

Ova skripta je pisana po pitanjima s foruma, što znači da nema nikakvog redosljeda što se tiče cjelina iz kojih su pitanja...

Mislim da su obrađena sva pitanja s nasciturusa, nadam se da će vam biti od pomoći...

Meni je pomogla...

Sadržaj

1. Konvencije:.....	3
2. Klauzule.....	3
3. Hipoteka	3
4. Do kada traje osposobljavanje broda za plovidbu po haaškim a do kada po hamburškim pravilima? Koje je rješenje kod nas privaćeno?	4
5. Odgovornost općenito	4
6. Odgovornost za izuzete slučajeve	4
7. Razlika udara i sudara	5
8. Repatrijacija	5
9. Odgovornost poduzetnika nuklearnog broda.....	5
10. Hrvatski registar brodova	6
11. Koju novinu unosi protokol atenske konvencije iz 2002.....	6
12. odgovornost brodarka u prijevozu opasnog tereta	6
13. Što je Plovput.....	7
14. Tko izdaje privremeni plovidbeni list.....	7
15. Tko vrši popis posade.....	7
16. Brodar	7
17. Havarija.....	8
18. Prijevoz u kojem sudjeluje više prijevoznika.....	9
19. Teretnica.....	9
20. Garantno pismo.....	10
20. Odgovornost brodarka za izvanugovorne štete	10
21. Odgovornost brodarka za prtljagu.....	11
22. Odgovornost brodarka za tjelesne ozljede ili smrt putnika.....	11
23. Spašavanje 2 slučaja, kad je ugovoreno i kad ne postoji ugovor	12
24. Direktni i multimodalni prijevoz.....	12
25. Definiraj putnika i prtljagu – vrste prtljage	13
26. Definicija broda, brodice, plovnog objekta, plutajućeg objekta, jahte....	13
27. Ugovor o prijevozu stvari morem	14

By: magnificus

28.	Koja konvencija regulira prijevoz putnika morem, koju novinu unosi protokol iz 2002	14
29.	Stojnice i vrijeme predaha	14
30.	Pariški memorandum	14
31.	Baždarenje.....	15
32.	ISM code.....	16
33.	Što je ISPS pravilnik (kod)	16
34.	Konvencija o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima	16
35.	Koji zakon regulira unutarnju plovidbu.....	17
36.	Naknada štete u slučaju sudara	17
37.	Upisnici	17
38.	Zakoni.....	17
39.	Kada je pomorac (član posade zaštićeniji)	18
40.	Očevidnik brodica	18
41.	Bruto tonaža	18
42.	Neto tonaža.....	18
43.	Kategorije plovidbe.....	19
44.	Svjedodžbe koje brod mora imati u skladu s konvencijama (konvencijom)	19
45.	Upis i brisanje brodova i jahti	19
46.	Pretpostavljena krivnja	20
47.	Dokazana krivnja.....	20
48.	Obalna straža.....	21
49.	Vrste računanja vozarine.....	21
50.	Konvencije o teretnici	22
51.	Konvencije o prijevozu putnika i prtljage	22
52.	Konvencije o uljima	22
53.	Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda	23
54.	Lučka uprava.....	23
55.	Koji su uvjeti za ispuštanje balasta 200 nautičkih milja od obale i na 200 metara dubine.....	24
56.	Što je podrtina i koja konvencija to regulira	24
57.	Odgovornosti.....	24
58.	IZVANUGOVORNA ODGOVORNOST	26
59.	MARPOL.....	27
60.	Isprave koje se izdaju temeljem MARPOL konvencije.....	27
61.	Konvencije koje se odnose na pregled i nadzor brodova i spašavanje	28
62.	Privilegiji na brodu.....	29

1. Konvencije:

- **SOLAS** konvencija je donesena 1974. Godine. Njen puni naziv glasi Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru
- **Atenska konvencija o prijevozu putnika i prtljage morem** je najvažnija konvencija koja regulira prijevoz robe i prtljage morem. Također je donesena 1974. Godine, a posljednji put izmijenjena 2002. Godine
- Puni naziv **Hamburških pravila** je – Konvencija UN-a o prijevozu robe morem – 1978.
- Puni naziv **Haaških pravila** – Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 1924
- **MARPOL** – Međunarodna konvencija o sprječavanju onečišćenja s brodova
- „**Londonška konvencija**“ je Konvencija o sprječavanju onečišćenja mora potapanjem otpadaka i drugih stvari, 1972
- Konvencija o traganju i spašavanju – **MERSAR**

2. Klauzule

- a. **Brisovna** – daje pravo naručitelju na raskid ugovora ako mu brod ne bude stavljen na raspolaganje u ugovorenoj luci do isteka vremena naznačenog u samoj klauzuli, u stanju sposobnom za plovidbu. U tom istom vremenu prijevoznik mora predati i uredno pismo spremnosti.
- b. **Kasatorna** – ako je izdano više izvornih primjeraka teretnice i ako je netko od imatelja iskoristio svoje pravo, kako bi se izbjegle neugodne posljedice za brodaru, ostali primjerci gube važnost za brodaru, ne obvezuju ga više.
- c. **Identitetna** – ona koja sadrži sve podatke o teretu (vrsta, količina)
- d. **Marginalna** – oznake na teretu su nejasne ili nedovoljno trajne, odn u njima nije jasno navedena vrsta i količina tereta. Njoj se daje važnost kada ne postoji mogućnost da se točnost podataka provjeri u teretnici prilikom ukrcavanja tereta
- e. **Supstitucijska** – daje pravo brodaru da individualno određeni brod zamjeni drugim brodom

3. Hipoteka

Razlika između hipoteke u građanskom pravu i pomorskom je u tome što na brodu, osim što ga može prodati i naplatiti se iz njegove vrijednosti, vjerovnik može i gospodarski iskorištavati brod i na takav se način naplatiti.

Hipoteka na brodu – založno pravo prema kojem je vjerovnik ovlašten namiriti se iz prodajne cijene broda, ostvarene sudskom prodajom, a može namiriti svoje potraživanje i iskorištavanjem broda. Osnova za upis hipoteke je ugovor ili sudska odluka. Hipoteka obuhvaća sve sastavne dijelove broda i njegove pripadke, obuhvaća i uzgrednosti broda (materijalni ekvivalent umanjene vrijednosti broda zbog oštećenja)

4. Do kada traje osposobljavanje broda za plovidbu po haaškim a do kada po hamburškim pravilima? Koje je rješenje kod nas prihvaćeno?

Kod nas je prihvaćeno rješenje **Haaških pravila**.

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

5. Odgovornost općenito

U pomorskom poduzetništvu odavno postoji načelo ograničene odgovornosti broдача, što je iznimka od općih načela obveznog prava

Ograničena odgovornost postoji kada dužnik:

1. Odgovara do unaprijed određene svote cijelom svojom i imovinom
2. Odgovara određenom vlastitom imovinom

Razlog uvođenja načela ograničene odgovornosti je, prije svega, gospodarski – prevelik je rizik pomorskog pothvata, te bi neograničena odgovornost mogla destimulativno utjecati na pomorsko poduzetništvo.

U pomorskim odnosima susrećemo ugovornu i izvanugovornu odgovornost za štete, a opće načelo ograničenja odgovornosti se primjenjuje na obje vrste odgovornosti. Osim općeg ograničenja postoji i posebno ograničenje odgovornosti koje se zasniva na određenom ugovoru (npr. Prijevoz putnika). Opće ograničenje odgovornosti je krajnja granica do koje dužnik – brodar odgovara.

U novije vrijeme se predviđa specifično ograničenje odgovornosti za štete od onečišćenja u ljima, poseban režim odgovornosti i ograničenja odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova, kao i odgovornosti pri prijevozu neklernih stvari.

1. **Sustav abandona (mediteranski sustav)** – vlasnik broda odgovara neograničeno i osobno cijelom svojom imovinom za čine i obveze zapovjednika, ali je i ovlašten riješiti se neograničene osobne odgovornosti prepuštanjem broda i vozarine za ono putovanje na kojem je nastala obveza. Brod se samo prepušta vjerovnicima radi namirenja, a eventualni višak pripada brodovlasniku. – prigovor: može se prepustiti i bezvrijedna olupina
2. **Sustav egzekucije (njemački sustav)** – brodar je odgovarao za određene obveze samo brodom i vozarinom, a ta se imovina podvrgavala postupku izvršenja da bi se namirili vjerovnici.
3. **Sustav odgovornosti ograničene na određenu svotu (engleski sustav)** – brodar odgovara svojom imovinom, ali samo do unaprijed točno određene svote (do iznosa utvrđenog prema veličini broda na osnovi tonaže)

6. Odgovornost za izuzete slučajeve

U našem PZ-u taksativno se nabrajaju slučajeve, za koje, ako su prouzročili štetu prijevoznik ne odgovara. To su izuzeti slučajeve, iznimne opasnosti i rizici plovidbenog pothvata za koje se može pretpostaviti da ih brodar nije skrivio. Prijevoznik ne mora, kada dokaže uzročnu vezu između štete i izuzetog slučaja, dokazivati da nije kriv, nego korisnik prijevoza, ako želi dobiti naknadu od prijevoznika mora dokazati osobnu krivnju prijevoznika. Ovdje se teret dokaza prebacuje s prijevoznika na korisnika prijevoza. Naš PZ razvrstava takve slučajeve u 9 skupina:

1. Viša sila, ratni događaji, međunarodni zločini na moru, nemiri, pobune
2. Sanitarna ograničenja ili druge mjere ili ograničenja državnih organa
3. Radnje ili propusti krcatelja ili osobe ovlaštene raspolagati teretom ili osoba koje za njih rade
4. Obustava rada, štrajk, masovno isključivanje radnika s posla
5. Spašavanje ili pokušaj spašavanja osoba i imovine na moru
6. Skretanje (devijacija) broda u slučajevima spašavanja
7. Prirodni gubitak u masi ili obujmu tereta ili štete koje nastaju zbog vlastite mane ili skrivene mane ili posebne naravi tereta
8. Nedostatno pakiranje ili nejasne ili nedovoljno trajne oznake na teretu
9. Skrivene mane koje se ne mogu dužnom pažnjom otkloniti

7. Razlika udara i sudara

Udar – nasilni dodir broda s drugim kopnenim ili pomorskim objektom koji se ne smatra brodom

Sudar – događaj u kojemu jedan ili više brodova izravnim dodiranjem ili neizravno prouzroči štetu drugom brodu, odnosno imovini i osobama na brodu

- a) **Sraz ili izravni sudar** – stvarni sudar između dvaju ili više brodova, kada se dodirnu trupom ili pojedinim dijelovima svoje opreme
- b) **Neizravni sudar** – jedan brod plovi prevelikom brzinom praveći valove i tako nanese štetu drugome brodu privezanom uz obalu. Odredbe o sudaru primjenjuju se na odgovornost za štetu koju jedan brod prouzroči drugome brodu zbog obavljanja manevra ili propuštanja da obavi manevar.

8. Repatrijacija

Pravo pomorca na povratak u luku prebivališta, na trošak brodar. Ako brodar ne plati povratak člana posade on će se isplatiti iz sredstava našeg diplomatsko konzularnog predstavništva na trošak brodar. Smatra se da je osigurano povratno putovanje i ako je brodar članu posade osigurao zaposlenje na odgovarajuće poslove na brodu koji plovi u luku njegova prebivališta.

9. Odgovornost poduzetnika nuklearnog broda

Poduzetnik nuklearnog broda je glavna odgovorna osoba. To može biti osoba koju je država ovlasila na iskorištavanje nuklearnog broda, ili to može biti sama država koja iskorištava nuklearni brod.

Nuklearna šteta je ona šteta koja se odnosi na smrt ili svaku tjelesnu ozljedu čovjeka, odnosno šteta koja prouzroči gubitak ili oštećenje stvari što nastaju od radioaktivnih svojstava s otrovnim, eksplozivnim ili drugim opasnim svojstvima nuklearnog goriva ili radioaktivnih proizvoda ili otpadaka. Poduzetnik odgovara vrlo strogo, tj. na osnovi objektivne odgovornosti s vrlo ograničenim mogućnostima za oslobođenje od odgovornosti. Poduzetnik ne odgovara jedino za štete koje su prouzročili:

- a. Rat, neprijateljstva, građanski rat i ustanak
- b. te ako dokaže da je oštećenik namjerno prouzročio nuklearnu štetu u cijelosti ili djelomično – sud u takvom slučaju može djelomično ili potpuno osloboditi poduzetnika odgovornosti prema takvom oštećeniku

10. Hrvatski registar brodova

To je neovisna, neprofitna, prema općem dobru usmjerena javna ustanova koja obavlja djelatnosti u svezi zaštite ljudskih života i imovine na moru, sprječavanja onečišćenja pomorskog okoliša i certifikacije sustava upravljanja kvalitetom

Također obavlja:

1. Utvrđuje sposobnost za plovidbu i baždarenje brodova i određenih vrsta brodica
2. Baždarenje i sposobnost za uporabu za plutajuće objekte
3. utvrđuje Sigurnost kontejnera
4. Podobnost ustrojstva broda glede sigurnog rada i zaštite okoliša tijekom korištenja brodova
5. Sudjeluje u istraživanju uzroka nezgoda brodova
6. Sudjeluje u radu i izvršavanju obveza prema međunarodnim organizacijama glede pobrojanih poslova

11. Koju novinu unosi protokol atenske konvencije iz 2002

Poboljšanje pravnog položaja putnika u pomorskom prijevozu na međunarodnoj razini povišenjem iznosa ograničenja odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika te uvođenjem obveznog osiguranja odgovornosti prijevoznika za te štete i direktne tužbe prema osigurateljima. Protokolom je radikalno izmijenjen sustav odgovornosti atenske konvencije iz 1974. uvođenjem dvostupanjskog sustava odgovornosti i usvajanjem objektivne odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika prouzročene pomorskom nezgodom.

12. odgovornost broдача u prijevozu opasnog tereta

Naš PZ razlikuje jeli brodar znao ili nije znao za opasna obilježja tereta kojeg je primio na prijevoz

- **Kada brodar nije znao i dao svoj pristanak**
 - a. Nije potrebna određena opasnost za brod, teret, osobe već samo načelna mogućnost ugrožavanja
 - b. Nevažno je da li se opasnost manifestirala
 - c. Brodar zadržava pravo na punu vozarinu bez obzira da li je teret stigao na odredište
 - d. Brodar ima pravo tražiti od korisnika naknadu ukupno pretrpljene štete i podnesenih troškova
 - e. Brodar ne odgovara za štetu na teretu
- **Prijevoz s pristankom broдача na prijevoz tereta s opasnim osobinama**
 - a. Brodar i naručitelj zajednički snose rizik
 - b. Za štete zbog takvog prijevoza robe a koje su zadesile brod, drugi teret, osobe na brodu, okoliš, te za podnesene troškove, korisnik prijevoza neće odgovarati broдарu
 - c. Za štete na teretu koja je posljedica poduzetih mjera brodar neće odgovarati korisniku
 - d. Ako se teret iskrcava prije dolaska na odredište brodar ima pravo na vozarinu prema korisno prevaljenom putu

Ako brodar nije bio formalno obaviješten o opasnim osobinama tereta, bit će dužan poduzeti određene mjere opreza (eventualno odbiti prijevoz), ukoliko su mu svojstva tereta inače bila

poznata ili su mu morala biti poznata – u tom se slučaju smatra da je opasan teret ukrcaj s pristankom broдача.

13. Što je Plovput

Plovput d.o.o. Split je trgovačko društvo s ograničenom odgovornošću u 100% vlasništvu RH čija je temeljna djelatnost, sukladno PZ-u i Zakonu o plovputu, vezana za sigurnost plovidbe i kao takva od interesa za RH, a obuhvaća:

- Održavanje i uređenje plovnih putova u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru RH
- Postavljanje objekata sigurnosti plovidbe na plovnim putovima u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru RH i osiguranje njihova pravilnog rada
- Obavljanje poslova radijske službe na pomorskim plovnim putovima RH
- Obavljanje istraživanja i projektiranja radi obavljanja poslova iz vlastite djelatnosti

14. Tko izdaje privremeni plovidbeni list

Izdaje se brodu nabavljenom u inozemstvu koji još nema upisnog lista i brodu koji je u inozemstvu, a izgubio je upisni list. Vrijedi do dolaska broда u prvu domaću luku, ali najdulje 1 godinu od dana njegova izdavanja. Izdaje ga hrvatsko diplomatsko ili konzularno predstavništvo

15. Tko vrši popis posade

Imaju ga pomorski brodovi koji obavljaju međunarodna putovanja i drugi pomorski brodovi čija se posada ukrcaja na temelju propisane isprave za ukrcaj. Popisom posade utvrđuje se koje su se osobe i kada ukrcale na brod kao članovi posade i za koje su poslove kvalificirane. Na popisu posade potvrđuje se dolazak broда i njegov odlazak iz luke, a izdaje ga lučka kapetanija

Pri svakom dolasku broда u luku, popis posade mora se predati lučkoj kapetaniji, a u inozemstvu hrv diplomatskom ili konzularnom predstavništvu, ako ono postoji u luci dolaska. Ta tijela zadržavaju popis posade do odlaska broда. Predaja popisa posade nije obvezna za brodove koji održavaju redovite linije u domaćoj plovidbi.

16. Broдар

To je fizička ili pravna osoba koja je u posjedu vlastitog ili tuđeg broда i nositelj plovidbenog pothvata. Dok se ne dokaže drukčije smatra se da je on u upisnik brođova upisan kao vlasnik broда. On posjeduje brod, upravlja njime, organizator je i poduzetnik plovidbe. Brođara imenuje i razrješava zapovjednika broда.

Broдар je plovidbeni poduzetnik bez obzira na čijem brodu poduzima pothvat.

Za svojstvo brođara potrebna su 2 elementa:

1. Posjed broда – mogućnost stvarnog raspolaganja brodom
2. Nositeljstvo plovidbenog pothvata – vlastito preuzimanje obveza i odgovornost

17. Havarija

To je događaj (ili skup događaja) istog porijekla koji uzrokuje gubitak ili oštećenje broda, tereta ili druge imovine na moru ili ostvarenje nekog izvanrednog troška

1. Sudar brodova
2. Nasukavanje
3. Potonuće
4. Požar (tu spada i šteta na teretu zbog prekomjernog korištenja vode ili pjene za gašenje, a riječ je o robi koja nije zahvaćena požarom)
5. Brodolom
6. Nestanak broda
7. Oštećenje tereta
8. Onečišćenje morskog okoliša

Budući da je riječ o slučajno nastaloj pomorskoj nezgodi ili namjernom žrtvovanju imovine, havarije se dijele na:

ZAJEDNIČKE HAVARIJE

Ponekad se pomorski pothvat može uspješno ostvariti samo ako se namjerno počini šteta ili nametne neki trošak jednom od sudionika. Tada vlasnici spašene imovine razmjerno nadoknađuju štetu vlasnicima žrtvovane imovine.

- **Konstitutivni elementi zajedničke havarije:**

1. Izvanredna žrtva ili trošak (izvanredni događaj)
2. Namjernost ili razumnost čina
3. Zajednička pogibelj (opasnost)
4. (zajednički) spas ili korist u istom pomorskom pothvatu

- **Tipični slučajevi zajedničke havarije:**

1. Bacanje tereta u more
2. Gašenje požara
3. Namjerno nasukavanje i odsukivanje nasukanog broda
4. Šteta na strojevima i kotlovima (radi nasukavanja)
5. Uporaba tereta, brodske opreme i zaliha kao pogonskog goriva

- Likvidacija zajedničke havarije – provodi se u nekoliko faza:

1. Kronološki prikaz događaja – prikupljaju se svi relevantni podaci
2. Pravni prikaz – likvidator iznosi uvjete prijevoza
3. Likvidator vrši popis dužničke i vjerovničke mase
 - a. Vjerovnička masa – čini je imovina oštećena ili žrtvovana zajedničkom havarijom, kao i troškovi koji se smatraju zajedničkom havarijom
 - b. Dužnička masa – čine je sve vrijednosti (brod, teret, vozarina, provoznina) koje su se našle u opasnosti u trenutku zajedničke havarije.

- Da bi se odredio postotak doprinosa u zajedničkoj havariji, mora se odrediti koeficijent, a formula je sljedeća:

$$K = \text{vjerovnička masa} / \text{dužnička masa}$$

- **Jamstva za plaćanje doprinosa u zajedničkoj havariji:**

1. Havarijska obveznica
2. Havarijski depozit
3. Osiguravateljevo jamstvo

4. Jamstvo banke

POSEBNE HAVARIJE

- Svi izvanredni troškovi koje pretrpe brod ili teret, te sve izvanredne štete koje zadese brod ili teret višom silom, nemarnošću zapovjednika ili posade, požarom, unutarnjim kvarom tereta itd.

18. Prijevoz u kojem sudjeluje više prijevoznika

- Vrlo često jedan prijevoznik ne može sam obaviti cjelokupnu prijevozničku uslugu zbog različitih faza prijevoza, razlika u tehnologiji. Iz tog razloga dolazi do suradnje i vezanosti prijevoznika koji su vrlo različiti. Prijevoznici mogu sudjelovati u jedinstvenom prijevozu tako da jedan od njih izvršava svaku fazu prijevoza. Uzajamna suradnja prijevoznika može biti vezana i za različite grane prijevoza, npr može doći do kombinacije u zračnom, pomorskom i cestovnom prijevozu. U tom slučaju govorimo o multimodalnom ili mješovitom prijevozu.

19. Teretnica

Teretnica - je isprava kojom brodar potvrđuje da je radi prijevoza na brod primio teret, te se obvezuje da će nakon završetka putovanja teret predati ovlaštenom imatelju teretnice. Ona služi kao dokaz o postojanju i sadržaju ugovora o prijevozu. Teretnica je vrijednosni papir, ona predstavlja robu koja je u njoj naznačena. Ona je tradicijski papir- predaja papira nadomješta tradiciju predmeta. Izdavanje teretnice nakon završenog ukrcavanja brodar je dužan krcatelju na njegov zahtjev izdati teretnicu, može je izdati i zapovjednik ili agent. Brodar mora vlastoručno potpisati teretnicu jer je ona pravni akt.

ČISTA TERETNICA- bez primjedbe na stanje sadržaja robe i ambalaže; samo se ona može koristiti kao dokumentarni akreditiv

Kada brodar ne unese u teretnicu osnovane primjedbe-smatra se, za odnose između njega i trećega zakonitog i savjesnog imatelja teretnice, da je brodar preuzeo teret onako kako je naznačen u teretnici (znači u čistoj teretnici brodar trećoj osobi koja je u dobroj vjeri ne može dokazivati da teret nije primio onako kako to proizlazi iz teretnice. Imatelj teretnice može dokazivati da je teret predan brodaru onako kako je to naznačeno u teretnici. Uspije li dokaz, brodar će odgovarati za primljeni teret iz teretnice bez obzira na klauzule u teretnici.)

NEČISTA TERETNICA- ako prijevoznik u teretnicu unese prigovore

Ovakvu teretnicu krcatelj će teško staviti u promet, jer stvara teškoće u poslovnom, robnom i kreditnom poslovanju. Zato će krcatelj nastojati spriječiti unošenje bilo kakvih primjedbi koje bi teretnici oduzrlr osobinu čiste teretnice. Čak i da su te primjedbe osnovane i opravdane, krcatelj će nastojati dobiti čistu teretnicu, nudeći *jamčevno (garantno)* pismo u slučaju da primatelj pozove brodaru na odgovornost zbog eventualnih nedostataka tereta, odn. Zbog neistinitih podataka u teretnici. Garantnim pismom krcatelj se obvezuje naknaditi štetu brodaru (prijevozniku) koji preuzima odgovornost ponajprije prema zakonitom imatelju teretnice iz izdane čiste teretnice, kada je brodar mogao unijeti svoje primjedbe u teretnicu, a to nije učinio. Riječ je zapravo o pismenom sporazumu o naknadi štete od krcatelja brodaru koji izdavanjem čiste teretnice može odgovarati primatelju iz takve teretnice. Garantno pismo prema trećima nikada ne može proizvesti pravni učinak.

Teretnica – isprava koja dokazuje postojanje i sadržaj ugovora o prijevozu

- vrijednosni papir, tradicijski papir
- izdaje se samo na zahtjev krcatelja
- sadržaj (bitni elementi, različite klauzule uključujući identitetnu i marginalnu)
- dokazna snaga
- negocijabilnost (prenosi se cesijom, indosamentom ili predajom)

- odnos teretnice i ugovora (usmeni uvjeti ugovora ne obvezuju imatelja; ne može te imati ugovor bez teretnice ili teretnicu bez ugovora)

20. Garantno pismo

garantno ili jamčevno pismo je isprava kojom prijevoznik i krcatelj unaprijed uređuju svoje odnose u slučaju da treća osoba npr ovlaštenu imatelj teretnice podnese zahtjev za naknadu štete jer je teretnica pogrešno označena (podaci u teretnici pogrešno navedeni ne odgovaraju stvarnom stanju tereta). Ta treća osoba je u odnosu s prijevoznikom jer je on izdao čistu prijevoznicu (teretnicu), dakle on odgovara, ali u ovom slučaju prijevoznik je, nazovimo to tako učinio uslugu krcatelju (izdao mu čistu teretnicu da je lakše stavi u promet-nečista se teško stavlja-, a teretnica nije bila čista. Treća osoba ne ulazi u nikakvi odnos sa krcateljem, to pismo prema njoj nikada i nikako ne može proizvesti pravni učinak. To je interni odnos između krcatelja i prijevoznika. Treća osoba može se tim pismom poslužiti kao dokazom da je roba oštećena.

Sporan je odnos među krcateljem i prijevoznikom (kada se prijevoznik regresom želi naplatiti od krcatelja jer je to i cijela poanta pisma, da se oni sami obračunaju ako dođe do bilo kakvog spora) jer Haaška pravila ne priznaju pismo-stalno se naglašava da je zabranjeno umanjanje ili isključivanje odgovornosti prijevoznika osim u ona 4 slučaja: zakašnjenje, prijevoz živih životinja...) eventualno ako se radi o „dobrom“ pismu tj. pismu koje nije prijevarno. Hamburška pravila donekle potvrđuju to stajalište. Suma summarum: prijevoznik umjesto nečiste izdaje čistu teretnicu, a ako se nešto iskomplicira krcatelj mu nadoknađuje štetu ako pismo nije bilo prijevarno.

20. Odgovornost broдача za izvanugovorne štete

1. **Za smrt i tjelesne ozljede kupaca i drugih osoba u moru** koje prouzroči brod odgovara vlasnik broda, broda, ali i osoba koja u trenutku štetnog događaja upravlja brodom. Ipak nema odgovornosti vlasnika broda ni broдача, ako im je brod protupravno oduzet (odgovara osoba koje je u trenutku događaja upravljala brodom i osoba koja je protupravno oduzela brod)
 - a) Ako je smrt ili tjel. ozljeda prouzročena u području koje je proglašeno kupalištem ili u kojem je zabranjena plovidba – odgovornost uvijek postoji osim ako osoba koja odgovara ne dokaže da je oštećenik prouzročio štetu svojom namjerom ili krajnjom nepažnjom – to znači da je propisana vrlo stroga objektivna (kauzalna) odgovornost, a odgovorna se osoba može osloboditi odgovornosti samo dokazom kvalificirane krivnje oštećenoga.
 - b) Ako je smrt ili tjel. ozljeda prouzročena u morskome prostoru od 150m od obale, a taj pojas nije kupalište niti područje zabranjene plovidbe niti luke, prilazi lukama, uobičajeni plovni putovi, a nije ni namijenjen za športsku i sličnu plovidbu niti je područje zabranjenoga načina ili sredstva plovidbe, tada je odgovornost također stroga objektivna (kauzalna), ali s mogućnošću da odgovorna osoba dokazuje da je nesretni slučaj prouzročen, pored namjere ili krajnje nepažnje oštećenoga i višom silom.
 - c) Ako je smrt ili tjel. ozljeda prouzročena u lukama, prilazima luka, na uobičajenim plovnim putovima, na području koje se isključivo koristi za športsku ili sličnu plovidbu ili na području udaljenom više od 150m od obale, a to nije morski prostor zabranjenoga načina ili sredstva plovidbe. U tom slučaju odgovornost je znatno ublažena. Vlasnik broda, brodar ili osoba koja upravlja brodom, odgovara na temelju dokazne krivnje (nije postupio s dužnom pažnjom). Ovo je razumljivo jer je štetni događaj nastao u području koje je rezervirano za plovidbu, pa se ne mogu (niti smiju) očekivati osobe u moru.
 - d) Ako je smrt ili tjel. ozljeda prouzročena na području u kojemu su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe (npr. Glisanje, skijanje, prekoračenje brzine), a nesreća je nastupila za obavljanja zabranjenoga načina plovidbe ili plovidbe zabranjenim sredstvima, odgovornost je također opravdano vrlo stroga (objektivna do granica

apsolutnosti), pa se osoba koja odgovara može osloboditi te odgovornosti jedino ako dokaže da je oštećeni prouzročio štetu svojom namjerom ili krajnjom nepažnjom.

2. Odgovornost za oštećenje stvari i onečišćenje okoliša.

Ova odgovornost obuhvaća odgovornost broda za štetu koju nanese operativnim obalam, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima te drugim objektima u luci ili na moru.

Odgovara brodar i brodovlasnik i to na temelju objektivne odgovornosti (odgovara i za višu silu)

3. Odgovornost za onečišćenje od broda izlijevanjem ulja (nafte) koje prevozi kao teret

Ova se odgovornost regulira na međunarodnom planu i domaćim propisima. Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štete nastale onečišćenjem naftom (uljima) 1969.

uređuje izvanugovornu odgovornost za materijalne štete onečišćenja koje pomorskom nezgodom nastupi izlijevanjem nafte s brodova. Konvencija se dakle primjenjuje na tankere. Za materijalne štete trećima odgovaraju brodovlasnik (bez obzira na to jeli ujedno i brodar), i to na temelju stroge objektivne odgovornosti.

Brodar se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta :

- a) Od onečišćenja nastala ratom, neprijateljstvima, građanskim ratom, ustankom
 - b) Rezultat namjernog djelovanja ili propusta treće osobe, a brodovlasnik se može potpuno ili djelomice osloboditi od odgovornosti i ako dokaže da je šteta od onečišćenja u cijelosti ili djelomično prouzročena krivnjom oštećenoga.
 - c) U cijelosti potječe od nemarnog ili drugog štetnog postupka neke vlade ili njezinih organa koji se brinu za održavanje svjetionika ili drugih objekata za sigurnost plovidbe u obavljanju te funkcije.
-

21. Odgovornost brodara za prtljagu

Odgovornost brodara ovisi o tome radi li se o ručnoj ili predanoj prtljazi.

Za **ručnu prtljagu**, u hrvatskom pravu, brodar odgovara po istim načelima kao i za povredu putnikova tjelesnoga integriteta. To znači da brodar odgovara u načelu na osnovi dokazane krivnje. Putnik sam nadzire, sam brine za svoju ručnu prtljagu, brodaru ne mora biti poznat uzrok štete, pa se putniku nameće dužnost da dokaže brodarevu krivnju. Međutim, brodareva se krivnja pretpostavlja u slučaju da su oštećenje, manjak ili gubitak ručne prtljage nastali neposredno ili posredno zbog brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mana broda, dakle u onim situacijama kada štete od događaja nisu u uzročnoj vezi s činjenicom da putnik sam čuva prtljagu.

Ako je riječ o **predanoj prtljazi**, koju brodar čuva, njegova se krivnja za štete od oštećenja, manjka ili gubitka prtljage uvijek pretpostavlja dok ne dokaže suprotno, bez obzira na prirodu događaja koji je štetu prouzročio. Međutim, za razliku od prijevoza stvari, brodar odgovara za djela i propuste osoba koje za njega rade, bez obzira na to je li u pitanju nautička djelatnost ili šteta od požara.

22. Odgovornost brodara za tjelesne ozljede ili smrt putnika

Brodar na osnovi Pomorskog zakonika odgovara za povredu tjelesnog integriteta putnika, za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, kad se događaj koji je prouzročio takvu štetu dogodio za vrijeme putnikova prijevoza. (vrijeme prijevoza – vrijeme za koje se putnik nalazi na brodu, vrijeme za koje se obavljaju radnje ukrcavanja ili iskrcavanja putnika te vrijeme za koje se obavlja prijevoz putnika vodenim putem od obale do broda i obratno, ako je cijena tog sporednog prijevoza uračunata u cijenu putne karte, ili ako brodar stavi putniku na raspolaganje brod za taj prijevoz. Vremenom prijevoza ne smatra se vrijeme putnikova boravka u putničkoj lučkoj stanici ili kakvom drugom lučkom uređaju na obali) Za povredu tjelesnog integriteta putnika brodar odgovara na osnovi vlastite krivnje ili na osnovi krivnje osoba koje za brodara rade u obavljanju svojih dužnosti. Brodar odgovara u načelu na osnovi dokazane krivnje, osim u slučajevima ako su smrt ili tjelesna ozljeda

putnika nastali neposredno ili posredno zbog brodoloma, nasukanja, eksplozije ili požara, kada odgovara na osnovi pretpostavljene krivnje.

Osoba koja zahtjeva naknadu štete, a poziva se na brodarku odgovornost na temelju pretpostavljene krivnje, mora dokazati da je smrt ili tjelesnu ozljedu prouzročio jedan od navedenih slučajeva, a brodar ako se želi osloboditi odgovornosti mora dokazati da nije kriv, naime da nema propusta njegove dužne pažnje ili pažnje osoba za koje brodar odgovara.

23. Spašavanje 2 slučaja, kad je ugovoreno i kad ne postoji ugovor

Spašavanje osoba (ljudskih života) – pravna je obveza da se spašavaju ljudski životi.

Spašavanje imovine – riječ je o spašavanju brodova i stvari s tih brodova. U načelu ne postoji obveza spašavanja imovine.

Tko duguje nagradu za spašavanje? To ovisi o tome da li se spašava na temelju ugovora ili ne. Ne mora se zaključiti ugovor. Ako se zaključi ugovor o spašavanju, u praksi se upotrebljavaju tipizirani obrasci koji uvelike olakšavaju zaključivanje ugovora (najpoznatiji je od tih obrazaca Loydov standardni obrazac ugovora o spašavanju s klauzulom „bez uspjeha nema nagrade“ ili „no cure no pay“.

Ako je zaključen ugovor o spašavanju koji je sklopio zapovjednik broda u opasnosti (pogibelji), nagradu za spašavanje dužan je platiti brodar spašenog broda, ako ugovorom drugačije nije predviđeno. Takvo je rješenje opravdano, jer je brodar nositelj plovidbenog pothvata, a vlasnik spašenih stvari ili osoba koja ima pravo raspolagati tim stvarima odgovara solidarno s brodarom samo za dio nagrade koja se odnosi na te stvari. Naprotiv, ako ugovor nije zaključen, nagradu za spašeni brod dužan je platiti brodar spašenog broda, a nagradu za spašene stvari vlasnik ili osoba koja ima pravo raspolagati tim stvarima.

24. Direktni i multimodalni prijevoz

U suvremenoj praksi jedan prijevoznik često ne može obaviti cijelu prijevoznu uslugu. Tada je za izvršenje prijevoza potrebno organizirati više prijevoznika. Prijevoznici mogu sudjelovati u prijevozu stvari kada nisu u pravnom odnosu. Korisnik prijevoza sa svakim od njih zaključuje ugovor samostalno. Prijevoznici se mogu obvezati da će stvari prevesti samo do određene točke. On može preuzeti obvezu prijevoza do odredišta, a u pojedinim fazama prijevoza samovoljno se služiti drugim prijevozima – to je jedinstveni prijevoz uz sudjelovanje prijevoznika.

Ovakav oblik prijevoza može biti:

1. Izravan ili uzastopan – u njemu sudjeluje više prijevoznika iste grane prometa
2. mješoviti – u njemu sudjeluju prijevoznici različitih grana prometa

Izravni prijevoz stvari – izravna teretnica - ona ima osobine redovitih teretnica

Jedan primjerak izravne teretnice mora pratiti robu, brodar je zajedno s teretom predaje daljnjem brodaru. Brodar koji je sklopio ugovor mora odgovarati jer se ugovorom obvezao na to. Svaki brodar odgovara za svoju dionicu puta. Brodar koji je sklopio ugovor o izravnom prijevozu, brodar koji je izdao teretnicu i onaj koji je predao teret primatelju odgovaraju solidarno za cijeli put. Za štetu prouzročenu zakašnjenjem odgovaraju: brodar koji je sklopio ugovor i onaj koji je predao teret primatelju. Onaj koji je podmirio tražbine ima pravo regresa od drugih.

Izravni prijevoz putnika i prtljage – Brodar koji ugovori ovakav prijevoz mora izdati izravnu putnu kartu za cijeli ugovoreni put, a ako je preuzeo prtljagu izdaje izravnu prtljažnicu. Putniku odgovara brodar koji je ugovorio izravan prijevoz i brodar na čijem je dijelu puta šteta nastala. Za štetu prouzročenu smrću ili tjelesnom ozljedom putnika, solidarna je odgovornost. Brodar na čijem je dijelu puta nastala šteta odgovara za ručnu prtljagu. Ovdje postoji pravo regresa.

Mješoviti prijevoz – prijevoz brodovima i drugim sredstvima prijevoza. Brodar je dužan pribaviti usluge ostalih brodara i zaključiti ugovor o idućem prijevozu. Treba upotrijebiti pažnju dobrog gospodarstvenika. On odgovara putniku za svoj izbor.,

25. Definiraj putnika i prtljagu – vrste prtljage

Putnik je osoba koja se prevozi brodom na temelju ugovora o prijevozu, ili koja prati vozilo ili žive životinje koje se prevoze na temelju ugovora o prijevozu stvari.

Prtljaga je svaka stvar, uključujući i vozilo koje se prevozi na temelju ugovora o prijevozu, osim:

a) stvari i vozila koja se prevoze na temelju ugovora o zakupu, na temelju teretnice ili ugovora koji se kao prvo odnosi na prijevoz stvari i b) živih životinja

- 1) **Ručna prtljaga** jest prtljaga koju putnik ima u svojoj kabini ili koju čuva i nadzire, uključujući i prtljagu koja se nalazi u vozilu ili na vozilu.
 - 2) **Predana ili registrirana prtljaga** – prtljaga koja se predaje brodaru na prijevoz. Za ovu prtljagu brodar je dužan, na zahtjev putnika, izdati prtljažnicu (potvrda o tome da je brodar primio prtljagu na čuvanje i prijevoz, a putnik njome dokazuje pravo na prtljagu)
-

26. Definicija broda, brodice, plovnog objekta, plutajućeg objekta, jahte...

pomorski objekt jest objekt namijenjen za plovidbu morem (plovni objekt), ili objekt stalno privezan ili usidren na moru (plutajući objekt), odnosno objekt u potpunosti ili djelomično ukopan u morsko dno ili položen na morsko dno (nepomični odobalni objekt)

plovni objekt jest pomorski objekt namijenjen za plovidbu morem. Plovni objekt može biti brod, ratni brod, jahta ili brodica

- a) brod, osim ratnog broda, jest plovni objekt namijenjen za plovidbu morem, čija je duljina veća od 12 metara, a bruto tonaža veća od 15, ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika. Brod može biti putnički, teretni, tehnički plovni objekt, ribarski, javni ili znanstvenoistraživački
- b) hrvatski ratni brod jest plovni objekt, uključujući podmornicu, koji je pod zapovjedništvom pripadnika Oružanih snaga Republike Hrvatske, a čija je posada vojna, odnosno podvrgnuta vojnoj disciplini i koji je dužan isticati vanjske znakove raspoznavanja ratnih brodova hrvatske državne pripadnosti kad god je potrebno da svoje svojstvo učini poznatim
- c) putnički brod jest brod na mehanički pogon koji je ovlašten prevoziti više od 12 putnika
- d) tehnički plovni objekt jest brod, sa ili bez mehaničkog poriva koji je namijenjen za obavljanje tehničkih radova (bager, dizalica, jaružalo, pokretni odobalni objekt za istraživanje i eksploataciju podmorja i sl.)
- e) plutajući objekt jest pomorski objekt stalno privezan ili usidren na moru, koji nije namijenjen za plovidbu (npr. plutajući dok, plutajuće skladište, plutajući restoran, plutajuća elektrana, pontonski most, pontonska marina i sl.)
- f) brodica jest plovni objekt namijenjen za plovidbu morem koji nije brod ili jahta, čija je duljina veća od 2,5 metara, ili ukupne snage porivnih strojeva veća od 5 kW.
Pojam brodica ne obuhvaća:
 - plovila koja pripadaju drugom pomorskom objektu u svrhu prikupljanja, spašavanja ili obavljanja radova,
 - plovila namijenjena isključivo za natjecanja,
 - kanue, kajake, gondole i pedaline,
 - daske za jedrenje i daske za jahanje na valovima
- g) jahta jest plovni objekt za sport i razonodu, neovisno koristi li se za osobne potrebe ili za gospodarsku djelatnost, a čija je duljina veća od 12 metara i koji je namijenjen za dulji boravak na moru, te koji je pored posade ovlašten prevoziti ne više od 12 putnika

- h) javni brod jest brod, osim ratnog broda, namijenjen i opremljen za obavljanje djelatnosti od općeg interesa države, a čiji je vlasnik, odnosno brodar država ili neko drugo tijelo ovlašteno od države (npr. policijski brod, brod lučke kapetanije, brod Obalne straže, i sl.) i koji služi isključivo u negospodarske svrhe
-

27. Ugovor o prijevozu stvari morem

Ugovorom o prijevozu stvari morem brodar se obvezuje da će prevesti stvari brodom, a naručitelj prijevoza da će platiti vozarinu (provozninu)

Bitni sastojci ugovora: a) stvar koju se vozar obvezuje prevesti
b) prijevozni put

a) stvar se individualizira vrstom i količinom. Količina se određuje po masi, volumenu ili broju komada
b) prijevozni se put individualizira sporazumom stranaka o početnoj i završnoj točki puta.

Te se točke mogu ugovoriti određeno ili određivo (kada je predviđen način na koji se mogu odrediti)

28. Koja konvencija regulira prijevoz putnika morem, koju novinu unosi protokol iz 2002

Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 1976

29. Stojnice i vrijeme predaha

Stojnica – vrijeme kojim raspolaže korisnik prijevoza za ukrcavanje ili za iskrcavanje, bez obveze plaćanja naknade brodaru. (eng. lay days). Za vrijeme stojnica korisnik prijevoza ne plaća naknadu, jer je brodar već ukalkulirao u iznos vozarine predviđeno čekanje u luci za ukrcaj ili iskrcaj. Pravo na stojnice ima krcatelj (primatelj) na osnovi ugovora, zakona ili lučkih običaja.

Stranke mogu ugovorom regulirati početak stojnica. Nema li o tome odredbe u ugovoru bit će mjerodavni lučki običaji. Kod nas Lučke uzance predviđaju:

- a) ako je pismo spremnosti predano, odnosno oglašeno do 12 sati, stojnice počinju teći istoga dana kada je brod spreman, poslije podne početkom radnog vremena
- b) ako je pismo spremnosti predano, odnosno oglašeno poslije 12 sati, a prije 17 sati, stojnice će početi teći sutradan nakon spremnosti broda, prije podne početkom radnog vremena.

Znači da stojnice ne počimaju teći odmah čim je pismo spremnosti predano, nego određeno vrijeme nakon toga. To se razdoblje zove **vrijeme predaha**.

30. Pariški memorandum

Članak 167.

(1) Inspekcijski nadzor nad stranim brodovima u lukama Republike Hrvatske provodi se sukladno postupcima utvrđenim Pariškim memorandumom o suglasnosti o nadzoru države luke.

(2) U obavljanju inspekcijskog nadzora nad stranim brodom prema odredbi članka 166. stavka 1. točke 1) ovoga Zakonika provjerava se ima li brod važeće isprave u skladu s odredbama:

- 1) Međunarodne konvencije o zaštiti ljudskih života na moru,
- 2) Međunarodne konvencije o teretnim linijama,
- 3) Međunarodne konvencije o sprječavanju onečišćenja mora s brodova,
- 4) Međunarodne konvencije o standardima za obuku, izdavanju svjedodžbi i obavljanju straže pomoraca,
- 5) Međunarodne konvencije o minimalnim standardima na trgovačkim brodovima,
- 6) Konvencije o međunarodnim pravilima o izbjegavanju sudara na moru,
- 7) Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem,

8) Međunarodne konvencije o baždarenju brodova.

(3) Ako državu čiju zastavu brod vije ne obvezuju konvencije navedene u stavku 2. ovoga članka, inspektor ispituje da li brod u pogledu konstrukcije, opreme, posade, vrste, količine i smještaja tereta, broja putnika te sveukupnog opterećenja, može sigurno obaviti namjeravano putovanje.

(4) Pri ispitivanju sigurnosti plovidbe broda iz stavka 3. ovoga članka uzima se u obzir prvenstveno, ali ne isključivo, sadržaj konvencija navedenih u stavku 2. ovoga članka.

(5) Inspekcijskim nadzorom nad stranim brodom utvrđuje se udovoljava li po sada i cjelokupno stanje broda, uključujući strojarnicu, prostorijske za smještaj posade, te higijenski uvjeti na brodu pravilima i standardima utvrđenim međunarodnim konvencijama iz stavka 2. ovoga članka.

Članak 168.

(1) Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora utvrdi da strani brod nema važeće isprave iz članka 167. ovoga Zakonika, ili da položaj teretne linije, odnosno nadvođa ne odgovara podacima iz tih isprava, ili da brod nije krcan u skladu s dobivenom teretnom linijom, odnosno nadvođem, ili da teret nije pravilno raspoređen, zabranit će se brodu da isplovi iz luke sve dok ne bude mogao nastaviti plovidbu bez opasnosti za ljudske živote na brodu.

(2) Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora utvrdi da strani brod zbog nedostataka onečišćuje okoliš uljem, opasnim kemikalijama ili štetnim tvarima, ili da su mu tankovi otpadnih voda puni, ili uređaji neispravni, zabranit će mu se da isplovi iz luke dok se ti nedostaci na njemu ne otklone.

(3) Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora prema odredbi članka 167. ovoga Zakonika utvrdi da strani brod nema važeću ispravu kojom se dokazuje ispravnost brodskih uređaja za ukrcavanje i iskrcavanje tereta, ili ako se utvrdi da stanje tih uređaja nije u skladu s podacima iz te isprave, zabranit će se ukrcavanje i iskrcavanje tereta uređajima broda.

(4) Ako se u obavljanju inspekcijskog nadzora utvrde nedostaci iz stavaka 1., 2. i 3. ovoga članka, o utvrđenom stanju i poduzetim mjerama izvijestit će se putem diplomatskih, odnosno konzularnih tijela nadležno tijelo čiju zastavu brod vije i Međunarodna pomorska organizacija.

(5) Pored mjera iz stavaka 1., 2., 3. i 4. ovoga članka mogu se poduzeti druge mjere predviđene Pariškim memorandumom o suglasnosti o nadzoru države luke.

(6) Odredbe stavka 1. – 5. ovoga članka na odgovarajući se način primjenjuju i na brodove čije države zastave odnosno konvencije ne obvezuju.

Članak 169.

(1) Ako se iz opravdanih razloga posumnja da stanje stranog broda bitno ne odgovara podacima navedenima u ispravama iz članka 167. stavaka 1. i 2. ovoga Zakonika, ili da je strani brod ukrcao veći broj putnika od dopuštenog, ili da nema minimalan broj stručno osposobljenih članova posade, i da očito brod u takvu stanju, odnosno s tolikim brojem putnika ili takvim stanjem posade ne bi bio sposoban nastaviti plovidbu bez opasnosti za ljudske živote na brodu, zabranit će mu se da isplovi iz luke dok ne bude mogao nastaviti plovidbu bez opasnosti za ljudske živote na njemu.

(2) Postupak inspekcijskog nadzora stranog broda iz stavka 1. ovoga članka, te mjere koje se poduzimaju prema stranom brodu, provodit će se sukladno odredbama Pariškog memoranduma o suglasnosti o nadzoru države luke.

31. Baždarenje

2. Baždarenje brodova

Članak 89.

Baždarenje broda obavlja se radi utvrđivanja tonaže broda.

Članak 90.

Baždarenje brodova obavlja priznata organizacija prema Tehničkim pravilima.

Članak 91.

Baždarenju podliježu:

1) svaki brod koji se upisuje u hrvatski upisnik brodova,

2) strani brod koji u hrvatskoj luci podliježe plaćanju naknade čija se visina utvrđuje prema tonaži ako je baždarena prema pravilima čije se odredbe bitno razlikuju od odredbi Tehničkih pravila.

Članak 92.

Baždarenje broda obavlja se prije njegova upisa u upisnik brodova.

Članak 93.

(1) Ponovno baždarenje broda obavlja se:

- 1) ako su poslije baždarenja broda nastale promjene u rasporedu, konstrukciji, kapacitetu, uporabi prostora, broju putnika koji je dopušten da se prevozi brodom, dodijeljenom nadvođu ili dopuštenom gazu broda, zbog kojih se na brodu mijenja njegova tonaža,
- 2) ako se posumnja u pravilnost već obavljenog baždarenja,
- 3) ako se brod unutarnje plovidbe upisuje u upisnik pomorskih brodova.

(2) U slučaju ponovnog baždarenja, prema odredbi stavka 1. točke 1) ovoga članka, ovisno o obavljenim preinakama broda, ponovno baždarenje mora se obaviti u cijelosti ili djelomično.

32. ISM code

Što je ISM Pravilnik?

To je Međunarodni standard za siguran rad brodova i sprječavanje zagađenja.

Ko je na brodu odgovoran za ažuriranje Priručnika za upravljanje sigurnošću?

Kapetan.

Koje su funkcije imenovane osobe?

Imenovana osoba osigurava vezu između broda i obale, jer ima direktan pristup najvišem stupnju menadžmenta. Ona je odgovorna za praćenje aspekata sigurnosti i sprječavanja zagađivanja svakog broda i osigurava raspoloživost odgovarajućih resursa i podrške sa obale.

Tko je imenovana osoba?

Vjerojatno kapetan odnosno zapovjednik???

33. Što je ISPS pravilnik (kod)

ISPS Pravilnik je Međunarodni pravilnik o sigurnosnoj zaštiti brodova i lučkih prostora, 2002

34. Konvencija o nadzoru i upravljanju brodskim balastnim vodama i talozima

Svrha Konvencije je spriječiti, minimalizirati i, naposljetku, u potpunosti ukinuti prijenos opasnih i štetnih vodenih organizama i patogena³⁰ nadzorom i upravljanjem³¹ balastnim vodama i taloga s brodova.³² Stranke Konvencije su dužne osigurati punu i cjelovitu primjenu njenih odredbi, kao i odredbi Dodatka, u cilju sprečavanja, umanjavanja i konačnog uklanjanja prijenosa štetnih vodenih organizama i patogena upravo kroz nadzor i upravljanje brodskim balastnim vodama i talozima.

Konvencija se primjenjuje na sve brodove koji plovo pod zastavom države stranke Konvencije ili koji plovo pod njenom jurisdikcijom

Država čiju zastavu brod vije dužna je osigurati da brod udovoljava standardima Konvencije, što se i provjerava tehničkim nadzorom i potvrđuje izdavanjem Svjedodžbe. Brod na koji se primjenjuju odredbe Konvencije, može u bilo kojoj luci ili offshore terminalu bilo koje države članice, biti podvrgnut inspekcijskom pregledu od strane ovlaštenih inspektora kojima je cilj utvrditi udovoljava li brod zahtjevima Konvencije.

»balastna voda« je voda s tvarima u njoj, ukrcana radi postizanja zadovoljavajuće razine stabilnosti, uzdužnog i poprečnog nagiba, gaza i naprezanja plovnog ili plutajućeg objekta

35. Koji zakon regulira unutarnju plovidbu

U Hrvatskoj je od 1. studenoga 2007. na snazi novi Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čime je prestao važiti Zakon o plovidbi unutarnjim vodama (1998.). I novi Zakon kao i derogirani ostaju pri istom konceptu o odgovarajućoj primjeni Pomorskog zakonika RH na sva pitanja koja nisu uređena mjerodavnim zakonom. Praktički se tako Pomorski zakonik primjenjuje u velikom dijelu u pravnim odnosima iz unutarnje plovidbe, a osobito je značajno da za obje plovidbe jednako vrijede i sve odredbe o «ugovorima».

36. Naknada štete u slučaju sudara

Glede temelja odgovornosti primjenjuje se načelo dokazane krivnje broda. Pod odgovornošću broda razumijeva se odgovornost vlasnika i brodara (odgovornost broda postoji i onda kada je štetu prouzročio radnjom ili propuštanjem radnje peljar, bez obzira na to jeli peljarenje bilo obvezno) Dogodi li se sudar isključivom krivnjom jednog broda, ukupnu štetu podmiruje taj brod.

Ako je šteta prouzročena krivnjom dvaju ili više brodova, tj. zajedničkom krivnjom brodova, svaki brod odgovara razmjerno svojoj krivnji. Taj razmjer krivnje, na osnovi ukupnoga činjeničnog stanja, ocjenjuje sud ili arbitraža. Taj se razmjer redovito izražava u postocima ili razlomkom (npr. Jedan je kriv 70%, a drugi 30%, pa će jedan brod namiriti 70% a drugi 30% ukupne štete). Ako su brodovi krivi u sudaru, ali se omjer (opseg) njihove krivnje ne može ustanoviti, odgovornost brodova za štetu dijeli se na jednake dijelove (svaki po 50%, npr. Ako je jedan brod pretrpio štetu u iznosu od 30%, a drugi od 70%, što znači ukupno 100%, svaki od brodova snosi štetu od 50%, ali brod koji je pretrpio štetu od 30% nadoknađuje drugome brodu štetu u iznosu od 20%, tako da oba snose štetu po 30%)

37. Upisnici

Dakle izgleda 12 upisnika ukupno:

1. za ribarske brodove
2. za trgovačke brodove
3. za javne brodove
4. za jahte
5. za plutajuće objekte
6. za nepomične odobalne objekte
7. + za sve navedene u gradnji

Za brodove u gradnji postoji upisnik brodova u gradnji

Za plutajuće objekte postoji upisnik plutajućih objekata, a za plutajuće objekte u gradnji upisnik plutajućih objekata u gradnji

Za nepomične obalne objekte upisnik nepomičnih obalnih objekata, a za nepomične obalne objekte u gradnji upisnik nepomičnih obalnih objekata u gradnji.

38. Zakoni

1. Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, 2007
2. Zakon o pomorskom dobru i morskim lukama, 2003 – ode bude o koncesijama/def morskog dobra/vrste luka
3. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, 1998
4. Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu, 1996

5. Zakon o obveznim i stvarnim odnosima u zračnom prometu, 1998
 6. Pomorski zakonik, 2011
-

39. Kada je pomorac (član posade zaštićeniji)

Kada je pomorac (član posade) zaštićeniji, dali prema odredbama PZ-a ili prema odredbama Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda o odgovornosti za smrt i tjelesnu ozljedu???

Po PZ-u, jer je tu samo pretpostavljena odgovornost(nema iznimaka), dok kod druge ima dokazana krivnja kao pravilo (a kako svi znamo da je teže dokazivati nego kada je to po pravu već učinjeno za nas pretpostavkom)

40. Očevidnik brodica

Brodica se upisuje u evidenciju brodica (očevidnik) koju vodi lučka kapetanija, odn lučka ispostava na čijem je području prebivalište fizičke, odnosno sjedište pravne osobe vlasnika brodice. Iznimno, brodica se može upisati u očevidnik brodica lučke kapetanije na čijem se području brodica stalno ili pretežito zadržava ili plovi.

U naš očevidnik upisuje se brodica koja je u cjelini u vlasništvu fizičke ili pravne osobe s prebivalištem, odn sjedištem u RH. Međutim u očevidnik se može upisati (dakle fakultativno) brodica koja je u cjelini ili dijelom u vlasništvu strane fizičke ili pravne osobe; osobe bez državljanstva ili državljana RH koji nema prebivalište u Hrvatskoj ako brodica pretežito boravi u moru RH.

U očevidnik brodica ne može se upisati brodica koja je upisana u upisnik brodica strane države.

Brodica upisana u očevidnik brodica mora imati oznaku, a može imati i ime.

Brodica se briše iz očevidnika brodica u sljedećim slučajevima:

1. Ako propadne ili se pretpostavlja da je propala ili ako bude uništena
2. Ako više ne udovoljava uvjetima o obveznom upisu u očevidnik
3. Ako se trajno povuče iz plovidbe
4. Ako postane pripadnost broda ili drugoga plovnog objekta ili se preinakom skрати na manje od 3m, odredbe o brodicama ne odnose se na brodice koje su pripadnost broda, športsko-veslačke brodice i brodice kraće od 3m ako nisu brodice posebne konstrukcije i porivnog uređaja koje im omogućuje da klize po vodi(gliser), kao i na brodice kojima se obavlja gospodarska djelatnost
5. Ako se upiše u neki drugi hrvatski očevidnik brodica.

Vlasnik brodice dužan je u roku od 15 dana od nastanka okolnosti koje dovode do brisanja podnijeti zahtjev lučkoj kapetaniji za brisanje brodice iz očevidnika brodica.

Brodica upisana u odgovarajući očevidnik brodica stječe hrvatsku državnu pripadnost. Brodice upisane u očevidnik brodica na području RH dužne su izvan granica unutrašnjih morskih voda i teritorijalno mora viti zastavu RH

41. Bruto tonaža

To je mjera veličine broda, utvrđena u skladu s konvencijom. Dobiva se množenjem vol umena svih zatvorenih brodskih prostora s jednim promjenjivim faktorom koji je funkcija veličine spomenutih prostora.

42. Neto tonaža

To znači mjeru korisnog kapaciteta broda, utvrđeno u skladu s odredbama konvencije.

43. Kategorije plovidbe

1. Neograničene plovidbe
 2. Velike obalne plovidbe
 3. Male obalne plovidbe
 4. Obalne plovidbe Jadranskim morem
 5. Nacionalne plovidbe
 6. Nacionalne obalne plovidbe
 7. Nacionalne priobalne plovidbe
 8. Lokalne plovidbe
-

44. Svjedodžbe koje brod mora imati u skladu s konvencijama (konvencijom)

1. SOLAS – Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru 1974, protokoli 1978 i 1988.
 2. LL – Međunarodna konvencija o teretnim linijama 1966, protokol 1988.
 3. MARPOL – Međunarodna konvencija o zaštiti mora od onečišćenja s brodova 1973, protokol 1978.
 4. STCW – Međunarodna konvencija o standardima za izobrazbu, izdavanje svjedodžbi i obavljanje brodske straže pomoraca 1978.
 5. TONNAGE – Međunarodna konvencija o baždarenju brodova 1969.
 6. ILO – Međunarodna organizacija rada – U veljači 2006. Godine, gotovo nakon 5 god pregovora između vlada, brodara i pomoraca, donijela je Međunarodna organizacija rada test nove konvencije o radu u oblasti pomorstva. Ta nova konvencija, koja bi s konvencijama SOLAS, MARPOL i STCW trebala biti jedan od stupova nosilaca pomorskoga prava, predstavlja konsolidaciju pravila koje je Međunarodna organizacija rada (ILO – international labour organization) prihvatila od 1920. God do danas. Na taj način, Konvencija zamjenjuje 66 konvencija i preporuka.
 7. COLREG – Konvencija o međunarodnim pravilima izbjegavanja sudara na moru 1972.
-

45. Upis i brisanje brodova i jahti

U upisnik brodova može se upisati:

- a) Brod koji je u cjelini ili djelomično u vlasništvu državljana RH
- b) Brod koji je u cjelini ili djelomično u vlasništvu državljana članice EU ako je kompanija ili brodar broda hrv pravna osoba
- c) Brod koji je u cjelini ili djelomično u vlasništvu pravne osobe sa sjedištem u RH
- d) Brod koji je u cjelini ili djelomično u vlasništvu pravne osobe sa sjedištem u drž čl EU ako je kompanija ili brodar pravna osoba sa sjedištem u RH
- e) Brod koji je u cjelini ili djelomično u vlasništvu državljana drž čl EU ili pravne osobe osnovane sukladno propisima drž čl EU i sa sjedištem u drž čl EU pod uvjetom da je brod upravljan iz podružnice u RH
- f) Brod koji je u vlasništvu strane fizičke osobe sa sjedištem izvan RH ili izvan drž čl EU ako je kompanija ili brodar pravna osoba sa sjedištem u RH
- g) Brod koji je u vlasništvu strane pravne osobe sa sjedištem izvan RH ili izvan drž čl EU ako je kompanija ili brodar pravna osoba sa sjedištem u drž čl EU, a ta kompanija ili brodar ima podružnicu u RH.

U slučajevima b, d, f, g sa zahtjevom kompanije ili brodara mora se suglasiti vlasnik broda

UPISNIK JAHTI može se upisati:

- a) Jahta koja je u cjelini ili djelomično u vlasništvu domaće fizičke ili pravne osobe

- b) Jahta koja je u cjelini u vlasništvu strane fizičke ili pravne osobe ako se jahta pretežito nalazi u RH

Za upis broda i jahte u upisnik brodova ili upisnik jahti plaća se naknada, što određuje ministar **UPSINIK BRODOVA U GRADNJI** – mora se upisati brod u gradnji koji je u cjelini u vlasništvu fizičke ili pravne osobe državljana RH s prebivalištem odn sjedištem u RH.

U upisnik brodova u gradnji može se upisati brod u vlasništvu strane fizičke ili pravne osobe koji se gradi u hrvatskom brodogradilištu.

U upisnik jahti u gradnji može se upisati jahta koja je u cjelini ili djelom u vlasništvu fiz ili pr osobe državljana RH s prebivalištem odn sjedištem u RH, odn jahta koja je u vlasništvu strane fiz ili pr osobe koja se gradi u hrv brodogradilištu.

OSTALO- ne može se upisati brod ni jahta koji su već upisan u inozemni upisnik brodova/jahti
Ne može se upisati u hrv upisnik brodova brod koji je stariji od najviše dopuštene starosti za određene vrste brodova, što određuje ministar.

46. Pretpostavljena krivnja

Prijevoznik odgovara za štetu koja proizlazi iz gubitka ili oštećenja stvari, kao i zbog kašnjenja u predaji ako tužitelj dokaže da je gubitak, oštećenje ili događaj koji je prouzročio ili pridonio tim štetnim posljedicama nastao u razdoblju prijevoznikove odgovornosti.

Prijevoznik se oslobađa svoje odgovornosti ili dijela odgovornosti ako dokaže da se uzrok ili jedan od uzroka štetnih posljedica ne može pripisati njegovoj krivnji ili krivnji osoba za koje odgovara.

Prijevoznik je «dužan prije i na početku putovanja uložiti dužnu pažnju da: a/ osposobi brod za plovidbu; b/ brod primjereno opremi, popuni posadom i opskrbi zalihama; c/ osposobi i dovede u ispravno stanje skladišta, ledenice, hladnjače i sve ostale dijelove broda u koje se roba ukrcava radi njenog preuzimanja, prijevoza i čuvanja». svezi sa sposobnošću broda za plovidbu i sposobnošću broda da primi i sačuva određeni teret prijevoznik je obvezan upotrijebiti «d u ž n u p a ž n j u». U engleskom tekstu govori se o «d u e d i l i g e n c e», a u francuskom o «diligence raisonable» (moglo bi se prevesti kao dužna ili razumna marljivost)

47. Dokazana krivnja

Iznimni, izuzeti slučajevi – opasnosti za koje ako su prouzročili štetu, prijevoznik ne odgovara, osim ako se dokaže njegova krivnja ili krivnja osoba za koje odgovara.

U skladu s Haaškim pravilima – prijevoznik ne mora, kada dokaže uzročnu vezu između štete i izuzetog slučaja, dokazivati da nije kriv, nego korisnik prijevoza, ako želi ostvariti naknadu štete od prijevoznika, mora dokazati osobnu krivnju prijevoznika ili komercijalnu krivnju njegovih zaposlenika za štetne posljedice tog slučaja...

ZAKLJUČAK (pretpostavljena i dokazana krivnja)

Jeli se tijekom višegodišnje međunarodne unifikacije prijevoza stvari morem mijenjao temelj odgovornosti, odgovor je NE. Krivnju kao temeljno načelo propisuju svi međunarodni instrumenti. Bilo kakva nastojanja u međunarodnoj zajednici da se, po uzoru na kopneni i zračni prijevoz uvede objektivna (kauzalna) odgovornost NISU uspjela. Zadržan je temelj pretpostavljene (predmnijevane) krivnje kao osnovno načelo, a iskazuje se različitim pojmovima, formulacijama i izričajima, ali u nedvojbenom tumačenju uvijek istog značenja i smisla. Uz pretpostavljenu krivnju kao korektiv, a u korist prijevoznika, propisuje se i načelo dokazane krivnje prijevoznika. To se načelo normira u slučajevima čestim u plovidbi, izazivaju štetne posljedice, a događaji su po svojim osobinama takvi da se može pretpostaviti da ih pomorski prijevoznik, ako je postupao kao stručnjak («pažnjom srednje sposobnog brodarka»), nije mogao izbjeći (iznimni, izuzeti slučajevi, štete od požara). To mogu biti i

postupanja osoba kojima se prijevoznik doduše služi u svom poslovanju (npr. zapovjednik broda), ali ih u nekim djelatnostima ne može učinkovito nadzirati (Haaška pravila, nautička odgovornost, požar). Pomorski zakonik Republike Hrvatske prihvaća u cjelini načela Haaško-visbyjskih pravila (zajedno s Protokolom SDR iz 1979.), pa naravno i glede temelja odgovornosti pomorskog prijevoznika.

48. Obalna straža

- Sustav nadzora i zaštite nacionalnog mora obalne države – to je najčešće ustrojen oblik
- Prva obalna straža ustrojena u Švedskoj 1638.
- 1990 god – prijedlog o osnivanju obalne straže
- 2004 god – osnovana Koordinacija vlade RH za usklađivanje obavljanja poslova nadzora i zaštite unutarnjih morskih voda, teritorijalnog mora, i ZERP-a – sve zadaće koje bi kasnije trebala obavljati obalna straža.
- 2007 god – Zakon o obalnoj staži ... stupio na snagu 01.11.2007
Utvrđuje organizaciju i djelokrug rada obalne straže
ZOS – prvi nacionalni propis koji na sustavan način normira problematiku organizacije i djelovanja rada obalne straže... nedostatak je neusklađenost postojećih zakonskih propisa i nedovoljan broj odgovarajućih plovila.
- Obalna straža je dio Hrv ratne mornarice – sastoji se od zapovjedništva (st), zapovjednika i 2 divizijuna (zapovjednik je časnik HRM, a pripadnici su časnici, dočasnici, mornari/vojnici...)

TEMELJNE ZADAĆE OBALNE STRAŽE

- Ona predstavlja glavno sredstvo zaštite suverenih prava u ZERP-u, epikontinentalnom pojasu i otvorenom moru
 - Suzbijanje i sprječavanje terorizma, organiziranog međunarodnog kriminala i širenja oružja za masovno uništenje
 - Sigurnost plovidbe u obalnom moru RH
 - Pruža potporu lučkim kapetanijama, policiji i drugim tijelima drž uprave
 - Traganje i spašavanje
-

49. Vrste računanja vozarine

a) Vozarina po jedinici tereta

Jedan od najčešćih načina obračunavanja vozarine je njeno obračunavanje na bazi količine tereta. Ta se količina može odrediti prema težini, obujmu, broju komada ili u nekim posebnim slučajevima prema vrijednosti tereta. Koja će se mjera upotrebljavati određuje se ugovorom. Tereti se dijele na lake i teške. Lake tereti plaćaju običnu vozarinu po svojoj vozarini a teški tereti po svojoj težini. Stranke obično ugovaraju obračun vozarine prema iskrcanim količinama tereta. Vozarina obuhvaća sve troškove, koje brodar ima prilikom prijevoza robe, pa se u nju uračunavaju svi troškovi koje brod mora platiti tijekom putovanja.

b) Vozarina po jedinici vremena

Vozarina po jedinici vremena se utvrđuje se od trenutka kada je brod spreman za izvršenje prijevoza. Ova vozarina nije karakteristična samo za brodske ugovore na vrijeme, već se pojavljuje i kod brodskih ugovora na putovanje. Kod brodskih ugovora na vrijeme ovaj način obračunavanja vozarine redovna je pojava.

Vrijeme za koje se plaća vozarina završava se iskrcajem tereta. Kod brodskih ugovora na vrijeme, vozarina se plaća unaprijed.

c) Paušalna vozarina

Paušalna vozarina je ona vozarina kod koje iznos utvrđen bez obzira na količinu, mjeru i težinu tereta. Kriterij za utvrđivanje paušalne vozarine je u jedinici broskog prostora, koji se stavlja naručiocu na raspolaganje, bez preciziranja o kakvoj se radi. Ova se vozarina plaća u cijelosti, bilo da je brodski prostor iskorišten ili ne. Brodar će izgubiti pravo zahtjeva na naplatu paušalne vozarine samo u slučaju, ako od ukrcanog tereta ništa ne stigne na odrediste.

d) Mrtva vozarina

Mrtva vozarina odnosno vozarina puno na prazno je takva vozarina, koja se plaća bez obzira na to dali je teret ukrcan ili nije, p I onda nije ništa ukrcano ili ukrcaja manje nego sto je ugovoreno. Do plaćanja mrtve vozarine dolazi u praksi samo za manje dijelove neukrcanog tereta I to u linijskom prijevozu.

50. Konvencije o teretnici

1. **Konvencija o izjednačenju nekih pravila o teretnici**, Bruxelles, 1924. (CMI, Haška pravila)

Primjena: na sve teretnice izdane u državi ugovornici,

1.a. **Protokol o izmjeni Konvencije o teretnici**, 1968. (Haško-Visbyjska pravila) – proširenje primjene (teretnica izdana u ugovornici, prijevoz započeo u ugovornici, teretnica predviđa primjenu Pravila – Paramount klauzula)

1.b . **Protokol o izmjeni Konvencije o teretnici**, 1979. (SDR)

2. **Konvencija UN o prijevozu robe morem**, 1978. (Hamburg, Hamburška pravila, UNCITRAL)

3. **Konvencija o ugovorima o međunarodnom prijevozu robe u cijelosti ili djelomično morem** (Rotterdamska pravila, 2009)

51. Konvencije o prijevozu putnika i prtljage

1. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika i prtljage morem, iz 1961.;

2. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem, iz 1967.;

3. Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974.;

4. Protokol Atenske konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage iz 1976.;

5. Protokol o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage, iz 1990.;

6. Protokol Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 2002.

52. Konvencije o uljima

1. Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja uljem 1992, protokol 2003, tzv. CLC 92

2. Međunarodna konvencija o pripravnosti, akciji i suradnji za slučaj onečišćenja uljem 1990, tzv. OPRC 92
 3. Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja pogonskim uljem 2001, tzv. Bunker konvencija 01
-

53. Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda

Ovim se Zakonom uređuje plovidba unutarnjim vodama Republike Hrvatske, sigurnost plovidbe unutarnjim vodama, pravni status, način upravljanja vodnim putovima i lukama unutarnjih voda, materijalno-pravni odnosi glede plovila, postupci upisa plovila, prijevoz i ugovaranje prijevoza, plovidbene nesreće, ustroj i rad lučkih kapetanija i nadzor te druga pitanja koja se odnose na plovidbu i luke unutarnjih voda.

Na pitanja koja nisu uređena ovim Zakonom, na odgovarajući način se primjenjuje Pomorski zakonik odnose koji nisu uređeni ovim Zakonom, drugim zakonima i podzakonskim aktima, primjenjuju se i običaji iz područja unutarnje plovidbe.

54. Lučka uprava

U lukama otvorenim za javni promet osniva se lučka uprava kao neprofitna pravna osoba radi upravljanja, gradnje i korištenje luka. Osnivač lučke uprave za luke otvorene za javni promet od osobitog međunarodnog gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku je Vlada Republike Hrvatske. U lukama otvorenim za javni promet od županijskog i lokalnog značaja osniva se županijska lučka uprava, a odluku o njenom osnivanju donosi županijska skupština.

Na području svake županije može se osnovati više lučkih uprava na zahtjev općinskog ili gradskog vijeća u kojem slučaju su podnositelji zahtjeva i suosnivači.

Odluka o osnivanju županijske lučke uprave može se donijeti nakon utvrđivanja lučkog područja. Županijska skupština utvrđuje lučko područje za sve luke otvorene za javni promet županijskog i lokalnog značaja u skladu s prostornim planom i uz suglasnost Vlade Republike Hrvatske.

Tijela lučke uprave za luke županijskog i lokalnog značaja su Upravno vijeće i ravnatelj.

Lučke djelatnosti:

Zakon propisuje vrste lučkih djelatnosti u lukama otvorenim za javni promet te u njih uključuje:

1. privez i odvez brodova, jahti, ribarskih, sportskih i drugih brodica i plutajućih objekata,
2. ukrcaj, iskrcaj, prekrcaj, prijenos i skladištenje roba i drugih materijala,
3. prihvat i usmjeravanje vozila u svrhu ukrcaja ili iskrcaja vozila s uređenih lučkih površina,
4. ukrcaj i iskrcaj putnika uz upotrebu lučke prekrcajne opreme,
5. ostale gospodarske djelatnosti koje su u funkciji razvoja pomorskog prometa i djelatnosti prije navedenih (npr. opskrba brodova, pružanje usluga putnicima, tegljenje, servisi lučke mehanizacije i ostale servisne usluge, poslovi zastupanja u carinskom postupku, poslovi kontrole kakvoće robe i dr.).

Na lučkom području mogu se obavljati i druge djelatnosti ako je to propisano posebnim zakonom. Posebno je potrebno upozoriti da pravo na obavljanje lučkih djelatnosti, korištenje postojeće infrastrukture i suprastrukture kao i gradnju novih građevina može se vršiti isključivo na temelju koncesije koju daje nadležna lučka uprava. Ovlaštenici koncesija - koncesionari dužni su javno objaviti lučke naknade koje plaćaju korisnici luke za dobivenu uslugu u luci otvorenoj za javni promet.

55. Koji su uvjeti za ispuštanje balasta 200 nautičkih milja od obale i na 200 metara dubine

U Konvenciji su razrađena pravila kako treba postupati i kako voditi (izdvojeni) brodski dnevnik u vezi s usisavanjem, izmjenom i ispuštanjem vodenog balasta. Jedina kontrola koju Konvencija u ovom slučaju predviđa jest teorijska provjera podudarnosti upisanih podataka s pozicijama na ruti (udaljenost od obale, dubina) i s metodom i potrebnim vremenom za izmjenu. Ukoliko lučke vlasti ne otkriju inkonzistentnost u dnevničkim zapisima, ne mogu uskratiti brodu dopuštenje za ispumpavanje balasta radi ukrcavanja tereta. To je povjerenje na riječ koje objektivno ne jamči zaštitu akvatorija od kontaminacije. K tome, ako zapovjednik odluči da, iz razloga sigurnosti, izmjenu balasta nije razumno poduzeti, nije ju dužan poduzeti i time se ne smatra se da je prekršio Konvenciju.

Izmjena vodenog balasta dozvoljena je na moru koje je od najbližeg kopna udaljeno 200 Nm i ima barem 200 m dubine. Ukoliko nije moguće zadovoljiti ove uvjete vodeni balast može se izmijeniti i na 50 Nm udaljenosti od najbližeg kopna, ali dubina i dalje treba biti najmanje 200 m. Ove uvjete u Jadranu nije moguće ostvariti.

56. Što je podrtina i koja konvencija to regulira

"Wreck" – "podrtina" ;- označava posljedicu pomorske nesreće i to:

- a)- potonuli ili nasukani brod,
- b)- bilo koji dio potonulog ili nasukanog broda, uključujući i bilo koji predmet koji se nalazi, ili koji se nalazio na takvom brodu,
- c)- bilo koji predmet koji je izgubljen na moru sa broda koji se nasukao, potonuo ili pluta morem,
- d)- brod za kojeg se opravdano može pretpostaviti da će potonuti ili da će se nasukati, kod čega pokušaj, ili bilo kakva aktivnost da se djelotvorno zaštiti i spasi brod ili bilo koji dio imovine u opasnosti, nije već u tijeku.

Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtina, 2007. – The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007

57. Odgovornosti

1. *Odgovornost broдача za štetu koju pretrpi član posade*

- a) Tjelesna ozljeda ili smrt člana posade
Krivnja broдача je pretpostavljena – oslobađa se odg ako dokaže da šteta nije nastala zbog njegove krivnje
- b) Tjelesna ozljeda ili smrt člana posade nastala zbog opasne stvari ili opasne djelatnosti
Broдар odgovara na temelju objektivne odgovornosti. Oslobađa se ako dokaže da šteta potječe od uzroka koji se nalazio izvan stvari, čije se djelovanje nije moglo predvidjeti, izbjeći ili otkloniti (viša sila). Također ako dokaže da je šteta nastala isključivo radnjom oštećenika ili treće osobe, koju on nije mogao predvidjeti i čije posljedice nije mogao izbjeći ili otkloniti
- c) Tjelesna ozljeda ili smrt člana posade u svezi s radom zbog nepostojanja uvjeta za sigurni rad
Broдар uvijek odgovara ako ne dokaže da je član posade broда štetu izazvao namjerno ili krajnjom nepažnjom. Odgovornost poštreno kauzalna – jedini razlog za oslobođenje je dokazana kvalificirana krivnja člana posade – oštećenika

2. Odgovornost poduzetnika nuklearnog broda

Odgovara na osnovi objektivne odgovornosti – ne odgovara jedino za one štete koje su prouzročili: rat, neprijateljstva, građanski rat i ustanak...te ako dokaže da je oštećenik namjerno prouzročio nuklearnu štetu u cijelosti ili djelomično – sud ga tada može djelomično ili u potpunosti osloboditi odgovornosti.

3. Odgovornost broдача za štete na stvarima i za zakašnjenje

Odgovara za izvršenje dviju osnovnih obveza: teret mora predati u količini, vrsti i stanju kako ga je primio i bez zakašnjenja

Odgovara za svako oštećenje, manjak ili gubitak te za zakašnjenje u predaji, osim ako dokaže da su oštećenje, gubitak ili manjak nastali zbog uzroka koji se nisu mogli izbjeći pažnjom urednog broдача – odgovara na temelju pretpostavljene krivnje.

4. Odgovornost broдача u slučaju oštećenja tereta na brodu uslijed požara na brodu

Odgovara ako se dokaže da je požar skrivio osobnom radnjom ili propustom – dokazana krivnja

5. Slučajevi isključenja odgovornosti

U našem PZ su taksativno nabrojani slučajevi za koje, ako su prouzročili štetu, broдар ne odgovara, osim ako se dokaže njegova krivnja ili krivnja osoba koje za njega rade. (izuzeti slučajevi, iznimne opasnosti, poznati rizici plovidbenog pothvata za koje se može pretpostaviti da ih broдар nije skrivio)

Broдар ne mora, kad dokaže uzročnu vezu između štete i izuzetog slučaja, dokazivati da nije kriv (dakle ako je postupio sa pažnjom urednog broдача), već korisnik prijevoza, ako bi želio dobiti naknadu od broдача, mora dokazati osobnu krivnju broдача ili krivnju njegovih djelatnika za štetne posljedice izuzetog slučaja – dokazana krivnja.

6. Povreda tjelesnog integriteta putnika

7. Odgovara na temelju dokazane krivnje, osim u slučajevima ako su smrt ili tjelesna ozljeda putnika nastali posredno ili neposredno zbog sudara broда, nasukanja, eksplozije, požara ili mana broда, kada broдар odgovara po osnovama pretpostavljene krivnje. Broдар ukoliko se želi osloboditi (pretpostavljene krivnje) mora dokazati da nije kriv, odn da nema propusta njegove dužne pažnje ili pažnje osoba za koje odgovara. (npr. da je mana broда bila skrivena)

8. Odgovornost za slijepog putnika

Odgovara na temelju pretpostavljene odgovornosti

9. Odgovornost broдача za ručnu prtljagu

Odgovara po istim načelima kao i za povredu tjelesnog integriteta putnika (dokazana – putnik sam brine za prtljagu i broдарu ne mora biti poznat uzrok štete, pa je putnik dužan dokazivati krivnju broдача; pretpostavljena – u onim slučajevima kad šteta od događaja nije u uzročnoj vezi s činjenicom da putnik sam čuva prtljagu)

10. Odgovornost broдача za predanu prtljagu

Krivnja broдача se uvijek pretpostavlja.

11. Odgovornost broдача za dragocjenosti

Isto ka i za predanu prtljagu – odgovara samo kad su dragocjenosti predane na čuvanje broдарu

12. Odgovornost kod drugih plovidbenih poslova

Broдар odgovara za plovidbenu sposobnost na osnovi pretpostavljene krivnje – tereti ga dužnost dokazivanja pažnje urednog broдача.

13. Odgovornost broдача za štete u tegljenju

Za naknadu štete koja nastane sudarom brodova koji plove u teglju ili između njih i trećih brodova, primjenjuju se odredbe o naknadi štete zbog sudara brodova – dokazana krivnja

58. IZVANUGOVORNA ODGOVORNOST

1. **Za smrt i tjelesne ozljede kupaca i drugih osoba u moru** koje prouzroči brod odgovara vlasnik broda, broda, ali i osoba koja u trenutku štetnog događaja upravlja brodom. Ipak nema odgovornosti vlasnika broda ni brodar, ako im je brod protupravno oduzet (odgovara osoba koje je u trenutku događaja upravljala brodom i osoba koja je protupravno oduzela brod)
 - e) Ako je smrt ili tjel. ozljeda prouzročena u području koje je proglašeno kupalištem ili u kojem je zabranjena plovidba – odgovornost uvijek postoji osim ako osoba koja odgovara ne dokaže da je oštećenik prouzročio štetu svojom namjerom ili krajnjom nepažnjom – to znači da je propisana vrlo stroga **objektivna (kauzalna) odgovornost**, a odgovorna se osoba može osloboditi odgovornosti samo dokazom kvalificirane krivnje oštećenoga.
 - f) Ako je smrt ili tjel. ozljeda prouzročena u morskome prostoru od 150m od obale, a taj pojas nije kupalište niti područje zabranjene plovidbe niti luke, prilazi lukama, uobičajeni plovni putovi, a nije ni namijenjen za športsku i sličnu plovidbu niti je područje zabranjenoga načina ili sredstava plovidbe, tada je odgovornost također stroga **objektivna (kauzalna)**, ali s mogućnošću da odgovorna osoba dokazuje da je nesretni slučaj prouzročen, pored namjere ili krajnje nepažnje oštećenoga i višom silom.
 - g) Ako je smrt ili tjel. ozljeda prouzročena u lukama, prilazima luka, na uobičajenim plovnim putovima, na području koje se isključivo koristi za športsku ili sličnu plovidbu ili na području udaljenom više od 150m od obale, a to nije morski prostor zabranjenoga načina ili sredstava plovidbe. U tom slučaju odgovornost je znatno ublažena. Vlasnik broda, brodar ili osoba koja upravlja brodom, odgovara na temelju **dokazne krivnje (nije postupio s dužnom pažnjom)**. Ovo je razumljivo jer je štetni događaj nastao u području koje je rezervirano za plovidbu, pa se ne mogu (niti smiju) očekivati osobe u moru.
 - h) Ako je smrt ili tjel. ozljeda prouzročena na području u kojemu su zabranjeni pojedini načini ili sredstva plovidbe (npr. Glisiranje, skijanje, prekoračenje brzine), a nesreća je nastupila za obavljanja zabranjenoga načina plovidbe ili plovidbe zabranjenim sredstvima, odgovornost je također opravdano vrlo stroga (**objektivna do granica apsolutnosti**), pa se osoba koja odgovara može osloboditi te odgovornosti jedino ako dokaže da je oštećenik prouzročio štetu svojom namjerom ili krajnjom nepažnjom.
2. **Odgovornost za oštećenje stvari i onečišćenje okoliša.**

Ova odgovornost obuhvaća odgovornost broda za štetu koju nanese operativnim obalama, lukobranima, lučkim uređajima i postrojenjima te drugim objektima u luci ili na moru. Odgovara brodar i brodovlasnik i to na temelju **objektivne odgovornosti (odgovara i za višu silu)**
3. **Odgovornost za onečišćenje od broda izlivanjem ulja (nafte) koje prevozi kao teret**

Ova se odgovornost regulira na međunarodnom planu i domaćim propisima. Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štete nastale onečišćenjem naftom (uljima) 1969. uređuje izvanugovornu odgovornost za materijalne štete onečišćenja koje pomorskom nezgodom nastupi izlivanjem nafte s brodova. Konvencija se dakle primjenjuje na tankere. Za materijalne štete trećima odgovaraju brodovlasnik (bez obzira na to jeli ujedno i brodar), i to na temelju **strove objektivne odgovornosti**.
Brodar se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta :
- d) Od onečišćenja nastala ratom, neprijateljstvima, građanskim ratom, ustankom

- e) Rezultat namjernog djelovanja ili propusta treće osobe, a brodovlasnik se može potpuno ili djelomice osloboditi od odgovornosti i ako dokaže da je šteta od onečišćenja u cijelosti ili djelomično prouzročena krivnjom oštećenoga.
 - f) U cijelosti potječe od nemarnog ili drugog štetnog postupka neke vlade ili njezinih organa koji se brinu za održavanje svjetionika ili drugih objekata za sigurnost plovidbe u obavljanju te funkcije.
-

59. MARPOL

Međunarodna konvencija o sprječavanju zagađivanja mora s brodova.

Prvo izdanje 1973, važeće iz 1978.

Dijelovi:

sprječavanje zagađivanja mora

I – uljem.

II – opasnim rasutim tekućinama.

III – opasnim tvarima u zapakiranom obliku.

IV – brodskim ispustima (santine, sivi i crni tankovi).

V – brodskim smećem.

VI – sprječavanje zagađivanja zraka s brodova (dim)

60. Isprave koje se izdaju temeljem MARPOL konvencije

Isprave koje se izdaju temeljem SOLAS konvencije

To su različite svjedodžbe koje potvrđuju da je konstrukcija i oprema broda u skladu sa SOLAS konvencijom, tj. da je brod siguran za plovidbu. Tu su uključene razne svjedodžbe koje izdaje HRB:

- **Svjedodžba o sigurnosti putničkog broda** koju mora imati svaki putnički brod koji obavlja međunarodna putovanja; vrijedi najviše 1 godinu.
- **Svjedodžba o sigurnosti konstrukcije teretnog broda** koju mora imati pomorski teretni brod od 500 BT i više; traje 4-5 godina; prestaje valjati nakon neke havarije, preinake, ili istekom roka.
- **Svjedodžba o sigurnosti opreme teretnog broda** koju mora imati brod od 500 GT i više, a obavlja međunarodna putovanja; traje 2 godine; prestaje valjati nakon neke havarije, ili preinake opreme na koju se odnosi.
- **Svjedodžba o sigurnosti radiotelefonijskog uređaja teretnog broda** koju imaju brodovi od 1600 BT i više; traje godinu dana.
- **Svjedodžba o sigurnosti nuklearnog teretnog broda** koju imaju svi teretni brodovi na nuklearni pogon; traje 1 godinu.
- **Svjedodžba o najmanjem broju članova posade** utvrđuje najmanji broj članova posade i ovlaštenja koja moraju imati.
- **Svjedodžba o sposobnosti broda** za krcanje žita u rasutom stanju temelji se na VI. poglavlju SOLAS-a. U prilogu mora imati i raznu tehničku dokumentaciju.

Dokument o udovoljavanju zahtjevima za brodove koji prevoze opasne terete temelji se na II poglavlju SOLAS-a.

- **Međunarodna svjedodžba o sposobnosti za prijevoz opasnih kemikalija u razlivenom stanju** izdaje se temeljem IBC-Code-a brodovima kojima je kobilica položena nakon 1.6.86. godine.

- **Međunarodna svjedodžba o sposobnosti za prijevoz ukapljenih plinova u razlivenom stanju** izdaje se temeljem VII poglavlja SOLAS-a brodovima kojima je kobilica položena nakon 1.6.86. godine
- **Svjedodžba o oslobođenju** zamjenjuje neku od navedenih svjedodžba, a izdaje se brodu koji izvanredno mora izvršiti jedno ili više putovanja u inozemstvo, ili ako vrši takva putovanja da ne mora udovoljavati svim zahtjevima SOLAS-a.

Ove svjedodžbe mora imati pomorski teretni brod na kojeg se primjenjuje SOLAS i koji obavlja međunarodna putovanja. Sastavljaju se na hrvatskom, a mogu biti i na engleskom jeziku. Tijekom vremena valjanosti (2, 3, 5 g,...) moraju se vršiti redoviti godišnji pregledi kako se ne bi izgubila valjanost same svjedodžbe.

61. Konvencije koje se odnose na pregled i nadzor brodova i spašavanje

1. SOLAS 74

Ovo je temeljna konvencija koja obuhvaća mnoge teme iz pomorstva. Trenutno vrijedi izdanje iz 1974. koje ima sljedeće dijelove.

I. Opće odredbe

II-1. Konstrukcija – struktura, pregradnja i stabilnost, strojni i električni uređaji

II-2 Konstrukcija – Protupožarna zaštita, otkrivanje i gašenje požara

III. Sredstva i uređaji za spašavanje

IV. Radiokomunikacije

V. Sigurnost plovidbe

VI. Prijevoz tereta

VII. Prijevoz opasnih tereta

VIII. Nuklearni brodovi

IX. Sustav upravljanja u svrhu sigurnosti

X. Mjere sigurnosti za vrlo brze brodove

XI. Posebne mjere za unaprjeđenje sigurnosti

XII. Dodatne mjere za brodove koji prevoze rasute terete

O ovoj konvenciji će biti govora i u ostalim predmetima

2. MERSAR

Merchant Ship Search and Rescue Manual, namijenjen trgovačkim brodovima koji sudjeluju u akciji traganja i spašavanja.

U prvom poglavlju MERSAR-a nalaze se odredbe o koordinaciji postupaka traganja i spašavanja. U drugom su poglavlju odredbe o tome kako će postupati brod u nevolji; primjerice, odašiljanje poruke o nezgodi, sastavni dijelovi poruke o nezgodi, kao što su podaci za identifikaciju broda, poziciju broda, vrstu opasnosti, kurs i brzinu broda, vrstu tereta i dr. U sljedećem je poglavlju postupak broda koji pruža pomoć, kao što je primanje poziva i potvrđivanje prijema poruke o pogibli, zatim pokušaj određivanja odakle dolazi poruka, kako brod koji je u opasnosti obavijestiti o svojem identitetu, poziciji, brzini i predviđenom vremenu dolaska. Važno je poglavlje o vođenju traganja, koje obuhvaća: vizualno traganje, traganje radarom, upute za manevriranje i dr.

3. IMOSAR

International Maritime Organization Search and Rescue, priručnik je namijenjen vladama država ugovornica kako bi organizirale vlastite službe traganja i spašavanja. S tim u vezi, u prosincu 1998.

Hrvatska je donijela Nacionalni plan traganja i spašavanja, čime su ispunjene obveze povezane s uspostavom Nacionalne službe traganja i spašavanja na moru.

62. Privilegiji na brodu

Privilegiji - tražbine koje na temelju zakona imaju pravo namirenja ispred svih tražbina, pa i onih koje su osigurane hipotekom (osim troškova nastali u sudskom izvršnom postupku prodaje broda) Privilegiji se smatraju zakonskim založnim pravom na brod i slijede brod u čije god on ruke prešao. Djeluju prema trećima i kada nisu upisani u upisnik brodova – dakle nije potreban upis Privilegirane tražbine su samo one koje su zakonski taksativno navedene. Naš PZ ih je razvrstao u 5 razreda:

1. tražbine za plaće i druge iznose koji se duguju zapovjedniku broda, časnicima i drugim članovima posade u svezi s njihovim zaposlenjem na brodu, uključujući troškove povratnog putovanja i doprinose za socijalno osiguranje koji se plaćaju u njihovo ime
2. tražbine za smrt ili tjelesne ozljede koje su se dogodile na kopnu ili moru u neposrednoj vezi s iskorištavanjem broda
3. tražbine s naslova nagrade za spašavanje broda
4. tražbine za lučke naknade, troškove plovidbe kanalima i drugim plovnim putovima, te troškove peljarenja
5. tražbine po osnovi izvanugovorne odgovornosti za materijalne gubitke ili oštećenja prouzročena uporabom broda, izuzev gubitka ili oštećenja tereta, kontejnera i putničkih stvari koje se prevoze brodom.

Privilegiji na brodu obuhvaćaju i pripadak i vozarinu, prevozninu, tegljarinu te tražbine koje se duguju s osnove nagrade za obavljeno spašavanje na onom putovanju tijekom kojeg je nastala tražbina osigurana pomorskim privilegijem.

Odredbe o pomorskim privilegijama ne primjenjuju se radi osiguranja tražbina koje su nastale ili su posljedica :

- šteta nastalih u svezi s prijevozom ulja ili drugih opasnih i štetnih tvari morem za koje se plaća naknada prema međunarodnim konvencijama ili nacionalnom pravu koje predviđa kauzalnu odgovornost i obvezno osiguranje ili drugi način osiguranja tražbine
- radioaktivnih svojstava ili kombinacije radioaktivnih svojstava s otrovnim, eksplozivnim ili drugim opasnim svojstvima nuklearnih goriva, ili radioaktivnih proizvoda ili smeća

Pomorski privilegiji ne prestaju promjenom vlasnika ili upisa ili zastave broda ako ovim Zakonikom nije drugačije određeno.

Privilegiji na brodu ne odnose se na tražbine koje se vlasniku broda duguju s osnove ugovora o osiguranju.

Iznimno od prvenstvenoga reda, pomorski privilegiji koji osiguravaju tražbine s naslova za spašavanje broda imaju prednost pred svim drugim pomorskim privilegijima koji terete brod prije vremena u kojem su obavljene radnje, zbog kojih je nastao navedeni pomorski privilegij.

Privilegiji na brodu prestaju:

1. utrućem tražbine osigurane privilegijem
2. protekom jedne godine – za toč. 1 rok se računa od trenutka iskrcaja tražitelja s broda
za toč. 2-5 rok se računa od trenutka kad nastanu osigurane tražbine
3. prodajom broda u ovršnom ili stečajnom postupku
4. osnivanjem fonda ograničene odgovornosti za tražbine osigurane privilegijima na brodu koje su podvrgnute ograničenju odgovornosti
5. Pomorski privilegiji prestaju proglašenjem broda pomorskim plijenom, odnosno ratnim plijenom na moru. Ako brod bude oslobođen, pomorski privilegiji, koji prema točki 2 nisu prestali prije nego što je brod zaplijenjen, ponovno će se uspostaviti.

By: magnificus

Odredbe ovoga Zakonika o privilegijama na brodu primjenjuju se i kad brod iskorištava osoba koja nije vlasnik broda, osim ako je brod vlasniku oduzet nedopuštenom radnjom, a vjerovnik koji ima privilegij za tražbinu nije savjestan.

Prestankom privilegija na brodu ne prestaje i tražbina koja je bila osigurana privilegijem.

Ustupanjem tražbine osigurane privilegijem na brodu prenosi se i privilegij na brodu.

Privilegij na brodu ne prestaje brisanjem broda iz upisnika brodova.

Ove odredbe o privilegijama na brodu ne odnose se na brodove upisane u upisnik javnih brodova.

Odredbe ovoga PZ o založnim pravima primjenjuju se i na brodice, jahte, brodove u gradnji i jahte u gradnji koji se nalaze u plutajućem stanju.