zakoniku, Književni krug, Split, 1996.
- [11] B. Jakaša: Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Ugovori o iskorištavanju brodova, 3. knjiga, 1. svezak, Informator, Zagreb, 1980.
- [12] John C. Moore: The Hamburg Rules, J.M.L.C.br. 1/78.

Rukopis primljen: 6.10.1997.

Bilješke

Notes

- ¹V. Brajković: Međunarodno transportno pravo, Zagreb, 1957., str. 20.
- ²I. Grabovac: Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni krug, Split, 1995., str. 99.
- ³La convention pour L'unification de certaines regles en matiere de Connaissance, Bruxelles, 25. kolovoza 1924.
- ⁴Protokol o izmjeni međunarodne konvencije o teretnici, Bruxelles, 23. veljače 1968.
- ⁵Konvencija UN o prijevozu robe morem, Hamburg, 31. ožujka 1978.
- ⁶D. Bolanča: Odgovornost brodarka za izuzetne slučajeve, P.F., St., 1966., str. 13.
- ⁷Narodne novine Republike Hrvatske, br. 17/94., 74/94, 43/96
- ⁸B. Bogović - M. Luketić: Prijevoz robe, F.P.Z., Zagreb, 1995., str. 242.
- ⁹Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, Hamburg, 1978., čl. 14. točka 3.
- ¹⁰"Teretnicu vlastoručno potpisuje brodar ili njegov punomoćnik", Pomorski zakonik, op. cit. čl. 526.
- ¹¹V. Gorenc: Trgovačko pravo - ugovori, Školska knjiga, Zagreb, 1995., str. 186.
- ¹²I. Grabovac: Hrvatsko pomorsko pravo, op. cit. str. 106.
- ¹³Z. Aržek: Transport i osiguranje, Ekonomski fakultet, Zagreb, 1993., str. 85.
- ¹⁴U glavne predstavnike ove škole treba ubrojiti: A. Brunettia, G. Riperta, B. Francesca i P. Chauveau.
- ¹⁵I. Grabovac: Odgovornost prijevoznika, Književni krug, Split, 1989., str. 140.
- ¹⁶čl. 1. točka 6. i 7. Konvencije UN o prijevozu robe morem
- ¹⁷U najznačajnije predstavnike ovog shvaćanja treba ubrojiti: A. Webera, A. Tetleya, I. C. Sweeneya, a od hrvatskih znanstvenika prof. I. Grabovca i D. Bolanču.

