

UGOVORI O PRIJEVOZU STVARI MOREM I POTREBA UNIFIKACIJE POMORSKOG PRAVA (KOMPARATIVNI PRIKAZ PRAVNOG UREĐENJA U REPUBLICI HRVATSKOJ, BOSNI I HERCEGOVINI, CRNOJ GORI, REPUBLICI SLOVENIJI I REPUBLICI SRBIJI)

Tea Gunjarić
studentica 4. godine Pravnog fakulteta Osijek
E-mail: tea.gunjaric1993@gmail.com

Iva Klarić
studentica 4. godine Pravnog fakulteta Osijek
E-mail: ivaa.klaric@gmail.com

Stručni članak
UDK 656.025.4:347.79
347.79:340.5
347.79:341.85
21. ožujka 2017.

Sažetak

Pomorsko pravo je globalna privredna grana koja je prema svojim osobinama dinamična i raznovrsna. S obzirom na tu činjenicu pomorskom pravu glavni je i temeljni cilj da se nastoji unificirati, tj. izjednačiti. Unifikacija će omogućiti jednaki pravni okvir i tretman u svim pravnim sustavima i granama u kojima se obavlja prijevoz. Instituti koji tome pridonose jesu međunarodne konferencije i konvencije s pomorskom tematikom. Brojne su međunarodne organizacije koje pridonose ujednačavanju pomorskog prava, ali kao najvažnije javljaju se Međunarodna pomorska organizacija (IMO – International Maritime Organization) i Ujedinjeni narodi. Međunarodne konvencije koje se bavi pomorskim pravom i unifikacijom jesu Bruxelleske konvencije za ujednačavanje pomorskog prava – sudar brodova, Haška pravila, Atenska konvencija – prijevoz putnika i prtljage morem, Konvencija UN-a o prijevozu robe morem – Hamburška pravila, Visbyjska pravila, SOLAS i Konvencija o multimodalnom prijevozu robe.

U ovom radu razradit će se komparativni prikaz pravnog uređenja u Republici Hrvatskoj, Bosni i Hercegovini, Crnoj Gori, Republici Srbiji, te Republici Sloveniji. Većina ovih država potpisnice su navedenih konvencija te kao takve imaju temeljnu obavezu i cilj poštovati odredbe te uskladiti svoje propise. Svaka od navedenih država razlikuje se kad je posrijedi uloga koju ima u pomorskoj grani prava. Navedene zemlje različito su pomorski orijentirane; stoga su nekima u središtu zanimanja brodarski poslovi, a neke su usmjerene isključivo na prijevoz ili trgovačko poslovanje dok se neke od njih isključivo usmjeravaju prema tranzitu, ukrcaju/iskrcaju na svom teritoriju. Upravo zbog ove različitosti važno je razraditi u kojoj

mjeri i na koji način je svaka od ovih susjednih država uredila svoje zakonodavstvo koje regulira ugovore o prijevozu stvari morem i pridonijela ujednačavanju pomorskog prava.

Ključne riječi: *ugovor o prijevozu stvari morem, ujednačavanje pomorskog prava, Republika Hrvatska, Bosna i Hercegovina, Crna Gora, Republika Srbija, Republika Slovenija, pomorska plovidba*

1. UNIFIKACIJA POMORSKOG PRAVA I UGOVORI O PRIJEVOZU STVARI MOREM

Razgranato međunarodno pomorsko poduzetništvo nastoji ukloniti razlike u pomorskopravnom reguliranju. Različiti nacionalni propisi o pomorskim odnosima kočće nesmetan razvoj pomorske plovidbe i trgovine te izazivaju pravnu nesigurnost (problem u primjeni mjerodavnog prava). Ujednačavanje (unifikacija) pomorskog prava, kako na području pomorskog imovinskog prava, tako i u sklopu javnoga i pomorskog upravnog prava (sigurnost plovidbe), imperativ je današnjice. Naime, plovidbena djelatnost obavlja se na području velikog broja država pa je nužno da se čitav pothvat, kao jedinstvena cjelina, uredi sadržajno jednakim propisima. Ujednačavanje se postiže donošenjem međunarodnih konvencija koje bi države trebale prihvatiti (ratificirati, potvrđivati) i primjenjivati. Ujednačenje je nužno i zbog činjenice što pomorsko pravo izvorno pripada kontinentalnom pravnom sustavu, ali u biti predstavlja miješani pravni sustav jer sadrži niz elemenata anglosaksonskog prava. Upravo je i zbog toga nužna primjena međunarodnih konvencija koje nastoje kompromisno približiti često divergentne institute dvaju pravnih sustava, time se postiže osnovni cilj – ujednačavanje (unifikacija).¹

Postoji niz konvencija, odnosno protokola koji uređuju institute pomorskog prava. Svaki od tih međunarodnih ugovora ima države stranke koje su pristale njime biti obvezane. Postoji i znatan broj država koje su stranke više od jednog međunarodnog ugovora koji uređuju istu materiju. Konačno, postoje i zemlje koje nisu stranke nijednog od međunarodnih ugovora koji uređuju neko pitanje pomorskog prava. Takva situacija sigurno ne pridonosi ostvarenju triju osnovnih i međusobno povezanih ciljeva radi kojih se konvencije i protokoli donose. Ti su ciljevi sljedeći: unifikacija (ujednačavanje) pomorskog prava, pojednostavnjenje pravnog uređenja te postizanje pravne sigurnosti.²

Budući da je tema ovoga rada ugovori o prijevozu stvari morem uvodno ćemo se kratko osvrnuti na međunarodne ugovore koji reguliraju ovu materiju. Na području međunarodnog pomorskog prijevoza stvari (robe) do danas su doneseni sljedeći međuna-

¹ Grabovac, Ivo, Ujednačavanje pomorskog prava i interesi Hrvatske, Poredbeno pomorsko pravo, god. 43, br. 158, 2004., str. 1.

² Marin, Jasenko, Međunarodne konvencije i protokoli kao izvor hrvatskog pomorskog prava, Poredbeno pomorsko pravo, god. 46, br. 161, 2007., str. 94.

rodni sporazumi: 1. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 1924. (tzv. Haška pravila)³; 2. Protokol o izmjeni međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 1968. (tzv. Visbyjska pravila ili Visbyjski protokol); 3. Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924., kako je izmijenjena Protokolom iz 1968., Bruxelles, 1979. (tzv. SDR Protokol)⁴; 4. Konvencija Ujedinjenih naroda o prijevozu robe morem, Hamburg, 1978. (tzv. Hamburška pravila)⁵. Sva su četiri navedena međunarodna ugovora na snazi. Republika Hrvatska obvezana je Haškim pravilima iz 1924., kao i njezinim protokolima: Visbyjskim protokolom iz 1968. te SDR Protokolom iz 1979. Hamburškim pravilima Hrvatska nije obvezana.⁶

S obzirom na vrijeme donošenja ovih konvencija i pratećih protokola valja napomenuti kako su i Srbija, Bosna i Hercegovina, Crna Gora i Slovenija također ratificirale Međunarodnu konvenciju za izjednačavanje nekih pravila o teretnici jer u vrijeme ratifikacije spomenute su države sačinjavale zajedničku državu Jugoslaviju. Dana 17. travnja 1959. godine tekst Konvencije je ratificiran, a samo pet mjeseci poslije stupio je i na snagu.⁷ Hamburškim pravilima, kao što je već navedeno, također nisu obvezane ni Bosna i Hercegovina, Crna Gora, Srbija i Slovenija.⁸

2. REPUBLIKA HRVATSKA

2.1. IZVORI KOJI SE PRIMJENJUJU NA UGOVORE O PRIJEVOZU STVARI MOREM U REPUBLICI HRVATSKOJ

U Republici Hrvatskoj temeljni je domaći izvor prava Pomorski zakonik⁹ koji sadrži sve osnovne odredbe koje se tiču ugovora o prijevozu stvari more. Naš Pomorski zakonik preuzeo je sistematiku ugovora iz bivšega Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1977. godine, odnosno iz Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova iz 1959. godine, koja je bila izrađena u Jadranskom institutu JAZU u Zagrebu, početkom

³ International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading, LNTS, vol. 120, no. 2764. Tekst dostupan na <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%20120/v120.pdf>.

⁴ Odluka o proglašenju Zakona o potvrđivanju Protokola iz 1968. i Protokola iz 1979. o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924., Narodne novine, Međunarodni ugovori, broj 3/1995.

⁵ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 1978. Tekst dostupan na <http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/hamburg-rules-e.pdf>.

⁶ Marin, J., *op. cit.* (bilj 2), str. 97.

⁷ <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002801d0f51>, preuzeto 9. ožujka 2017.

⁸ Status – United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 1978), <http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral-texts/transport-goods/Hamburg-status.html>, preuzeto 9. ožujka 2017.

⁹ Pomorski zakonik, Narodne novine, broj 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015.

50-ih godina prošloga stoljeća, a koja je zasnovana na osnovama rimskoga prava. Ta podjela izvršena je s obzirom na sudjelovanje stranaka, tj. s obzirom na njihovu ulogu pri iskorištavanju broda. Tako s jedne strane postoji uporabna pogodba – *Iocatio conductio rei*, koja je u našem Zakonu određena kao ugovor o zakupu broda. Prema tom ugovoru brodovlasnik – zakupodavac daje brod zakupoprincu – brodaru koji onda iskorištava brod. U takvim ugovorima brodovlasnik daje najčešće brod bez zapovjednika i posade, tzv. goli brod koji se prema engleskoj terminologiji naziva *bare boat* ili *demise charter*, a brodar ga onda oprema i popunjava posadom i zapovjednikom. S druge strane, također prema rimskom pravu, imamo drugu vrstu ugovora tzv. *locatio conductio operis*, tj. ugovor o djelu, gdje je riječ o preuzimanju obveze da će se brodom obaviti neko djelo (npr. prijevoz) uz određenu nagradu. To je prema našoj sistematizaciji tzv. ugovor o plovidbenom poslu, gdje se na jednoj strani ugovora nalazi brodovlasnik ili brodar broda, a na drugoj tzv. naručitelj prijevoza.¹⁰

Uz domaće izvore postoji niz konvencija kojima je Republika Hrvatska obvezana: Haška pravila iz 1924., kao i njezinim protokolima: Visbyjski protokol iz 1968. te SDR Protokol iz 1979. Hamburškim pravilima Hrvatska nije obvezana.¹¹

Prema čl. 442. Pomorskog zakonika ugovore o iskorištavanju pomorskih brodova dijelimo na ugovore o pomorskom plovidbenom poslu i ugovore o zakupu broda. Prema čl. 443. Pomorskog zakonika, ugovori o pomorskom 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 pomorske plovidbene poslove. Ugovori o prijevozu stvari morem spadaju u ugovore o pomorskom plovidbenom poslu, a o čemu će više riječi biti u sljedećem poglavlju.

2.2. OPĆENITO O UGOVORU O PRIJEVOZU STVARI MOREM U REPUBLICI HRVATSKOJ

Kao što je već rečeno, ugovori o prijevozu stvari morem ulaze u glavnu i veliku skupinu ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova koje dijelimo na ugovore o pomorskom plovidbenom poslu i ugovor o zakupu broda.¹² Ugovori o pomorskom 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 pomorske plovidbene poslove.¹³

¹⁰ Filipović, Velimir, Sloboda ugovaranja kod prijevoza stvari morem u hrvatskom Pomorskom zakoniku, Usporedno pomorsko pravo, god. 37, br. 145/148, 1995., str. 52.

¹¹ Cf. *ibid.*, str. 97.

¹² Pomorski zakonik, Narodne novine, broj 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, čl. 442.

¹³ Cf. *ibid.*, čl. 443.

Prema članku 445. Pomorskog zakonika ugovori o pomorskom plovidbenom prema svojoj pravnoj su naravi ugovori o djelu u kojima se kao nositelj plovidbenog posla javlja poduzetnik, prijevoznik, onaj u čije ime i za čiji račun se obavlja plovidba. Prema našem pravu brodar ostaje poduzetnik pomorskog plovidbenog pothvata i ako, zadržavajući upravu nad brodom, prepusti korisniku prijevoza pravo da se služi brodom radi prijevoza svojih stvari ili stvari trećih osoba. Kao stranke ugovora o prijevozu stvari morem pojavljuju se prijevoznik, naručitelj, krcatelj i primatelj. Prijevoznik je vlasnik broda, brodar ili osoba koja sklapa ugovor s naručiteljem prijevoza. Prijevoznik se obvezuje prevesti stvari brodom, a naručitelj prijevoza platiti vozarinu. On odgovara naručitelju za štetu koja se dogodi na stvarima za vrijeme prijevoza stvari morem. Naručitelj je ugovorna strana koja od prijevoznika naručuje prijevoz stvari, osoba, tegljenje, odnosno potiskivanje i obavljanje drugoga pomorskog plovidbenog posla. Krcatelj je naručitelj ili od njega određena osoba koja na temelju ugovora o prijevozu stvari predaje stvari prijevozniku radi prijevoza. I kao posljednja stranka ovog ugovornog odnosa javlja se primatelj koji je ovlašten primiti stvari od prijevoznika.

Pomorski zakonik u članku 448. razlikuje dvije temeljne vrste ugovora o prijevozu stvari morem: brodarski ugovor i pomorsko prijevoznički ugovor. Ugovorom o prijevozu stvari brodom može se ugovoriti prijevoz stvari cijelim brodom, razmjernim dijelom broda ili određenim brodskim prostorom i tada govorimo o brodarskom ugovoru, a za prijevoz pojedinih stvari koristi se pomorsko-prijevoznički ugovor. Brodarski se ugovor može sklopiti za jedno ili više putovanja (brodarski ugovor na putovanje) ili za određeno vrijeme (brodarski ugovor na vrijeme). Što se tiče oblika (forme) sastavljanja ugovora o prijevozu, Pomorski zakonik samo za brodarske ugovore na više putovanja i za brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod postavlja kogentnu normu o njihovoj pisanoj obliku. Za ostale ugovore o prijevozu, *argumentum a contrario*, oblik ugovora prepušta odluci stranaka. Međutim, ako jedna od stranaka ustraje na pisanoj obliku ugovora, a druga to ne želi, tada je moguće da prva stranka odustane od ugovora, ako se on još nije počeo izvršavati.¹⁴

Pomorski zakonik u čl. 501. propisuje dužnost izdavanja teretnice, na zahtjev krcatelja. Ako strana broda to odbije, sporazum o prijevozu nema pravni učinak. Prijevozne isprave u prijevozu stvari morem jesu teretnica, pomorski teretni list i druge isprave. Valja napomenuti kako se osim teretnice u modernom prijevozu danas prijevozne isprave izdaju i u elektroničkom obliku.

Teretnica je isprava kojom prijevoznik potvrđuje da je na brod primio teret radi prijevoza te se obvezuje da će nakon završetka putovanja teret predati ovlaštenom imatelju teretnice. Ta isprava ujedno služi i kao dokaz o postojanju i sadržaju ugovora o prijevozu. Ona je vrijednosni papir koji ima veliko značenje u prometu robe, kao takva slijedi pravnu sudbinu samostalno, neovisno o ugovoru o prijevozu. Teretnica predstavlja robu

¹⁴ Filipović, V., *op. cit.* (bilj. 10), str. 55.

koja je u njoj naznačena i opisana.¹⁵ Nakon završenog ukrcavanja prijevoznik je dužan krcatelju, na njegov zahtjev, izdati teretnicu. Teretnicu izdaje prijevoznik te je on mora vlastoručno potpisati.¹⁶ Teretnica sadrži podatke o nazivu i sjedištu, imenu i prebivalištu prijevoznika koji izdaje teretnicu. Zatim se u teretnici nalaze podaci o identitetu broda, naziv i sjedište krcatelja i primatelja, oznaku „po naredbi ili na donositelja“, luka određišta, količina tereta prema broju, komadu, masi, obujmu, prema vrsti tereta i njegovu stanju, odredbe o vozarini te mjesto, vrijeme i dan ukrcaja tereta i izdavanja teretnice.¹⁷ Teretnica može glasiti na ime, po naredbi ili na donositelja. Teretnica na ime rekta je papir jer je za preuzimanje tereta ovlašten u teretnici imenovani primatelj. Pravo teretnice po naredbi prenosi se indosament naredbom. Indosament može biti pun, bjanko i na donositelja. Teretnica na donositelja prenosi se običnom predajom. Svaki imatelj takve teretnice ovlašten je ostvariti prava iz teretnice. Teretnice po naredbi i na donositelja jesu tzv. negocijabilne ili prijenosne teretnice. U praksi se najčešće upotrebljava teretnica na donositelja.¹⁸

Svaki prijevoz robe prate tri trgovačkopravna posla: ugovor o kupoprodaji, ugovor o prijevozu i ugovor o osiguranju. S obzirom na to da su takvi ugovori – ugovori trgovačkog prava – njihova je temeljna karakteristika sloboda ugovaranja karakteristična za sve trgovačke ugovore, osim onih u kojima se želi zaštititi slabija stranka. Međutim, kod ugovora o prijevozu stvari morem postoje razlozi koji su naveli zakonodavca da kogentnim normama ograniči donekle slobodu ugovaranja. S obzirom na navedeno, kogentne norme međunarodnih ugovora i našeg Zakona postoje samo u slučaju, kao što smo već spomenuli, ako je izdana teretnica ili neki njoj slični prenosivi dokument.¹⁹

U prometu vrlo često dolazi do šteta koje mogu nastati na stvarima (robi), putnicima, trećim osobama, prijevoznom sredstvu, u okolišu i sl. Šteta u prijevozu stvari može biti: a) gubitak (potpuni ili djelomični), oštećenje stvari ili manjak i b) šteta zbog prekoračenja roka isporuke robe. U prijevozu putnika (osoba) šteta može nastati: a) zbog smrti putnika, oštećenja zdravlja, ozljeda i b) zbog zakašnjenja u prijevozu. To su oblici koje poznaju uglavnom svi domaći propisi kao i međunarodni ugovori koji reguliraju ugovore o prijevozu stvari i putnika. Temeljno načelo zabrane prouzročenja štete drugome (*alterum non laedere*) definirano je u čl. 8. Zakona o obveznim odnosima: „Svatko je dužan suzdržati se od postupka kojim se može drugome prouzročiti štetu.“ Odgovornost za štetu je „obveznopravni odnos u kojem je jedna strana dužna popraviti prouzročenu štetu drugoj strani, a druga je strana ovlaštena zahtijevati takav popravak“. U prometu

¹⁵ Grabovac, Ivo, *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Književni krug, Split, 2005., str. 89.

¹⁶ *Cf. ibid.*, str. 90.

¹⁷ *Cf. ibid.*, str. 91.

¹⁸ *Cf. ibid.*, str. 94.

¹⁹ Filipović, V., *op. cit.* (bilj. 10), str. 56.

općenito može doći do ugovorne odgovornosti za štetu nastalu iz ugovora o prijevozu (stvari ili putnika), ali i izvanugovorne odgovornosti (šteta trećim osobama, okolišu).²⁰

Prema člancima 547., 548., 549. Pomorskog zakonika propisana je situacija u kojoj prijevoznik 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. 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. Prijevoznik ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta ili za zakašnjenje u predaji tereta ako dokaže da oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje potječu iz uzroka koje nije mogao spriječiti niti otkloniti dužnom pažnjom.

3. BOSNA I HERCEGOVINA

3.1. IZVORI KOJI SE PRIMJENJUJU NA UGOVORE O PRIJEVOZU ROBE MOREM U BOSNI I HERCEGOVINI

Iako je i Bosna i Hercegovina država sljednica Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije, njezino unutarnje zakonodavstvo u vezi s pomorskim pravom vidno se razlikuje od zakonskog uređenja drugih država sljednica koje su analizirane u radu. Zakoni koji uređuju pomorsku granu prava jesu Zakon o unutarnjoj i pomorskoj plovidbi Federacije Bosne i Hercegovine (Službene novine Federacije Bosne i Hercegovine, broj 73/2005), Zakon o unutrašnjoj plovidbi Brčko distrikta Bosne i Hercegovine (Službeni glasnik Brčko distrikta BiH, broj 28/2008, 19/2010), Zakon o unutarnjoj plovidbi Republike Srpske (Službeni glasnik Republike Srpske, broj 58/2001, 113/2005, 33/2006, 1/2008). Već iz samih naziva zakona možemo vidjeti kako samo Zakon o unutarnjoj i pomorskoj plovidbi Federacije Bosne i Hercegovine uređuje pomorsku plovidbu. „Da bi se uspostavio pravni kontinuitet, Predsjedništvo Bosne i Hercegovine donijelo je 1992. godine Uredbu sa zakonskom snagom o preuzimanju i primjenjivanju saveznih zakona koji se u Bosni i Hercegovini primjenjuju kao republički zakoni temeljem koje je kao republički preuzet savezni zakon bivše SFRJ: Zakon o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi^{21,22}

Također je bitno spomenuti jedan od najvažnijih međunarodnih izvora koji se odnose na prijevoz stvari morem, Konvenciju o izjednačavanju nekih pravila o teretnici, odnosno drugim nazivom Haška pravila iz 1924. godine. Bosna i Hercegovina kao država

²⁰ Činčurak Erceg, Biljana, Odgovornost prijevoznika za štete na tjelesnom integritetu putnika i prtljazi prema odredbama hrvatskog Pomorskog zakonika iz 2013. godine, PPP, god. 54, br. 169, 2015., str. 414.

²¹ Službeni list SFRJ, broj 22/1977, 13/1982, 30/1985, 80/1989, 29/1990.

²² Perčin, Ljiljana, Sustav odgovornosti za štete onečišćenja mora u pravnom sustavu Bosne i Hercegovine, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 53, br. 3/2016., str. 767.

sljednica bivše Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije spomenutu je Konvenciju i ratificirala.²³

3.2. OPĆENITO O UGOVORU O PRIJEVOZU STVARI MOREM U BOSNI I HERCEGOVINI

Prema članku 436. Zakona o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi²⁴ ugovori o iskorištavanju brodova ugovori su o plovidbenom poslu i ugovori o zakupu broda. Dalje se u članku 437. ugovori o plovidbenom poslu dijele na ugovore o prijevozu stvari morem ili unutrašnjim vodama, ugovor o prijevozu putnika morem ili unutrašnjim vodama, ugovor o tegljenju, odnosno potiskivanju morem ili unutrašnjim vodama te ugovore koji se odnose na druge plovidbene poslove.

Prema ovome Zakonu ugovorom o prijevozu stvari brodar se obvezuje prevesti stvari brodom, a naručitelj prijevoza platiti vozarinu. „Brodar jest fizička ili pravna osoba koja je kao držalac broda nosilac plovidbenog pothvata.“²⁵ „Naručilac je ugovorna strana koja od brodara naručuje prijevoz stvari, osoba, tegljenje odnosno potiskivanje broda i obavljanje drugog plovidbenog posla.“²⁶ Članak 443. navodi kako se ugovorom o prijevozu stvari brodom može ugovoriti prijevoz stvari cijelim brodom, razmjernim dijelom broda ili određenim brodskim prostorom što se naziva brodarski ugovorom, ali i prijevoz pojedinih stvari što spada pod vozarski ugovor.

Forma ugovora predviđena je Zakonom. Tako je u članku 444. predviđeno da se brodarski ugovor za više putovanja ili brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod moraju sastaviti u pisanu obliku. Uz ovu odredbu stoji i odredba da ako ovi ugovori nisu sastavljeni u pisanu obliku neće imati pravni učinak. Također se u istome članku navodi da za ostale ugovore o prijevozu stvari morem svaka stranka ima pravo zahtijevati sastavljanje pisane isprave o sklopljenom ugovoru; ne sastavi li se pisana isprava, a ugovor se nije počeo izvršavati stranka koja je zatražila sastavljanje pisane isprave može odustati od ugovora.

U Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi postoje odredbe o prijevoznim ispravama. Neke od odredbi jesu da teretnicu vlastoručno potpisuje brodar ili njegov punomoćnik te da teretnicu sastavlja brodar na temelju pisanih podataka krcatelja. „Poslije završenog

²³ International Conventions, Membership List, <http://www.informare.it/dbase/convuk.htm>, pristupljeno 28. prosinca 2016.

²⁴ Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Službeni list SFRJ, broj 22/1977, 13/1982, 30/1985, 80/1989, 29/1990.

²⁵ *Ibid.* čl. 6.

²⁶ *Ibid.* čl. 439.

ukrcavanja brodar je dužan krcatelju, na njegov zahtjev, izdati teretnicu.²⁷ Zakonodavac nije u zakonskim odredbama ovoga Zakona predvidio definiciju teretnice.

Ugovor o prijevozu stvari morem prestat će važiti kada njegovo izvršenje bude trajno onemogućeno djelovanjem više sile, navodi se u članku 450. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. Dalje je zakonodavac predvidio da ako je zbog više sile ispunjenje ugovora na dulje vrijeme onemogućeno, svaka strana može odustati od ugovora. Uz to, svaka strana može odustati od ugovora ako bi zbog djelovanja više sile došlo do ugrožavanja sigurnosti broda, posade ili tereta. Što se tiče naknade troškova, u članku 451., stavku 1. propisano je da brodar ima pravo na naknadu troškova dođe li do prestanka važenja ugovora ili odustajanja od ugovora zbog navedenih razloga. Važno je još spomenuti da se onemogućuje pravo odustanka od ugovora strankama ako je izvršenje ugovora o prijevozu stvari morem onemogućeno na kraće vrijeme.

Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi regulirana je i odgovornost brodara za štetu. „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.“²⁸ Ako brodar dokaže da su oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje nastali iz uzroka koji se nisu mogli spriječiti niti otkloniti „pažnjom urednog brodara“, neće biti odgovoran. Nadalje u članku 554. uređena je odgovornost brodara za radnje i propuste zapovjednika broda, drugih članova posade broda i ostalih osoba koje rade za brodara, brodar za njihove radnje i propuste odgovara jednako kao i za svoje vlastite. U stavku 2. istoga članka navodi se kako brodar neće odgovarati za oštećenje, manjak i gubitak tereta te zakašnjenje u predaji tereta ako je ono uzrokovano radnjama i propustima zapovjednika broda, članova posade broda i ostalih osoba koje rade za brodara tijekom plovidbe i rukovanja brodom. Nastane li šteta na teretu na brodu zbog požara, brodar će prema članku 555. odgovarati samo ako se dokaže kako je požar skrivio osobnom radnjom i propustom.

4. CRNA GORA

4.1. IZVORI KOJI SE PRIMJENJUJU NA UGOVORE O PRIJEVOZU ROBE MOREM U CRNOJ GORI

Crna Gora je također uz Republiku Hrvatsku, Bosnu i Hercegovinu, Republiku Sloveniju te Republiku Srbiju, država sljednica Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije te su zakonske odredbe u sve četiri navedene države vrlo slične. Unutarnje zakonodavstvo

²⁷ Članak 496. st 1. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Službeni list SFRJ, broj 22/1977, 13/1982, 30/1985, 80/1989, 29/1990.

²⁸ Članak 550. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Službeni list SFRJ, broj 22/1977, 13/1982, 30/1985, 80/1989, 29/1990.

vezano uz pomorsko pravo Crne Gore uređeno je Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.²⁹ „Ovim zakonom uređuju se bezbednost plovidbe na moru i unutrašnjim vodama Savezne Republike Jugoslavije, plovni putevi na obalnom moru i na unutrašnjim vodama u Saveznoj Republici Jugoslaviji, državna pripadnost, identifikacija i upis broda, osnovi svojinsko-pravnih odnosa u pogledu brodova, brodar, obligacioni odnosi koji se odnose na brodove, plovidbene nezgode, postupak izvršenja i obezbeđenja na brodovima i merodavno pravo i nadležnost sudova u Saveznoj Republici Jugoslaviji za sporove sa međunarodnim obeležjem.“³⁰

Od najvažnijih međunarodnih izvora koji se odnose na ugovore o prijevozu stvari morem Crna Gora je, kao država sljednica bivše Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije, ratificirala samo Konvenciju o izjednačavanju nekih pravila o teretnici iz 1924. godine odnosno drugim nazivom Haška pravila.³¹

4.2. OPĆENITO O UGOVORU O PRIJEVOZU STVARI MOREM U CRNOJ GORI

Zakonom o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi određuju se pomorski ugovori a među njima i ugovori o iskorištavanju brodova kao posebna kategorija. Navedene ugovore zakonodavac u čl. 475. Zakona³² dijeli na ugovore o plovidbenom poslu i ugovore o zakupu broda. Pod nazivom ugovori o pomorskom plovidbenom poslu smatraju se ugovori koji su s obzirom na svoju pravnu prirodu ugovori o djelu, kao što je i ugovor o prijevozu stvari morem. U zakonodavstvu Crne Gore ugovori o prijevozu stvari morem dijele se na brodarske ugovore i pomorsko-vozarske ugovore, tj. ugovore o prijevozu pojedinih stvari morem.

Brodarski ugovori dalje se dijele na brodarske ugovore na putovanje i brodarske ugovore na vrijeme te se tretiraju kao prijevozni ugovori. Ivošević navodi: „Specifičnost našeg prava sastoji se u tome što obje ove vrste ugovora imaju jedinstveni subjekt kao nosioca pomorsko-plovidbene i prijevozne djelatnosti, a to je pomorski brodar. Brodar je nosilac pomorsko-plovidbene djelatnosti suglasno našem pravu, kako kod brodarskih, tako i kod pomorsko-vozarskih ugovora. Na taj način naše pravo razlikuje se od usvojene svjetske pomorske prakse u ovom domenu koja izvršenje ugovora o prijevozu stvari morem vezuje za pomorskog vozara.“³³

²⁹ Službeni list SRJ, broj 12/1998, 44/1999, 74/1999, 73/2000 i Službeni glasnik RS, broj 85/2005 i 101/2005.

³⁰ Članak 1. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Službeni list SRJ, broj 12/1993, 44/1999, 74/1999, 73/2000 i Službeni glasnik RS, broj 85/2005, 101/2005.

³¹ Carter, John A. C.; Fiske, Richard P.; Leiter, Tara L., *The International Law of the Shipmaster*, Informa, London 2009, p. 234, note No. 45.

³² Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Službeni list SRJ, broj 12/1993, 44/1999, 74/1999, 73/2000 i Službeni glasnik RS, broj 85/2005, 101/2005.

³³ Ivošević, Borislav, *Pomorsko pravo*, Tivat, 2011., str. 70.

Ugovorom o prijevozu stvari brodar se obvezuje prevesti stvar brodom, a naručitelj prijevoza obvezuje se platiti vozarinu. Visina vozarine određuje se ugovorom. Ako visina vozarine nije određena ugovorom, ona se određuje prema prosječnom vozarinskom stavu prema kojemu se za odnosnu vrstu tereta ugovarala vozarina u vrijeme ukrcavanja tog teret u luci ukrcavanja (čl. 619.).

Zakonodavac predviđa formu ugovora te u čl. 483. st. 1. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi navodi da brodarski ugovor za više putovanja ili brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod mora biti sastavljen u pisanu obliku, a u stavku 2. istoga članka navodi kako ugovori koji nisu sastavljeni u pisanu obliku nemaju pravnih učinaka.

Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi Crne Gore vrlo detaljno regulira prijevozne isprave koje se koriste kod prijevoza stvari morem. „Teretnica je isprava koja se redovno izdaje u pomorskom prijevozu robe. Izdavanjem teretnice brodar potvrđuje da je primio na prijevoz robu koja je označena u toj ispravi i da se obavezao da tu robu preveze u određenu luku i preda ovlaštenom primaocu.“³⁴ Prema čl. 535., st. 1. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, poslije završenog ukrcavanja, brodar je dužan krcatelju, na njegov zahtjev, izdati teretnicu. Teretnica može glasiti na ime, po naredbi, ili na donositelja (čl. 540., st. 1.). Sukladno čl. 548. teretnicu sastavlja brodar na osnovi pisanih podataka krcatelja, a prema čl. 547. vlastoručno je potpisuje brodar ili njegov punomoćnik.

Osnovni uvjet za trajan prestanak ugovora o prijevozu stvari morem jest njegovo trajno onemogućavanje djelovanjem više sile što se navodi u čl. 489. st. 1. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi. Osim prestanka ugovora radi djelovanja više sile, Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi predviđa pravo stranaka na odustanak od ugovora ako postoji mogućnost ugrožavanja sigurnosti broda, posade ili tereta radi djelovanja više sile ili neke druge okolnosti koja se ne može ukloniti ili spriječiti te se nije mogla predvidjeti u trenutku sklapanja ugovora. Ako je izvršenje ugovora onemogućeno samo na kraće vrijeme, zakonodavac oduzima pravo strankama na odustanak od ugovora.

Zakon također regulira i odgovornost za brodara za štete na stvarima i za zakašnjenje. Tako prema čl. 589. brodar odgovara za svako oštećenje, manjak ili gubitak tereta koji primi na prijevoz od preuzimanja pa do predaje, kao i za štetu koja je nastala zbog zakašnjenja u predaji tereta. Brodar sukladno čl. 592. ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta ili za zakašnjenje u predaji tereta, ako dokaže da oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje potiču zbog uzroka koji se nisu mogli spriječiti niti otkloniti „pažnjom urednog brodarka“. U čl. 593. propisana je odgovornost brodarka za radnje zapovjednika i posade broda: za radnje i propuštanja zapovjednika broda, drugih članova posade broda i ostalih osoba koja rade za brodarka u okviru vršenja njihovih dužnosti, brodar odgovara kao i za svoje radnje i propuštanja. Brodar pomorskog broda ne odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak tereta, kao i zakašnjenje u predaji tereta, koji su prouzrokovani radnjama ili propuštanjima spomenutih osoba u plovidbi i rukovanju brodom. Za štetu koja

³⁴ Cf. *ibid.*, str. 93.

je teretu na brodu prouzrokovana požarom, brodar pomorskog broda prema čl. 594. odgovara samo ako se dokaže da je požar skrivio osobnom radnjom ili propuštanjem.

5. REPUBLIKA SLOVENIJA

5.1. IZVORI KOJI SE PRIMJENJUJU NA UGOVORE O PRIJEVOZU ROBE MOREM U REPUBLICI SLOVENIJI

Slovenija je, uz ostale države navedene u ovome radu, država sljednica Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije. Pomorsko pravo u Republici Sloveniji uređeno je Pomorskim zakonikom koji propisuje: „Ovim Zakonikom uređuje se suverenitet, suverena prava, nadležnost i kontrolu Republike Slovenije na moru, sigurnost plovidbe u teritorijalnom moru i unutarnjim vodam, zaštitu mora od onečišćenja s plovila te pravni režim luka; imovinskopravni odnosi i ugovorne i druge obveze koje se odnose na brod; registracija plovila, ograničenja odgovornosti brodovlasnika, skupne havarije, ovrha i osiguranje na brodovima te sukob zakonskih odredbi.“³⁵

Republika Slovenija, kao država sljednica Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije, od najvažnijih međunarodnih izvora koji se odnose na pomorsko pravo pristupila je Konvenciji o izjednačavanju nekih pravila o teretnici iz 1924. godine.³⁶

5.2. OPĆENITO O UGOVORU O PRIJEVOZU STVARI MOREM U REPUBLICI SLOVENIJI

Slovenski Pomorski zakonik u članku 435. kao ugovore o plovidbenom poslu navodi i ugovore o prijevozu stvari morem, ugovore o prijevozu putnika morem, ugovore o vučenju i potiskivanju morem te ugovore koji se odnose na druge plovidbene poslove.

Kao i kod pomorskih zakona država koje su obrađene u ovome tekstu, i ovaj slovenski definira prijevoz stvari morem kao ugovor kojim se prijevoznik obvezuje prevesti stvar a naručitelj prijevoza se obvezuje da će prijevozniku platiti vozarinu.³⁷ Člankom 449. ovoga Zakonika propisano je kako se ugovor o prijevozu stvari može ugovoriti za prijevoz stvari cijelim brodom, razmjernim dijelom broda, određenim dijelom broda te kao prijevoz posebnih stvari. Također se u istome članku navodi kako se ugovor može sklopiti za jedno ili više putovanja ali i kao ugovor za određeno vrijeme.

³⁵ Pomorski zakonik, Uradni list Republike Slovenije, Službeni glasnik Republike Slovenije, broj 62/2016, čl. 1.

³⁶ CMI Yearbook 2014, Status of ratifications to Maritime Conventions, <http://comitemaritime.org/Uploads/Publications/CMI-YBK-Part-III.pdf>, p. 469.

³⁷ Pomorski zakonik, Uradni list Republike Slovenije, Službeni glasnik Republike Slovenije, broj 62/2016, čl. 439.

Zakonodavac ovim Zakonikom predviđa potrebnu formu ugovora; sukladno tome se u članku 441. navodi kako ugovor o prijevozu stvari morem mora biti u pisanu obliku te da ako ugovor nije u zadanom obliku, nema pravni učinak. Uz to, stavkom 4. ovoga članka propisano je da ako stranka koja mora sastaviti pisani dokument to nije učinila, druga stranka ima pravo odustati od ugovora.

U ovome Zakoniku neke odredbe posvećene su i prijevoznim ispravama. Tako se u članku 491. navodi kako brodar mora izdati teretnicu na zahtjev naručitelja. Uz ovu odredbu postoji još niz odredbi vezanih uz teretnicu, bitno je izdvojiti kako teretnica može glasiti na ime, po naredbi ili na donositelja te da teretnicu potpisuje brodar ili njegov agent.

Pomorskim zakonikom Republike Slovenije propisani su razlozi za prestanak ugovora o prijevozu stvari morem. Tako se u članku 446. navodi da ugovor prestaje važiti ako je ispunjenje trajno nemoguće zbog više sile te kako svaka strana ima pravo odustati od ugovora kada bi postojala prijetnja za sigurnost broda, posade ili tereta radi više sile ili neke druge okolnosti koja se ne može predvidjeti ili spriječiti pri sklapanju ugovora te je neizvjesno koliko će ta prijetnja trajati. Bitno je spomenuti da ako ugovor prestane važiti ili stranka odustane od njega iz već navedenih razloga, brodar ima pravo na naknadu troškova vezanih za iskrcavanje. Osim ove situacije stranke između sebe nemaju pravo na bilo kakvu naknadu.

Odgovornost brodara za štetu na teretu te odgovornost zbog kašnjenja također je bitan dio ovoga slovenskog Pomorskog zakonika. Tako zakonodavac navodi u članku 535. kako je brodar odgovoran za bilo kakvu štetu, gubitak i manjak tereta koji je primljen na prijevoz kao i za štetu koja je uzrokovana zakašnjenjem isporuke tereta. No ipak se navodi kako brodar neće biti odgovoran za štetu, gubitak ili manjak tereta te rano zakašnjenja isporuke dokaže li da je ista šteta, gubitak ili manjak tereta nastala zbog razloga koji se unatoč dužnoj pažnji nije mogao spriječiti. Uz to, člankom 538. propisano je da brodar odgovara za radnje i propuste zapovjednika i posade broda kao za svoje vlastite radnje i propuste, ali zakonodavac predviđa da ako je šteta, gubitak ili manjak tereta te šteta zbog kašnjenja nastala kao posljedica radnji i propusta u plovidbi i rukovanju brodom ranije navedenih osoba, tada brodar neće odgovarati.

6. REPUBLIKA SRBIJA

6.1. IZVORI KOJI SE PRIMJENJUJU NA UGOVORE U POMORSKOM PRIJEVOZU ROBE MOREM U REPUBLICI SRBIJI

Izvori kojima je Republika Srbija razradila svoje institute pomorskog prava ne razlikuju se po mnogo čemu od Republike Hrvatske. Domaći izvor prava u Srbiji je Zakon o plovidbi³⁸

³⁸ Zakon o pomorskoj plovidbi, Službeni glasnik Republike Srbije, broj 87/2011, 104/2013, čl. 1.

u koji su uključena mnoga dobra rješenja iz Haške konvencije, ali i iz Hamburških pravila iz 1978. godine koja nisu ratificirana te ne obvezuju Srbiju kao ni Hrvatsku. Zakon o pomorskoj plovidbi uređuju uvjete i način za sigurnu plovidbu na moru pomorskih brodova koji viju zastavu Republike Srbije i drugih plovila upisanih u jedan od domaćih upisnika, njihova sposobnost za plovidbu, posada, zaštita mora od onečišćenja s brodova, nadzor i druga pitanja koja se odnose na sigurnost pomorske plovidbe.

Uz Zakon o plovidbi na snazi je Zakon o trgovačkom brodarstvu³⁹ koji uređuje prijevoz i pristup tržištu, pravni status broda i stvarnopravne odnose na brodu, odgovornost i ograničenje odgovornosti za potraživanja u unutarnjoj plovidbi i pomorska potraživanja, ugovore, plovidbene nezgode, izvanugovorne odgovornost, zaustavljanje broda, izvršenje i osiguranje na brodu, mjerodavno pravo te isključivu nadležnost sudova Republike Srbije za sporove u području trgovačke plovidbe s elementom inozemnosti, priznavanje i izvršavanje sudskih odluka u području trgovačke plovidbe, kao i nadzor.⁴⁰

Međunarodni pravni izvor za reguliranje pomorskog prijevoza je Međunarodna konvencija o izjednačavanju nekih pravila o teretnici iz 1924. godine tzv. Haška pravila, koju je Republika Srbija ratificirala i primjenjuje njezine odredbe te ih je usadila u svoje zakone. Iz ovog kratkog pregleda možemo zaključiti da nedostatak mora nije predstavljao zapreku Republici Srbiji da uredi svoje pomorsko pravo te da bude jedna od potpisnica najvažnijih konvencija iz područja pomorskom prava.

6.2. OPĆENITO O UGOVORU O POMORSKOM PRIJEVOZU ROBE U REPUBLICI SRBIJI

Iako Republika Srbija nema more, ona ima poprilično razvijen sustav pomorskog prava: uz domaće propise, stranka je brojnih konvencija i protokola koji razrađuju institute koji se tiču pomorske plovidbe i plovidbe unutarnjim vodama.

Zakonu o trgovačkom brodarstvu kao temeljnu podjelu ugovora o iskorištavanju broda navodi: 1) ugovore o prijevozu; 2) ugovore o uporabi broda; 3) ugovore o tegljenju, odnosno potiskivanju; 4) druge ugovore o iskorištavanju brodova unutarnje plovidbe i pomorskih brodova. Prema članku 240. istog Zakona ugovori o prijevozu jesu: 1) ugovori o prijevozu robe unutarnjim vodnim putovima ili morem; 2) ugovor o prijevozu putnika i prtljage unutarnjim vodnim putovima ili morem.

Odredbe ovog Zakona kojima se uređuje ugovor o prijevozu robe na unutarnjim vodnim cestama primjenjuju se na svaki ugovor o prijevozu robe kod kojih se luka ukrcaja ili mjesto preuzimanja robe i luka iskrcaja ili mjesto predaje robe nalaze na unutarnjim vodnim

³⁹ Zakon o trgovačkom brodarstvu, Službeni glasnik Republike Srbije, broj 96/2015.

⁴⁰ *Ibid.*, čl. 1.

putovima.⁴¹ Ugovorom o prijevozu robe vozar se obvezuje da preveze robu brodom, a naručitelj prijevoza platiti vozarinu. Ugovor o prijevozu koji je zaključen između vozara i stvarnog vozara predstavlja ugovor o prijevozu u smislu ovog zakona.⁴² U pomorskoj plovidbi, nakon završetka ukrcavanja, prijevoznik je dužan krcatelju, na njegov zahtjev, izdati teretnicu ili drugu prijevoznu ispravu. Izdavanje prijevozne isprave pretpostavka je, dok se ne dokaže suprotno, o zaključenju i sadržaju ugovora o prijevozu, preuzimanju robe od strane vozara radi prijevoza, kao i da je roba preuzeta na prijevoz u stanju koje je navedeno u prijeznoj ispravi. Ugovorom o prijevozu robe morem ugovorne strane mogu predvidjeti da se umjesto teretnice izdaje teretni list. Ugovorne strane mogu predvidjeti da se na pitanja koja nisu uređena ovim Zakonom u odnosu na teretni list shodno primjenjuju Jedinствена pravila Međunarodnog pomorskog odbora (CMI) za pomorski tovarni list.⁴³

U Zakonu o trgovačkom brodarstvu propisana je odgovornost vozara za štetu na robi i za zakašnjenje u predaji robe. Članak 353. propisuje da je vozar odgovoran za štetu nastalu gubitkom ili oštećenjem robe ili štetu nastalu zbog zakašnjenja u predaji robe, od trenutka preuzimanja robe na prijevoz u skladu s člankom 255. Zakona o trgovačkom brodarstvu, do trenutka predaje robe u skladu s člankom 340. istog Zakona, ako ne dokaže da je šteta nastala zbog okolnosti koje se nisu mogle izbjeći pažnjom urednog vozara ili čije posljedice nije mogao spriječiti.

Ugovorom o prijevozu robe strane mogu predvidjeti odgovornost vozara za štetu nastalu gubitkom ili oštećenjem robe u za vrijeme prije ukrcavanja robe na brod ili nakon iskrcavanja robe s broda. Zakašnjenje u predaji robe postoji ako roba nije predana primatelju u ugovorenom roku ili kada taj rok nije ugovoren, ako roba nije predana primatelju u primjerenom roku. Prema članku 355. istog Zakona u slučaju sumnje je li gubitak, oštećenje ili manjak robe nastao na području pomorske ili unutrašnje plovidbe, pretpostavlja se, dok vozar suprotno ne dokaže, da su nastali na području unutrašnje plovidbe i da se primjenjuju odredbe Zakona o trgovačkom brodarstvu o odgovornosti za štetu na robi u unutrašnjoj plovidbi.

7. ZAKLJUČAK

Na kraju ovoga rada možemo zaključiti kako sve države koje su analizirane (Republika Hrvatska, Bosna i Hercegovina, Crna Gora, Republika Slovenija, Republika Srbija) imaju vrlo slično, gotovo identično zakonsko rješenje kad je posrijedi pitanje ugovora o prijevozu stvari morem. Tako iz same analize pomorskih ili drugih zakona koji obrađuju ovu

⁴¹ Zakon o trgovačkom brodarstvu, *op. cit.* (bilj. 36), čl. 242.

⁴² *Cf. ibid.*, čl. 243.

⁴³ *Cf. ibid.*, čl. 293.

materiju možemo vidjeti sličnosti u odnosu na formu samoga ugovora koja je zakonom propisana da ugovor mora biti u pisanoj obliku, prijevozne isprave od kojih je najvažnija teretnica, razloge koji dovode do prestanka ugovora te na samome kraju odgovornost brodaru za štetu. Razlog tome možemo pronaći u činjenici kako su sve države države sljednice Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije te kako države svoje temelje pomorskih zakona izvode iz jugoslavenskog Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1977. godine. Navedene sličnosti u zakonskim rješenjima možemo povezati i s time kako su sve države ratificirale Međunarodnu konvenciju o izjednačavanju nekih pravila o teretnici ili drugim nazivom Haška pravila iz 1924. godine. Bosnu i Hercegovinu treba izdvojiti jer se ona jedina razlikuje s obzirom na zakonsko uređenje od drugih analiziranih država. Tako u Bosni i Hercegovini materija ugovora o prijevozu stvari morem nije regulirana konkretnim pomorskim zakonom kao u spomenutim državama, nego se i dalje za to područje primjenjuje Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi bivše SFRJ.

Smatramo kako je ovakva sličnost u zakonskim rješenjima u susjednim državama, koje su ne samo povezane granicama nego i mnogobrojnim međudržavnim prijevoznim ugovorima, velika prednost jer pri ostvarivanju tih ugovora rjeđe će doći do mogućeg sukoba zakonskih odredaba dviju država što dalje dovodi do bržeg i lakšeg ispunjenja. Glede međunarodnog pomorskog prava možemo vidjeti veliki broj pravnih izvora koji nerijetko reguliraju istu materiju na različite načine. U međunarodnom pomorskom pravu postoji potreba za većim stupnjem unifikacije i donošenjem jednog jedinstvenog akta koji će obvezati države i povezati ih jedinstvenim zakonskim odredbama koje će se odnositi na ključne odredbe ugovora o prijevozu, a konkretno ugovora o prijevozu stvari morem. Isto tako osim unifikacije, smatramo, do jedinstvenih zakonskih odredbi može se doći donošenjem propisa koji bi dao prednost određenim konvencijama nad protokolima ili zakonima u određenim državama. U današnje vrijeme vidimo kako se pomorska grana prometa nameće kao jedan od osnovnih načina prometovanja velikim teretima te smatramo kako je to jedan od najbitnijih razloga zbog čega je potrebno postići veći stupanj unifikacije ili postojanje jednog jedinstvenog pravila. Do važnosti pomorske grane prometa dolazi zbog niza prednosti naspram ostalih grana prometa kao što su ekonomično održavanje te mogućnost transporta tijekom cijele godine, niže cijene, veći kapacitet i fleksibilnost sredstava za transport te posljednje, ali ne i manje bitno, manje onečišćenje okoliša. Iz svega navedenoga u ovome radu možemo još jednom spomenuti kako bi bez postojanja minimalne unifikacije pravila međunarodni pomorski promet bio gotovo nemoguć ali i da unatoč postojanju unifikacije u ovoj grani prometa ona još nije dosegla potrebnu razinu. Za sâm kraj spomenule bismo kako se slažemo sa starom narodnom izrekom koja kaže kako more treba spajati ljude a ne ih razdvajati te smatramo da jedinstvenim propisima i potrebnom razinom unifikacije more bi moglo spajati ljude i više.

POPIS LITERATURE

Knjige:

1. Badovinac, Gavro, Ugovori o iskorištavanju broda, Zagreb, 1970.
2. Carter, John A. C.; Fiske, Richard P.; Leiter, Tara L, The International Law of the Shipmaster, Informa, London, 2009.
3. Grabovac, Ivo, Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik, Književni krug, Split, 2005.
4. Ivković, Đorđe, Pomorski zakonik s komentarom i bilješkama, sudskim odlukama i literaturom, priručnik, II. izdanje, Piran, 2005.
5. Ivošević, Borislav, Pomorsko pravo, Tivat, 2011.
6. Jakaša, Branko, Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb, 1979.
7. Vasiljević, Mirko, Trgovinsko pravo, Službeni glasnik, Beograd, 2011.

Članci:

1. Činčurak Erceg, Biljana, Odgovornost prijevoznika za štete na tjelesnom integritetu putnika i prtljazi prema odredbama hrvatskog Pomorskog zakonika iz 2013. godine, PPP, god. 54, br. 169, 2015., str. 409.–442.
2. Filipović, Velimir, Sloboda ugovaranja kod prijevoza stvari morem u hrvatskom Pomorskom zakoniku, Uporedno pomorsko pravo, god. 37, br. 145/148, 1995., str. 51.–58.
3. Grabovac, Ivo, Ujednačavanje pomorskog prava i interesi Hrvatske, Poredbeno pomorsko pravo, god. 43, br. 158, 2004., str. 1.–9.
4. Marin, Jasenko, Međunarodne konvencije i protokoli kao izvor hrvatskog pomorskog prava, Poredbeno pomorsko pravo, god. 46, br. 161, 2007., str. 91.–111.
5. Peričin, Ljiljana, Sustav odgovornosti za štete onečišćenja mora u pravnom sustavu Bosne i Hercegovine, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 53, 3/2016., str. 763.–776.

Izvori prava:

1. Pomorski zakonik, Narodne novine, broj 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013, 26/2015, Republika Hrvatska.
2. Pomorski zakonik, Uradni list Republike Slovenije, št. 62/2016, Republika Slovenija.
3. Odluka o proglašenju Zakona o potvrđivanju Protokola iz 1968. i Protokola iz 1979. o izmjeni Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924., Narodne novine, broj 3/1995.

4. Zakon o pomorskoj plovidbi, Službeni glasnik Republike Srbije, broj 87/2011, 104/2013.
5. Zakon o unutrašnjoj i pomorskoj plovidbi, Službene novine Federacije Bosne i Hercegovine, broj 73/2005.
6. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Službeni list SFRJ, broj 22/1977, 13/1982, 30/1985, 80/1989, 29/1990.
7. Zakon o trgovačkom brodarstvu Službeni glasnik Republike Srbije, broj 96/2015.
8. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Službeni list SRJ, broj 12/1993, 44/1999, 74/1999, 73/2000 i Službeni glasnik Republike Srbije, broj 85/2005, 101/2005.
9. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, 1978. Tekst dostupan na <http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/hamburg-rul-es-e.pdf>.
10. International Convention for the Unification of certain Rules relating to Bills of Lading, LNTS, vol. 120, no. 2764. Tekst dostupan na: <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%20120/v120.pdf>.

Mrežni izvori:

1. <http://www.ugovori.rs/Ugovor-o-pomorskom-prevozu-robe.html>, pristupljeno 28. prosinca 2016.
2. <http://www.transfera.com>, pristupljeno 28. prosinca 2016.
3. <http://www.mkt.gov.ba/dokumenti/transport/vodni-transport/dokumenti-za-javne-konsultacije/default.aspx?id=3919&langTag=bs-BA>, pristupljeno 28. prosinca 2016.
4. <https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002801d0f51>, pristupljeno 28. prosinca 2016.
5. International Conventions, Membership List, <http://www.informare.it/dbase/convuk.htm>, pristupljeno 28. prosinca 2016.
6. CMI Yearbook 2014, Status of ratifications to Maritime Conventions, <http://comitemaritime.org/Uploads/Publications/CMI-YBK-Part-III.pdf>, pristupljeno 28. prosinca 2016.
7. United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (Hamburg, 1978), <http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral-texts/transport-goods/Hamburg-status.html>, pristupljeno 9. ožujka. 2017.

**CONTRACTS OF CARRIAGE OF GOODS BY
SEA AND THE NEED FOR UNIFICATION OF MARITIME LAW
(A COMPARATIVE REVIEW OF LEGAL REGULATIONS IN
THE REPUBLIC OF CROATIA, BOSNIA AND HERZEGOVINA,
MONTENEGRO, THE REPUBLIC OF SLOVENIA AND THE
REPUBLIC OF SERBIA)**

Abstract

Maritime law is a global economic branch which is dynamic and diverse in its features. Considering that fact, the main purpose of maritime law is unification, i.e. equalisation. Unification will allow for equal legal framework and treatment in all legal systems and in all branches in which transportation takes place. The institutes which contribute to that are the international conferences and conventions in the theme field of the law of the sea. Numerous international organisations contribute to the harmonization of the maritime law but the most important ones are the International Maritime Organisation and the United Nations. International conventions dealing with maritime law and its unification are: Brussels Conventions for Unification of the Maritime Law - ship collisions, the Hague Rules, Athens Convention on Transportation of Passengers and Luggage on the Sea, the UN Convention on the Transportation of Goods on the Sea - Hamburg Rules, Visby Rules, SOLAS and the Convention on Multimodal Transportation of Goods. In this paper a comparative review will be offered about legal arrangements in the Republic of Croatia, the Republic of Serbia, Montenegro, Bosnia and Herzegovina and Slovenia. Most of these countries are signatories of the said conventions and for that reason they have a fundamental obligation and goal to respect their directives and harmonize their laws. Each of the specified countries has a clearly different role in the maritime law and each of them is differently oriented regarding maritime law. That is why some of them had put their focus on ship affairs: some are exclusively oriented towards transportation or trade, while some serve mainly for transit and loading/discharging on their territory. Because of these differences, it is important to point out how and to what extent each of these neighbouring countries have arranged their legislations regulating contracts on transportation of goods by sea and how each of these countries has contributed to the uniformity of the maritime law.

Key words: contract of carriage of goods by sea, harmonization of maritime law, the Republic of Croatia, Bosnia and Herzegovina, Montenegro, Serbia, Republic of Slovenia, maritime navigation