

# SPOSOBNOST BRODA ZA PLOVIDBU U POMORSKOM PRIJEVOZU STVARI

UDK 347.795.4 : 629.1.074

Pregledni rad

## Sažetak

U ovom se radu analiziraju pravni učinci sposobnosti broda za plovidbu u pomorskom prijevozu stvari (pojam: odgovornost broдача) iz našeg Pomorskog zakonika, te Haških i Hamburških pravila. Uspoređuju se u raznim pravnim sustavima terminološke razlike u zakonodavstvu. Osobit je naglasak na teorijskoj analizi, pa se prikazuju stajališta iz mnogobrojne domaće i inozemne literature. Na kraju se zaključuje da u usporedbi s derogiranim Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi Republike Hrvatske, novi zakonski akt daje jasnije formulacije.

## 1. UVOD

Ugovorom o prijevozu stvari morem broдар se obvezuje da će preuzeti stvari, prevesti ih u određeno vrijeme i predati na određitu ovlaštenoj osobi (odgovornost *ex contractu*). Preuzimanjem stvari, broдарeva apstraktna obveza iz ugovora pretvara se u konkretnu jer on mora predati teret u stanju, vrsti i količini kako ga je primio (odgovornost *ex recepto*). Broдар također odgovara i izdavanjem teretnice jer je preuzeo pismenu obvezu navedenu u toj prijevoznj ispravi (odgovornost *ex scriptura*).

Radi urednog izvršenja spomenutih prestacija broдар prije svega mora obaviti jednu od svojih temeljnih obveza, a to je da brod osposobi za plovidbu.

## 2. Općenito o pojmu sposobnosti broda za plovidbu

U našem Pomorskom zakoniku <sup>1</sup> u čl. 479., st.1. ističe se da "broдар broda dužan je pravodobno, do početka putovanja uložiti pažnju urednog broдача kako bi brod osposobio za plovidbu, primjereno ga opremio, popunio posadom, opskrbio potrebnim zalihama i pripremio tako da se teret može ukrcati, složiti, čuvati, prevesti i iskrcati u stanju kako je primljen na prijevoz."<sup>2</sup>

*Prima facie* vidi se da je pojam sposobnosti broda za plovidbu (engl. *seaworthiness*, fran. *navigabilite*, tal. *navigabilita*, njem. *Seetuchtigkeit*) širok jer se sastoji od dva osnovna elementa, od apsolutne i relativne sposobnosti broda za plovidbu. Apsolutna sposobnost (opća sposobnost broda, njegova plovnost u užem smislu, opća tehnička plovnost broda, njegova sposobnost za plovidbu u užem smislu, opće stanje broda) jest sposobnost broda za plovidbu u maritimnom pogledu, koja obuhvaća elemente nautičke sigurnosti za plovidbu s obzirom na trup, strojeve, brodsku opremu i uopće sve kondicije koje se u tom pogledu zahtjevaju od broдача (npr. njegova čvrstoća, plovnost, stabilitet).<sup>3</sup> Relativna je sposobnost broda za plovidbu (specijalna i specifična sposobnost broda, njegova plovnost u širem smislu, posebna plovnost broda, njegova sposobnost da primi i sačuva teret, posebno stanje broda) ona koja mu omogućuje da preveze i u dobru stanju očuva ugovoreni teret (npr. opskrbljenost pogonskim materijalom, dostatan broj kvalificirane posade, adekvatni skladišni prostor).<sup>4</sup> *Ipsa facto*, valja razlikovati dvije vrste sposobnosti broda za plovidbu, ali je očito da u našem zakonu izbor terminologije nije dobar jer se isti izraz rabi i za apsolutnu i za relativnu sposobnost broda za plovidbu.<sup>5</sup> Inače, sposobnost broda za plovidbu promatra se u odnosu prema konkretnom putovanju što ga on mora obaviti i s obzirom na najmanje broda, pa on mora biti sposoban za plovidbu *in concreto*, a ne *in abstracto*.<sup>6</sup>

## 3. Odgovornost broдача za sposobnost broda za plovidbu

Broдар nije apsolutno obvezan staviti naručitelju na raspolaganje brod sposoban za plovidbu, već ga je dužan osposobiti "pažnjom urednog broдача"<sup>7</sup> pravodobno do početka putovanja. Nakon toga oslobađa se on te dužnosti i neće odgovarati za štetu ako bi nesposobnost broda za plovidbu nastala tijekom putovanja, a nije posljedica propuštene dužne pozornosti prije njegova početka. To jasno proizlazi iz čl.564. pomorskog zakonika, po kojemu "broдар ne odgovara za štetu na teretu nastalu zbog nesposobnosti broda za plovidbu ako dokaže da je uložio pažnju urednog broдача."<sup>8</sup> Dakle, broдарeva odgovornost za stanje broda postavljena je na

\* Mr. Dragan Bolanča  
Pravni fakultet Split  
Split

načelu pretpostavljene krivnje jer on neće odgovarati dokaže li da zas štetu nije kriv.

Ulaganje dužne pozornosti kako bi se brod doveo u stanje sposobnosti da izvrši putovanje ubraja se među striktno osobne brodareve obveze. Međutim, poznato je da on redovito tu svoju obvezu obavlja preko drugih osoba jer, prema svojim kvalifikacijama i zvanju, nije u mogućnosti utvrditi stvarno stanje broda za plovidbu. Prema tome, on će biti ne samo ovlašten već i dužan da pregled broda povjeri stručnjacima. Budući da brodar ne može prenijeti svoju odgovornost za tu obvezu na druge osobe, on će biti odgovoran bilo da u pregledu pogriješe ljudi koji su s njim u radnom odnosu, bilo da osposobljavanje broda povjeri samostalnim poduzetnicima (engl. *independent contractor*) kao što su npr. brodogradilište, brodogradnja i sl.<sup>9</sup>

#### 4. Usporedna legislativa i judikatura

U engleskom i američkom *common lawu* pri ugovoru o pomorskom prijevozu stvari brodar ima prešutnu obvezu (enlg. *implied undertaking*) osposobiti brod za plovidbu na početku konkretnog putovanja. Ta je obveza apsolutna u tom smislu što brodar jamči kako je brod stvarno sposoban za konkretno putovanje, tj. on jamči za sposobnost broda in abstracto, pa odgovara i za skrivene mane broda koje se nisu mogle otkriti dužnom pozornošću brodar.<sup>10</sup> Stroga odgovornost brodar u *common lawu* ublažava se mogućnošću ugovaranja klauzula koje ga oslobađaju od obveze osposobljavanja broda za plovidbu, ali takvo utanačenje mora biti formulirano jasnim i nedvosmislenim riječima. Pravna priroda prestacije osposobljavanja broda za plovidbu u anglosaksonskoj terminologiji označava se kao *condition* (uvjet) ili kao *warranty* (jamstvo), ali se oba termina svode na identičan sadržaj.<sup>11</sup>

I engleski Zakon o prijevozu stvari morem (*Carriage of Goods by Sea Act - COGSA*) iz 1924. godine (izmijenjen 1971. i 1992.) i istoimeni američki zakon (US COGSA) iz 1936. doslovno preuzimaju konvencijski tekst u čl.3., st.1. i u čl. 4., st.1., pa apsolutnu prešutnu brodarevu obvezu da stvarno osposobi brod za plovidbu zamijenjuju njegovom dužnošću ulaganja *due diligence* na početku i prije putovanja. Da bi osposobio brod za plovidbu, brodar mora uložiti razumnu pažnju u odnosu prema poznatim ili očekivanim okolnostima putovanja, prirodi putovanja i teretu koji se prevozi, tj. brod mora biti sposoban *seaworthiness* i *cargoworthiness*.<sup>12</sup> Zbog strogo osobne prirode svoje obveze, brodar će biti odgovoran i za propust razumne pažnje svojih službenika ili agenata, te nezavisnih ugovaratelja kojima je povjerio da brod osposobe za plovidbu.<sup>13</sup> Kad vlasnik tereta dokaže nesposobnost broda za plovidbu i uzročnu vezu između štete i te nesposobnosti broda, brodar se može osloboditi odgovornosti na više načina: može dokazati da je uložio dužnu pažnju kako bi osposobio brod za plovidbu, ili da je brod sposoban, ili da nesposobnost broda za plovidbu nije stvarni uzrok šteti.<sup>14</sup>

Njemački Trgovački zakon (*Handelsgesetzbuch - HGB*) iz 1896. godine (noveliran 1937.) u čl.559., st.1. propisuje brodarevu odgovornost za navigabilnost broda i sigurnost tereta ističući da je brodar odgovoran

za štetu na teretu zbog nesposobnosti broda za plovidbu (*Seeuntuchtigkeit*), osim ako se taj nedostatak nije mogao otkloniti pažnjom urednog brodar (Sorgfalschaftung) do početka putovanja.<sup>15</sup> Prema tome, ta se obveza mora provesti pravodobno, tj. do početka putovanja, a nastupi li štetni događaj, brodar mora dokazati i činjenicu nesposobnosti broda za plovidbu i činjenicu poduzimanja potrebne pozornosti. Zato, za plovidbenu nesposobnost broda brodar odgovara na temelju pretpostavljene krivnje, a ne može se osloboditi odgovornosti ni za krivnju svojih službenika i posade koja je uzrokovala nesposobnost broda na početku putovanja.<sup>16</sup>

Belgijski je zakonodavac ozakonio Haška pravila unoseći ih u svoj Trgovački zakon (fran. Code de commerce) iz 1928. godine (knjiga II., poglavlje II.), a posebno je zanimljiva činjenica da je to jedini kontinentalni zakon koji je doslovno preuzeo konvencijski tekst uvrstivši u jedan članak (čl. 91.). Trgovačkog zakona cijelu konvenciju. Budući da između čl. 3., st.1. i čl. 4., st. 1. Haških pravila i čl. 91., st.3., t.1. i čl.91, st.4., t.1. belgijskog zakona nema nikakvih razlika, ni belgijska judikatura bitno ne odstupa od zauzetih konvencijskih stajališta. Zbog toga i tu brodar mora osposobiti brod za plovidbu s dužnom pozornošću prije putovanja i na njegovu početku, pa ta njegova osobna obveza supsumira i krivnju njegova osoblja, a u slučaju štetnog događaja zbog nesposobnosti broda za plovidbu, brodar mora dokazati uporabu dužne pozornosti.<sup>17</sup>

Ruski Zakon o trgovačkoj plovidbi (engl. Merchant Shipping Code) iz 1968. godine<sup>18</sup> propisuje brodarevu obvezu da unaprijed, prije početka putovanja osposobi brod za plovidbu u apsolutnom i relativnom pogledu (čl.129., st.1.). Samim zaključenjem ugovora o prijevozu stvari brodar je na sebe preuzeo obvezu rezultata (franc. *obligation de resultat*) osposobljavanja broda za plovidbu, pa mu nije dostatno samo uložiti dužnu pažnju u tu svrhu. On se može ekskulpirati za inavigabilnost broda jedino ako dokaže da je ona nastala zbog skrivene brodske mane, tj. takve mane koju nije mogao otkriti "dužnom brižljivošću" (engl. *due care*) - čl.129., st.2.<sup>19</sup>

Talijanski Zakon o plovidbi (*Codice della navigazione*) iz 1942. godine u čl.421. određuje da se obveza navigabilnosti broda (koja obuhvaća sigurnost i djelotvornost brodske trupa i jamstvo čuvanja tereta) mora ispuniti brodarevom *normale diligenza*. Ta je pažnja sinonim za dužnu pažnju (*diligenza ragionevole*), a kreće se u okviru "profesionalne pažnje" (*diligenza professionale*) iz čl.1176., st.2. Gradanskog zakona (*Codice civile*).<sup>20</sup> Ona se mora uložiti "prije početka putovanja" (*prima dell inizio del viaggio*), pa se nakon početka putovanja brodar oslobađa odgovornosti za nesposobnost broda za plovidbu (innavigabilita della nave) ako dokaže da je prethodno uporabio potrebnu pažnju. *Differentia specifica* talijanskog zakona je u tome što se tim dokazom brodar nije definitivno ekskulpirao jer se po čl.422., st.2. nesposobnost broda za plovidbu tretira kao iznimni slučaj (*pericolo eccettuato*), pa suprotna strana uvijek može dokazivati da je do štete došlo zbog osobne krivnje brodar ili komercijalne krivnje njegovih ljudi.<sup>21</sup>

Francuski zakonodavac u Zakonu o brodarskim ugovorima i ugovorima o pomorskim prijevozima (*Loi sur les contracts d'affrètement et de transport maritimes*) iz

1966. godine u čl.21. preuzima brodarevu konvencijsku obvezu da uporabom pozornosti (*faire diligence*) dovede brod u osposobljeno plovidbeno stanje u smislu sigurne plovidbe i čuvanja tereta. Ako šteta na teretu nastane zbog nesposobnosti broda za plovidbu (*innavigabilite du navire*) u tijeku putovanja, brodar mora pružiti pozitivni dokaz da je prije upotrijebio potrebnu pažnju (čl.27., st.1.). Nakon takva dokaza, kao i u talijanskom pravu, krcatelj može protudokazom oboriti pretpostavku o neodgovornosti brodar (čl.27., st.2.).<sup>22</sup>

Bugarski Zakon o pomorskoj plovidbi (fran. *Code de navigation*) iz 1970. godine u čl.126., st.1. obvezuje brodar da prije početka putovanja prezentira brod osposobljen za plovidbu u apsolutnom i relativnom pogledu, dok u čl.126., st.2. ističe da brodar neće biti odgovoran za nesposobnost broda za plovidbu dokaže li da ta nesposobnost potječe od mana koje se nisu mogle otkriti dužnom ppozornošću. Dakle, i u bugarskom pravu brodar odgovara za navigabilnost broda na temelju pretpostavljene krivnje jer mora dokazati da nije kriv za nesposobnost broda za plovidbu. Dokazivanje nekrivnje znači da je brodar nastojao uporabom dužne pozornosti osposobiti brod za plovidbu do trenutka kad je započelo putovanje.<sup>23</sup>

Poljski Pomorski zakon (engl. *Maritime Code*) iz 1961. godine u regulaciji brodareve obveze u svezi s osposobljavanjem broda za plovidbu, u čl.101. bazira se na čl.3., st.1. Haških pravila. Naime, i taj zakon u žarište stavlja "upotrebu dužne pažnje" (engl. *exercise due diligence*), pri čemu (za razliku od drugih analiziranih zakona) precizira da brodar mora biti pažljiv za *seaworthiness* na početku putovanja, a za *cargoworthiness* prije početka ukrcaja tereta. U slučaju nesposobnosti broda za plovidbu, brodar mora dokazati i činjenicu te nesposobnosti, i činjenicu ulaganja dužne pozornosti.<sup>24</sup> U sudskoj se praksi pojam dužne pozornosti iz čl.101. Pomorskog zakona tumači prema čl.355., st.1. poljskog Građanskog zakona kao pažnja koja se općenito zahtijeva od ugovornih sukontrahenata ovisno o odgovarajućoj vrsti odnosa u koje stupaju.<sup>25</sup>

## 5. Sposobnost broda za plovidbu u hamburškim pravilima

Konvencija UN o prijevozu robe morem iz 1978. godine, alias Hamburška pravila<sup>26</sup>, napušta koncepciju *due diligence* i odgovornost brodar za stanje broda podvodi pod opću ekskulpacijsku normu iz čl.5., st.1., po kojoj brodar neće biti odgovoran ako dokaže "(...) da je poduzeo sve mjere koje su se razborito mogle zahtijevati radi izbjegavanja događaja i njegovih posljedica" (engl. "(...) *all measures that reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences*"). *Ipsa facto*, da bi se oslobodio odgovornosti za štete na teretu nastale zbog nesposobnosti broda za plovidbu, brodar mora dokazati da su on i njegovi ljudi poduzeli sve razborite mjere potrebne ne samo prije putovanja i na njegovu početku, nego tijekom čitavog putovanja do njegova završetka. U odnosu prema Haškim pravilima brodar i dalje odgovara za stanje broda po načelu pretpostavljene krivnje, ali *differentia specifica* je u tome što ga sad tereti dokaz poduzimanja svih razboritih mjera, a to znači stalnu prisutnost objektivizacije krivnje.<sup>27</sup>

Novo rješenje Hamburških pravila koje obuhvaća obvezu navigabilnosti za vrijeme cijelog putovanja jest razumno i realno u suvremenom svijetu i nesumnjivo je pooštrenje sustava brodareve odgovornosti. Međutim, promijenjena stilizacija odredbe u čl.5., st.1. Hamburških pravila ne slijedi tradicionalni jezik u smislu čvrsto usvojenih stajališta sudske prakse, pa se u budućnosti mogu očekivati mnogi nesporazumi, osobito u pogledu osoba koje se drže brodarevim službenicima ili pomoćnicima, a za čiju krivnju brodar također može odgovarati.<sup>28</sup>

## 6. ZAKLJUČAK

Sposobnost broda za plovidbu kao pravni pojam skup je općih i posebnih elemenata koje brod mora imati da bi bio sposoban za plovidbu, jer u specifičnom određenju tog pojma u ugovoru o prijevozu tereta brod mora ispunjavati ulogu prijevoznog sredstva, a istodobno i skladišta za robu koja se prevozi. Ipak, naš Pomorski zakonik, konzekventno slijedeći tekst Haških pravila, terminološki ne luči sposobnost broda za plovidbu u užem i širem smislu, iako bi to bilo prijeko potrebno kako bi se uvela jasnoća u definiranju tog pojma. U odnosu prema derogiranom Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, novi pomorski kodeks mnogo je jasniji i precizniji jer je brodar dužan uložiti pozornost urednog brodar radi osiguravanja navigabilnosti broda, ali ga nije apsolutno obavezan osposobiti za plovidbu. Premda Hamburška pravila zadržavaju načelo pretpostavljane brodareve krivnje za stanje broda, njihovom eventualnom aplikacijom znatno bi se otežao položaj brodar, na kojemu je *onus probandi* poduzimanja zahtijevanih razumnih mjera za navigabilnost broda, a to može biti *probatio diabolica*.

## BILJEŠKE

<sup>1</sup> Pomorski zbornik Republike Hrvatske ("Narodne novine", br.17/94.) derogirao je bivši Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi Republike Hrvatske ("Narodne novine, br.53/91.) - u daljnjem tekstu Plovidbeni zakon, i to u dijelu koji se odnosi na pomorsku plovidbu (čl.1051, st.1. t.3.) Napominje se da je Plovidbeni zakon u čl.458., st.1. propisivao da je brodar pomorskog broda "dužan pravovremeno, do početka putovanja, pažnjom urednog brodar osposobiti brod za plovidbu...".

<sup>2</sup> Citirani je propis reproduciran iz čl.3., st.1. Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924. godine - tzv. Haška pravila. Kako je bivša Jugoslavija ratificirala Haška pravila (vidi "Službeni list FNRJ - Međunarodni ugovori", br.7/59.), ona se primjenjuje u Republici Hrvatskoj na temelju čl. III. Ustavne odredbe o suverenosti i samostalnosti Republike Hrvatske ("Narodne novine", br.31/91.).

<sup>3</sup> Poblize Branko Jakaša: *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, Ugovori o iskorištavanju brodova, knjiga 3, sv. II, Čakovec 1983., str.134; Gavro Badovinac: *Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova*, Zagreb 1961., str.40; Milan Špehar: *Odgovornost brodar*, Zagreb 1939., str.161, Stojan Cigoj: *Pomorsko pravo Jugoslavije*, Ljubljana, 1975., str.44; Branimir Lukšić: *Neki pravni problemi sposobnosti broda za plovidbu u ugovorima o prijevozu stvari morem*, "Zbornik radova Više ekonomske škole u Splitu", br.III, 1974., str.119; Vladislav Brajković i dr: *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi*, Zagreb 1981., str.184.

<sup>4</sup> Tako Jakaša, o.c., str. 134.; Badovinac, o.c., str.41.; Špehar, o.c., str. 161.; Cigoj, o.c., str. 45.; Lukšić, o.c., str. 120.; Brajković i dr., o.c., str.184.

<sup>5</sup> U tom je pogledu angloamerička pravna terminologija bolja i preciznija jer luči pojam plovidbene sposobnosti broda u strogom smislu i označava ga kao "seaworthiness" od pojma sposobnosti broda da primi

- isačuva određeni teret, što se označuje izrazom "cargoworthiness" - vidi T.E. Scrutton: *On Charterparties and Bills of Lading*, London 1964, str. 87.; T.G. Carver - R.P. Colinvaux: *Carriage by Sea*, sv. I., London 1963., str. 97.
- <sup>6</sup> Vidi Plinio Manca: *Commento alle convenzioni internazionali marittime*, sv.II., Milano 1975., str.240.; Yildirim Keskin: *La responsabilite de l'armateur et du transporteur maritime*, Laussane 1961., str.79.
- <sup>7</sup> Naš zakonski izraz "pažnja urednog broдача" prijevod je konvencijskog pojma "dužna pažnja" (engl. *due diligence*). "Due diligence" u *common lawu* znači dužnost pažnje koja se može očekivati od razborite osobe, jer razumna i pažljiva osoba to redovito čini - poblize William Tetley: *Marine Cargo Claims*, Toronto 1978., str. 170.; Malcolm Alistair Clarke: *Aspects of The Hague Rules*, Hague 1976., str.203-206. U našem je pravu mjerilo dužne pažnje objektivni kriterij jednoga srednje sposobnog profesionalnog broдача - tako Ivo Grabovac: *Odgovornost prijevoznika*, Split 1989., str.12.; Jakaša, o.c., str.36.
- <sup>8</sup> Ta je zakonska odredba propisana po uzoru na čl.4., st.1. Haških pravila. bivši Plovidbeni zakon izričito je propisivao u čl. 458., st.4. da je brodar dužan dokazati da je upotrijebio dužnu pažnju prema st.1. istog članka.
- <sup>9</sup> Taj zaključak proizlazi iz čl.562., st.1. Pomorskog zakonika, po kojemu "za radnje i propuste zapovjednika broda, drugih članova posade broda i ostalih osoba koje rade za broдача u okviru obavljanja njihovih dužnosti brodar odgovara kao i za svoje radnje i propuste" Samostalni su poduzetnici obuhvaćeni dijelom formulacije "i ostalih osoba koje rade za broдача", pa brodar odgovara za njihovu krivnju kao i za vlastitu - u istom smislu Ivo Grabovac: *Pomorsko pravo*, Zagreb 1993., str.91.; Jakaša, o.c., str.54.; Brajković i dr., o.c., str.185.
- <sup>10</sup> Tako Thomas J. Schoenbaum: *Admiralty and Maritime Law*, Minnesota, 1987., str.134.; Marko Pavliha: *Implied Terms of Voyage Charters*, Ljubljana 1993., str.73.
- <sup>11</sup> Detaljnije Philip S. James: *Introduction to English Law*, London 1962., str. 250.; Ljubomir Predojević: *Pomorski poslovni rječnik*, Opatija 1988., str. 124. i 543.
- <sup>12</sup> Vidi Lord Chorley - O.C. Giles: *Shipping Law*, London 1970., str.119-120.; Grant Gilmore - Charles L. Black: *The Law of Admiralty*, Mineola-New York 1975., str.152.
- <sup>13</sup> Engleska i američka sudska praksa slijede poznati precedent broda "Muncaster Castle" u sporu "River stone Meat Company v. Lancashire Shipping Company" (1961.) - tako Scrutton, o.c., str.411. i Schoenbaum, o.c., str.342.
- <sup>14</sup> F.J.J. Cadwallader: *Due Diligence at sea*, "Diritto marittimo", Genova, br. 1., 1972., str 21.; Stephen Zamora: *Carrier Liability for Damages or Loss to Cargo in International Transport*, "The American Journal of Comparative Law", Berkeley, br.3., 1975., str. 413.
- <sup>15</sup> Tako Nikolaus Schon: *L'exoneration de responsabilite du transporteur maritime au cas d'etablissement d'un connaissance irregulier*, "Droit maritime francais", Paris br.237., 1968., str.562.
- <sup>16</sup> Vidi presude Kasacionog suda Njemačke od 28.6.1971. i od 23.2.1978. objavljene u "European Transport Law", Antwerpen, br.6., 1971., str.775. i br.4., 1978., str.452.
- <sup>17</sup> Robert de Smet: *Droit maritime et droit fluvial belges*, sv. I, Bruxelles, 1971., str.453. i 460.-461.
- <sup>18</sup> Napominje se da je Rusija (slično Hrvatskoj)privremeno prihvatila kao svoj pomorski zakon bivši sovjetski Zakon o trgovačkoj plovidbi iz 1968. godine
- <sup>19</sup> Opširnije William E. Butler - John B. Quigley: *The Merchant Shipping Code of the USSR* (1968.), Baltimore-London 1970, str.77.; Jan Lopuski: *Le contrat de transport maritime des marchandises dans le droit des pays socialistes europeens*, "Droit maritime francais", br.294., 1973., str. 372/373.
- <sup>20</sup> Detaljnije Plinio Manca: *The Italian Code of Navigation*, Milano 1958., str. 172.; Eugenio Spasiano: *La responsabilita del vettore nel trasporto marittimo di cose*" Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu", br. 2-4., 1975., str.460.; Sofo Borghese: *Codice civile*, Milano 1964., str. 257.
- <sup>21</sup> Vidi Antonio Brunetti: *Diritto marittimo privato italiano*, sv. III/1, Torino 1935., str. 329.; Plinio Manca: *Studi di diritto della navigazione*, sv. II, Milano 1961., str. 164.
- <sup>22</sup> Poblize Rene Rodiere: *Traite general de droti maritime-Affretements et transports*, sv.II, Paris 1968., str.260.-262.
- <sup>23</sup> Vidi *Code de navigation maritime bulgare* (Loi du 24 juin 1970), francuski prijevod, uvod Rene Rodiere, Paris 1973., str.52.; Stojan Stalev: *Pomorsko trgovačko pravo*, Sofija 1991., str.108.-109.
- <sup>24</sup> Jan Lopuski - Roman Adamski: *The Polish Maritime Code -Kodeks morski*, Gdansk 1985., str. 146.147.
- <sup>25</sup> Ibidem, str.147. Vidi također *Code maritime polonais* (Loi du 1-er decembre 1961), francuski prijevod, uvod Rene Rodiere, Paris 1970., str.97.
- <sup>26</sup> Hamburška su pravila stupila na snagu 1. studenog 1992. nakon ratifikacije 20 država u kojima su interesi krcatelja prevagnuli nad interesima broдача. Republika Hrvatska nije ratificirala Hamburška pravila jer su u našoj državi interesi broдача prilično jaki.
- <sup>27</sup> Tako Hilda Marija Pivka: *Hamburška pravila so začela veljati*, "Pravnik", Ljubljana, br.4-6, 1993., str.262., Torsten Bush: *Hamburg Rules*, "Pravo Morskie", Gdansk, tom V, 1991, str.85.; Branimir Lukšić: *Odgovornost broдача po Konvenciji o prijevozu robe morem* (Hamburg 1978.), "Privreda i pravo", br.12., 1978., str.66.
- <sup>28</sup> Vidi Claire Legendre: *La Convention des Nation unies sur le transport de marchandises par mer*, "Droit maritime francais", Prais, br.335., 1978., str.392.; Glenn Bauer: *Conflicting Liability Regimes-A Case by Case Analysis*, "Journal of Maritime Law and Commerce", Cincinnati, br. 1., 1993., str.60.

## LITERATURA

1. Badovinac, G.: Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova, Zagreb 1961.
2. Bauer, G.: *Conflicting Liability Regimes-A Case by Case Analysis*, "Journal of Maritime Law and Commerce", Cincinnati, br.1., 1993.
3. Borghese, S.: *Codice civile*, Milano 1964.
4. Brajković, V. i drugi: *Zagreb o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi*, Zagreb 1981.
5. Brunetti, A.: *Diritto marittimo privato italiano*, sv.III/1., Torino 1935.
6. Bush, T.: *Hamburg Rules*, "Pravo Morskie", Gdansk, tom V., 1991.
7. Butler, W.E. - Quigley, J.B.: *The Merchant Shipping Code of the USSR* (1968), Baltimore-London 1970.
8. Cadwallader, F.J.J.: *Due Diligence at sea*, "Diritto marittimo", Genova, br.1., 1972.
9. Carver, T.G. - Colinvaux, R.P.: *Carriage by Sea*, sv.I., London 1963.
10. Chorley, L. - Giles, O.C.: *Shipping Law*, London 1970.
11. Clarke, M.A.: *Aspects of the Hague Rules*, Hague 1976.
12. *Code de navigation maritime bulgare* (Loi du 24 juin 1970), francuski prijevod, uvod Rene Rodiere, Paris 1973.
13. *Code maritime polonais* (Loi du 1-er decembre 1961), francuski prijevod, uvod Rene Rodiere, Paris 1970.
14. Gilmore, G. - Black, C.L.: *The Law of Admiralty*, Mineola - New York 1975.
15. Grabovac, I.: *Odgovornost prijevoznika*, Split 1989.
16. Grabovac, I.: *Pomorsko pravo*, Zagreb 1993.
17. Jakaša, B.: *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, Ugovori o iskorištavanju brodova, knjiga 3., sv.II., Čakovec 1983.
18. James, P.S.: *Introduction to English Law*, London 1962.
19. Keskin, Y.: *La responsabilite de l'armateur et du transporteur maritime*, Laussane 1961.
20. Legendre, C.: *La Convention des Nation unies sur le transport de marchandises par mer*, "Droit maritime francais", Paris, br. 355., 1978.
21. Lopuski, J.: *Le contrat de transport maritime des marchandises dans le droit des pays socialistes europeens*, "Droit maritime francais", Paris, br.294., 1973.
22. Lopuski, J. - Adamski, R.: *The polish Maritime Code-Kodeks morski*, Gdansk 1985.
23. Lukšić, B.: *Neki pravni problemi sposobnosti broda za plovidbu u ugovorima o prijevozu stvari morem*, "Zbornik radova Više ekonomske škole u Splitu", br.III., 1974.
24. Lukšić, B.: *Odgovornost broдача po Konvenciji o prijevozu robe morem* (Hamburg 1978.), "Privreda i pravo", br. 12., 1978.
25. Manca, P.: *Commento alle convenzioni internazionali marittime*, sv.II., Milano 1975.
26. Manca, P.: *The Italian Code of Navigation*, Milano 1958.
27. Manca, P.: *Studi di diritto della navigazione*, sv.II., Milano 1961.

28. Pavliha, M.: Implied Terms of Voyage Charters, Ljubljana 1993.  
 29. Pivka, H.M.: Hamburška pravila so začela veljati, "Pravnik", Ljubljana, br.4-6., 1993.  
 30. Predojević, Lj.: Pomorski poslovni rječnik, Opatija 1988.  
 31. Rodiere, R.: Traite general de droit maritime-Affretements et transports, sv.II., Paris 1968.  
 32. Schoenbaum, T.J.: Admiralty and Maritime Law, Minnesota 1987.  
 33. Shon, N.: L'exoneration de responsabilite du transporteur maritime au cas d'etablissement d'un connaissance irregulier, "Droit maritime francais", Paris, br. 237., 1968.  
 34. Scrutton, T.E.: On Charterparties and Bills of Lading, London 1964.  
 35. Spasiano, E.: La responsabilita del vettore nel trasporto marittimo di cose, "Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu", br.2-4., 1975.  
 36. Smet, R.: Droit maritime et droit fluvial belges, sv.I., Bruxelles 1971.  
 37. Stalev, S.: Pomorsko trgovačko pravo, Sofija 1991.  
 38. Špehar, M.: Odgovornost brodara, Zagreb 1939.  
 39. Tetley, W.: Marine Cargo Claims, Toronto 1978.

40. Zamora, S., Carrier Liability for Damages or Loss to Cargo in International transport, "The American Journal of Comparative Law", Berkeley, br.3., 1975.

## THE SEAWORTHINESS IN CARRIAGE OF GOODS BY SEA

### Summary

*The paper deals with the legal effects of seaworthiness in carriage of goods by sea (term, liability of shipowner) cited in our Maritime Law and in the Hague and Hamburg rules. A comparison is made between different legislative terminologies in various legal systems. A special emphasis is put on theoretical analysis and some points of view are presented as expressed in numerous works in domestic and foreign literature. Finally, there has been considered that new law act (toward derogated The Maritime and Inland Navigation Law of the Republic of Croatia) uses a clearer and more precise formulations.*

Rukopis primljen: 15. 3. 1994.

# LUKA DUBROVNIK

## DUBROVNIK

Gruška obala 1  
 Telefon: 23-350 ;  
 Telefaks: 23-352 ;  
 Brzovjav: LUKA DUBROVNIK

### RASPOLAŽE:

Vlastitim zatvorenim i otvorenim skladistima, dizalicama, traktorima, autoliftovima, kamionima i drugom lučkom mehanizacijom.

### OBAVLJA:

Utovar i istovar brodova za robu namjenjenu uvozu i izvozu, tranzitu i razvozu. - Spediciju robe u razvozu. - Održava i izgrađuje obale. Pruža kompletni servis jahtama.