

POMORSKO I OPĆE PROMETNO PRAVO

Zakon o pomorskom
dobru i morskom
bela 158.03

1. POMORSKO DOBRO

* Pomorsko dobro - je opće dobro od interesa za RH, te ima nienu osobitu zaštitu, a koristi se pod uvjetima i na način propisan zakonom.

Pomorsko dobro čine: unutrašnje morske vode, teritorijalno more njegovo podmorje i dijelovi kopna koji su po svojoj pravnoj prirodi namijenjeni javnoj pomorskoj upotrebi (morsko obala, luke, gatovi, hridi, nasipi itd.)

Morska obala - proteže se od crte srednjih niskih voda i obuhvaća pojas kopna koji je ograničen crtom do koje dopiru najveći valovi za nevremena. ^{viši visokih} ^{uporabi} je pojas kopna namijenjen pomorskoj plovidbi i morskom brodom (iskorištavanje mora)

Na pomorskom dobru ne mogu se stjecati ni pravo vlasništva ni druga stvarna prava po bilo kojoj osnovi. Svakoj osobi dopuštena je uporaba pomorskog dobra.

Pomorskim dobrom upravlja i štiti RH neposredno ili putem županije. Upravni i inspekcijski nadzor vrši ministarstvo nadležno za pomorstvo.

➔ Premda je pomorsko dobro u općoj upotrebi, ipak se fizičkim i pravnim osobama može koncesijom odobriti posebna uporaba pod uvjetima da takvo korištenje nije u suprotnosti sa interesima RH. Davanjem pomorskog dobra na posebnu uporabu mogu se druge osobe djelomice ili potpuno isključiti iz takve uporabe, osim u slučaju više sile ili nevolje na moru. U pomorskom se zakoniku potanje, na osnovi Zakona o koncesijama uređuju uvjeti i postupak za izdavanje koncesija.

Pomorski zakonik predviđa:

- koncesiju za razdoblje do 4 godine (a nije riječ o čvrstim objektima koji se teško uklanjaju, daje ju županijska skupština)
- koncesija do 4 godine (ali uključuje izgradnju čvrstih objekata koji se teško uklanjaju)
- koncesija preko 4 godine, ove dvije vrste koncesija daje županijska skupština uz suglasnost ministra.
- koncesiju na razdoblje 12 godina i više ali ne duže od 33 godine daje Vlada RH.
- koncesiju na razdoblje preko 33 godine daje Sabor RH.

Fizičkim i pravnim osobama za obavljanje djelatnosti na pomorskom dobru koje ne isključuje niti ograničava opću uporabu pomorskog dobra daje se koncesijsko odobrenje. Ovo odobrenje daje se na zahtjev, a daje ga Vijeće za koncesije na rok od 1 godine, vijeće ima 5 članova koje imenuje ministar, i djeluje pri županijskom uredu za pomorstvo..

Dio pomorskog dobra, namijenjen za potrebe obrane i za druge objekte od interesa za RH može se odlukom Vlade isključiti iz opće uporabe.

2. DRŽAVNA PRIPADNOST I UPIS BRODOVA

* Državna pripadnost broda je jedno od mjerila individualizacije i indentifikacije broda. Podrazumijeva pravnu vezu između broda i države čiju zastavu brod ovlašteno vije, obilježava pripadnost nekoj državi koju brod stiče na temelju materijalnih i formalnih pretpostavka.

1) Materijalne pretpostavke nužne za stjecanje državne pripadnosti razilice su u pojedinim državama. Međutim većina država kao osnovni materijalni uvjet zahtjeva da su vlasnici broda čija je državna pripadnost u pitanju državljani te države (države zastave), u nekim se državama zahtjeva da su časnici i određeni broj posade državljani države zastave, postoje države koje će svoju državnu pripadnost dodijeliti na osnovi činjenice prebivališta vlasnika za određeno vrijeme na području te države, bez obzira na državljanstvo. Konačno postoji skupina država koje su vrlo liberalne u priznavanju državne pripadnosti brodovima jer ne traže ispunjenje određenih materijalnih pretpostavki, dosta je samo formalni upis broda.

AKTIVNE JEFTINE

Stjecanjem tzv. pogodbene zastave vlasnici brodova izbjegavaju obveze koje bi morali snositi u zemljama svoje stvarne pripadnosti. Pojava pogodbenih zastava danas izaziva poteškoće u različitim područjima (socijalnom, upravnom, radnom), a osobito pogađa zemlje u razvoju u njihovim nastojanjima da izgrade vlastitu trgovačku mornaricu (Liberija, cipar, bahami, bermudi, somalija)

Panama

Konvencija o otvorenom moru Ženeva 58, propisala je da svaka država određuje uvjete za dodjelu državne pripadnosti brodovima, kao i uvjete upisa te prava na vijanje zastave. Brodovi pripadaju državi čiju su zastavu noseći.

Postojanje stvarne veze između države i broda. Potrebno je i da država stvarno vrši nadzor nad brodovima svoje zastave. I konvencija o pravu mora 82, ponavlja potrebu za postojanje stvarne veze. Međutim ni u zakonskim tekstovima nema potanij objašnjenja što ta bitna veza obuhvaća. S toga pravno nije bilo nikakve zapreke da tzv. države s otvorenim upisnicima podjeljuju pogodovne zastave raznim brodovima.

Konvencija UN-a o uvjetima za upis brodova 86, osnovni cilj je da svim državama zastave nametnu strogi kriterij glede preduvjeta za upis, dužnost nadzora nad brodovima i sigurnost indentificiranja svih osoba koje sudjeluju u upravljanju i poslovanju brodom kako bi se mogle podvesti pod odgovornost.

HRVATSKI REGISTAR BRODOVA

Formalna je pretpostavka za priznavanje državne pripadnosti upis u odgovarajući upisnik brodova, nakon čega se izdaje isprava koje služi kao dokaz državne pripadnosti. U nas se ta isprava naziva upisni list.

Kako brod stječe hrvatsku državnu pripadnost?

Hrvatsku državnu pripadnost brod stječe upisom u odgovarajući upisnik brodova ili izdavanjem privremenog plovidbenog lista.

Brod koji je stekao hrvatsku državnu pripadnost ima pravo i dužnost vijanja zastave RH.

PZ predviđa a) obvezno i b) fakultativno upisivanje

obvezno - brod koji je u cijelosti u vlasništvu hrvatskog državljanina s prebivalištem u RH, ili pravnih osoba sa sjedištem u RH

fakultativno - brod koji je u vlasništvu strane osobe ili hrvatskog državljanina s prebivalištem u inozemstvu, ako je brodar toga broda hrvatsko trgovačko društvo ili hrvatski državljanin s prebivalištem u RH, uz uvjet da se sa time složi vlasnik broda

- brod koji je u vlasništvu stranih osoba uz uvjet da RH obavlja kontrolu nad brodom i ako taj upis dopusti ministarstvo

- jahta koja je u vlasništvu strane osobe ako jahta pretežno boravi u moru RH

U upisnik brodova u gradnji može se upisati ako to zahtjeva vlasnik broda brod koji se gradi u hrvatskom brodogradilištu.

Ne može se u hrvatski upisnik upisati brod koji je već upisan u inozemni upisnik.

Po našim propisima brod se briše iz upisnika brodova:

- ako je propao ili se pred postavlja da je propao (ako su od primitka posljednje vijesti o brodu prošla 3 m).
- ako više ne ispunjava uvjete za obvezni i fakultativni upis u upisnik
- ako se trajno povuče iz plovidbe
- ako se upiše u neki drugi hrvatski upisnik brodova

Upisnici brodova su javne knjige, a vode ih lučke kapetanije.

- Postoje ovi upisnici:
- 1) upisnik trgovačkih brodova
 - 2) upisnik ribarskih brodova
 - 3) upisnik javnih brodova
 - 4) upisnik brodova u gradnji

Upisnici se sastoje od: a) glavne knjige
b) zbirke isprava

Glavna knjiga sastoji se od uložaka. Uložak ima list a, list b, list c (upisnik javnih brodova samo list a i b). Svaki se brod upisuje u poseban uložak.

List a - podaci o identitetu broda i osnovne tehničke značajke

List b - tvrtka, ime, sjedište i prebivalište vlasnika broda. Podaci o brodaru koji nije vlasnik broda mogu se upisati radi evidentiranja brodara

List c- upisuju se stvarna prava kojima je brod opterećen, zakup broda, brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod, pravo prvokupa, druga ograničenja kojima je podvrgnut vlasnik broda, te sve zabilješke za koje nije određeno da se upisuju u drugi list uložaka.

Vlasnik brodice, a to je plovni objekt koji formalno nije brod, ako udovoljava uvjetima za upis, može zatražiti da se brodice upiše u upisnik brodova (radi toga da vlasnik može osnovati hipoteku u korist vjerovnika)

Upis i brisanje brodica *čl 202 PZ-a*

Brodica se upisuje u očevidnik brodica koju vodi lučka kapetanija na čijem je području prebivalište ili sjedište vlasnika brodice. Iznimno brodice se može upisati u očevidnik brodica lučke kapetanije na čijem području brodice stalno ili pretežito zadržava ili plovi.

U očevidnik brodica upisuje se brodice koja je vlasništvo osobe s prebivalištem odnosno sjedištem u RH.

Međutim u očevidnik brodica može se (dakle fakultativno) upisati i brodice koja je u vlasništvu strane osobe ili državljanina RH koji nema prebivalište u RH, *ali brodice pretežito boravi u RH*

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

Očevidnik je javna knjiga, a izvod iz nje ima dokaznu snagu javne isprave.

Brodica se briše iz očevidnika u sljedećim slučajevima:

- ako propadne ili se pretpostavlja da je propala
- ako više ne udovoljava uvjetima o obveznom upisu u očevidnik
- ako se trajno povuče iz plovidbe
- ako postane pripadak broda ili se preinakom smanji na manje od 3 metra
- ako se upiše u drugi očevidnik brodica */m.u. upisnik jata*

Brodica upisana u očevidnik brodica stječe hrvatsku državnu pripadnost, dužne su izvan granica teritorijalnog mora viti hrvatsku zastavu.

3. STVARNA PRAVA NA BRODU *čl 208 PZ*

Pomorski zakonik oslanja se na konvenciju za izjednačavanje nekih pravila o pomorskim privilegijama i hipotekama 1926.

Brod je pokretna, nepotrošna i sastavljena stvar.

Politički i gospodarski razlozi dovode do potrebe da se brodovi evidentiraju i da se u stvarnopravnim raspolaganjima tretiraju kao nekretnine. Brodovi se tako u pravnom smislu imobiliziraju.

Pomorski zakonik popisuje da se stvarna prava na brodu upisuju u upisnik brodova. Za valjanost pravnih poslova traži se pismeni oblik. Pravo vlasništva i hipoteka na brodu imaju pravni učinak prema trećima od trenutka upisa u upisnik brodova. Pravni učinak takva upisa u odnosu prema drugim upisima ovisi o redu prednosti (za prednost upisa mjerodavan je trenutak kada je prijedlog upisa stigao lučkoj kapetaniji).

Odredbe o konstitutivnosti upisa ne odnosi se na sljedeće slučajeve:

- ① prijelaz prava vlasništva broda na osiguratelja prihvaćanjem izjave osiguranika o napuštanju broda ili isplatom naknade iz osiguranja kod potpunog gubitka osiguranog broda
- ② stjecanjem stvarnih prava nasljeđivanjem, dosjelošću ili javnom sudskom prodajom
- ③ stjecanje i prestanak stvarnih prava na potonulim brodovima, ako su ta prava stečena, odnosno prestala zbog propusta da se brod izvadi u popisanom vremenu → *vlasnik ne izvadi potonulu stvar u*
- ④ proglašenjem broda pomorskim plijenom, *odnosno redovno od tog - postaje vlasništvo RH*

Brod je nepotrošna stvar jer je namijenjen trajnom korištenju

Brod kao sastavljena stvar sastoji se od samostalnih i nesamostalnih dijelova i pripadaka.

Pripadak broda jesu stvari koje po svojoj namjeni trajno služe njegovoj uporabi, međutim pripadci su i sve stvari koje su upisane u brodski inventar. Pripadak slijedi pravnu sudbinu glavne stvari.

- PRavo Vlasnika*
- Vlasnik broda može :
- a) prenijeti brod na drugu osobu uz naknadu ili bez naknade
 - b) osnovati hipoteku
 - c) prenijeti ili otuđiti napuštanjem broda u korist osiguratelja
 - d) sklapati ugovore o plovidbenim poslovima i o zakupu

Brisanje broda iz hrvatskog upisnika mogu biti oštećeni založni vjerovnici, kojima u stranom upisniku njihova prava ne moraju biti priznata onako kako su priznata po hrvatskom pravu. Stoga PZ predviđa da se brod ne može brisati iz hrvatskog registra ako se tome protivi vjerovnik privilegiranih tražbina ili ne pristane vjerovnik hipotekarne tražbine (ne mora biti zabrane ako se da zadovoljavajuće osiguranje, zabrana ne vrijedi ako se

brod briše radi toga što je propao, ako se upiše u drugi hrvatski upisnik, niti na prijenos vlasništva napuštanjem u korist osiguratelja).

Brod, brod u gradnji i jahta mogu biti u suvlasništvu.

Pravo vlasništva nad brodom u gradnji obuhvaća stvari koje su u brodu u gradnji ugrađene ali i stvari koje nisu ugrađene ako su prema svojoj izradi namijenjene za ugrađivanje u određeni brod.

Osim klasičnih naslova stjecanja vlasništva, za brodove postoje i specifični naslovi stjecanja i gubitka prava vlasništva:

- proglašenje broda ratnim plijenom
- prijenos prava vlasništva na osiguratelja prihvaćanjem izjave o napuštanju
- isplatom naknade iz osiguranja
- propustom vađenja potonule stvari
- ugovor o gradnji broda. - brod u gradnji propada brodograditelju - prae iuris
RETENCIJA

Hipoteka na brodu - *založno pravo*

Hipoteka na brodu - založno je pravo prema kojem je vjerovnik ovlašten namiriti se iz prodajne cijene broda ostvarene sudskom prodajom.

Hipoteka može sadržavati i ovlaštenje vjerovnika da ako ne bude isplaćen, namiri svoje dospjelo nepodmireno potraživanje iskorištavanjem broda.

Hipoteka prati brod, djeluje prema svim osobama, bez obzira na promjenu vlasnika broda, čim se upiše u upisnik brodova. Osnova za upis hipoteke je ugovor ili sudska odluka.

Hipoteka na brodu danas je nužan stvarnopravni sustav osiguranja za dugoročne kredite broda. Posebno je važna pri gradnji broda, stoga se odredbe o hipoteci na brodu primjenjuju i na hipoteku na brodu u gradnji. Nakon dovršene gradnje broda, prijenosom upisnika broda iz upisnika brodova u gradnji u odgovarajući upisnik brodova, prenosi se i hipoteka.

Hipoteka obuhvaća sve sastavne dijelove broda i njegove pripadke.

Hipoteka obuhvaća i naknadu iz osiguranja broda koja pripada vlasniku broda.

Hipoteka ne obuhvaća vozarinu, prijevozninu, tegljarinu, zakupninu, niti nagrade za obavljeno spašavanje na moru.

Hipoteka ne obuhvaća ni iskorištavanje ni uporabu broda.

Brod opterećen hipotekom može se povući iz plovidbe samo uz pristanak hipotekarnih vjerovnika.

Kako se namiruju hipotekarni vjerovnici?

Hipotekarnim vjerovnicima pripada prednost da se namire iz broda, poslije namirenja pomorskih privilegija i ostvarenja retencije brodograditelja i brodograditelja u sudskom izvršnom postupku. Dakle, ostali obični vjerovnici dolaze na red u naplati svojih potraživanja iz broda tek poslije hipotekarnih vjerovnika. Ako konkurira više hipotekarnih vjerovnika, prednost u namirenju ima onaj koji je prije upisao svoje pravo u upisniku brodova. Prije upisane hipoteka isključuje namirenje kasnije hipoteke, sve do svojeg potpunog namirenja. Za prednost upisa mjerodavan je trenutak kad je prijedlog upisa stigao organu koji vodi upisnik brodova. Upisi koji su stigli u isto vrijeme imaju isti red prvenstva.

Može se osnovati i podhipoteka u korist treće osobe. U tom slučaju hipotekarni dužnik može ispuniti svoj dug hipotekarnom vjerovniku samo uz pristanak podhipotekarnog vjerovnika ili ako dužnu svotu položi na sud.

Hipoteka na brodu prestaje:

- brisanjem
- prodajom broda u ovršnom ili stečajnom postupku
- proglašenjem broda pomorskim plijenom

Privilegiji na brodu

tražbine koje su zakonima određene, a imaju prednost nad ostalim tražbinama
Postoje tražbine što ih zakonski propisi zbog njihove važnosti posebno povlašćuju i osiguravaju. To su tražbine koje na temelju zakona imaju prednost, ispred svih tražbina, pa i onih koje su osigurane hipotekom. Smatraju se zakonskim založnim pravom na brodu. Takve zakonskim založnim pravom osigurane tražbine, slijede brod u cijeloj god on ruke prešao. Djeluju prema trećima iako nisu upisane u upisnik brodova. Privilegirane su samo one tražbine koje zakon taksativno nabraja.

Privilegiji na brodu razvrstani su u 5 razreda:

ostalo ispi → OVRŠNI ZAKON
ČL 241 MINJANO

Prvi razred - sudski troškovi učinjeni u zajedničkom interesu svih vjerovnika u postupku ovrhe i osigurana radi toga da se sačuva brod ili da se provede prodaja, troškovi čuvanja i nadzora od ulaska broda u posljednju luku, lučke naknade, troškovi peljarenja, tražbine iz osnova socijalnog osiguranja itd,

Drugi razred - tražbine s osnova plaća zapovjednika i ostalih članova posade

Treći razred - tražbine na osnovi nagrade za spašavanje na moru, te doprinosi brodova u zajedničkoj havariji

Četvrti razred - tražbine na osnovi naknade štete zbog sudara ili drugih nezgoda plovidbe, zbog tjelesnih ozljeda putnika i članova posade, zbog oštećenja i gubitka tereta i prtljage.

Peti razred - tražbine iz ugovora što ih zapovjednik na temelju svoga ovlaštenja ugovorio za stvarne potrebe da se brod očuva ili nastavi putovanje.

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

Privilegiji na brodu, međutim ne odnose se na tražbine koje brodovlasniku duguju na osnovi ugovora o osiguranju a niti na tražbine naknade nuklearne štete.

Red prvenstva u privilegiranim tražbinama

Kako se namiruju?

Tražbine osigurane privilegijem na brodu posljednjeg putovanja imaju prednost pred tražbinama prijašnjeg putovanja i tako redom unatrag. Takav je sustav prvenstva, suprotan sustavu hipoteke.

Tražbine osigurane privilegijem na brodu što se odnose na isto putovanje namiruju se po razredima, po zakonskom prvenstvu reda.

PRESTAJE:

1) Prestankom tražbine osigurane privilegijem prestaje i privilegij na brodu.

2) Privilegij kao povlastica prestaje i nakon isteka određenog roka. Ta prava prestaju protekom 1 godine, osim za 5 razred - protekom 6 mjeseci (zakon za svaku tražbinu određuje trenutak početka računanja roka) Utrnućem povlastice ne mora prestati tražbina kao takva, ali ona gubi obilježje povlaštene.

3) Pomorski privilegiji prestaju i: - prodajom broda u ovršnom i stečajnom postupku

- proglašenjem broda pomorskim plijenom

Privilegij na brodu ne prestaje brisanjem broda iz upisnika brodova.

5. ODGOVORNOST BRODARA ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE POMORACA

Za štetu nastalu zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade odgovara brodar ako ne dokaže da šteta nije nastala zbog njegove krivnje (predpostavljena krivnja).

U slučaju tjelesne ozljede ili smrti člana posade nastale zbog opasne stvari ili opasne djelatnosti, brodar odgovara na temelju objektivne odgovornosti (oslobađa ga viša sila, ako je šteta nastala radnjom oštećenika ili radnjom treće osobe, koju on nije mogao predvidjeti i čije posljedice nije mogao izbjeći ili otkloniti).

Ako član posade tjelesnu ozljedu pretrpi na radu ili u svezi s radom na brodu zbog nepostojanja uvjeta za siguran rad, brodar uvijek odgovara ako ne dokaže da je član posade broda štetu izazvao namjerno ili krajnjom nepažnjom (poostrežena objektivna odgovornost) (jedini razlog za oslobađanje je dokazana kvalificirana krivnja člana posade - oštećenika).

6. OPĆE OGRANIČENJE ODGOVORNOSTI BRODARA

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

Ograničena odgovornost postoji kad dužnik odgovara do unaprijed određene svote cijelom svojom imovinom - osobna m. ocl.

- kad odgovara određenom vlastitom imovinom st. djelom imovine ili u potpunosti koja odgovara određ. imovini

Razlog za uvođenje načela ograničenja odgovornosti bio je prije svega gospodarski. Prevelik je bio rizik pomorskog pothvata. Neograničena odgovornost mogla je destimulativno djelovati na pomorsko poduzetništvo.

U pomorskim odnosima susrećemo ugovornu i izvanugovornu odgovornost za štetu. Opće načelo ograničenja odgovornosti primjenjuje se na izvanugovornu i ugovornu odgovornost u sustavu ograničenja. Osim općeg

Ne odgovara samo za onu nuklearnu štetu koju su neposredno prouzročili rat, neprijateljstva, građanski rat i ustanak. Dokaže li poduzetnik da je oštećenik namjerno prouzročio nuklearnu štetu, sud može osloboditi poduzetnika njegove odgovornosti prema takvu oštećeniku.

Konvencija prihvaća načelo ograničenja odgovornosti do određene visine.

~~OGRAĐENA~~

7. IZVANUGOVORNA ODGOVORNOST BRODARA

Radi se o odgovornosti za štetu koju iz izvanugovornog odnosa prouzroči brod osobama i stvarima izvan broda i okolišu. Za sudar brodova i nuklearne štete vrijede posebna pravila.

3. Odgovornost za smrt i tjelesne ozljede kupaca

Odgovara vlasnik broda, brodar ali i osoba koja u trenutku štetnog događaja upravlja brodom. Nema odgovornosti brodarka ni vlasnika broda ako im je brod protupravno oduzet.

Temelj odgovornosti ovisi o području gdje je štetni događaj nastupio:

- ako je u kupalištu ili u kojem je zabranjena plovidba - odgovara se vrlo strogo objektivna odgovornost, a odgovorna osoba može se osloboditi samo dokazom kvalificirane krivnje oštećenog
- u prostoru do 150 m od obale - tada je odgovornost također stroga objektivna, ali s mogućnošću do odgovorna osoba dokazuje da je nesretni slučaj prouzročen, pored namjere i krajnje nepažnje oštećenog, i višom silom
- u lukama, plovnim putovima, ili na području udaljenom više od 150 m - odgovara se na temelju dokazane krivnje (nije postupao sa dužnom pažnjom)
- ako je smrt ili tjelesna ozljeda prouzročena na području u kojemu su zabranjeni načini plovidbe (npr. glisiranje), a nesreća je nastupila za obavljanja zabranjenog načina plovidbe - odgovornost je vrlo stroga objektivna, može se osloboditi odgovornosti ako dokaže da je oštećenik prouzročio štetu svojom namjerom ili krajnjom nepažnjom.

5. Odgovornost za onečišćenje od broda izljevanjem ulja koje se prevozi kao teret

Za materijalne štete trećima odgovara vlasnik i to na temelju stroge objektivne odgovornosti. Osloboda se ako dokaže da je šteta nastala ratom, neprijateljstvima, ili višom silom

da je šteta rezultat namjernog djelovanja treće osobe ili krivnjom oštećenog
da šteta u potječe od nemarnog postupka vlade ili njenog organa
Odgovornost brodarka ograničena je visinom. Nije li osobno kriv odgovara do iznosa od 2000 zlatnih franaka po brutoregistarskoj toni, ali najviše do 210 milijuna tih franaka.

9. UGOVOR O GRADNJI BRODA

Ugovor kojim se brodograditelj obvezuje prema projektu i tehničkoj dokumentaciji sagraditi novi brod u određenom roku, a naručitelj se obvezuje za izgrađeni brod platiti ugovornu cijenu.

Traži se pismena forma.

Brod u gradnji pripada brodograditelju. Brodograditelj je dužan obaviti gradnju prema ugovoru i pravilima struke i na način da se brodu mogu izdati isprave o sposobnosti za plovodbu.

Naručitelj ima pravo nadzora nad izvršenjem gradnje broda i u tu svrhu može odrediti jednog ili više inspektora gradnje. Ako inspektor utvrdi da izvođenje nije u skladu s ugovorom ili pravilima struke, dužan je odmah brodograditelju uputiti pismenu primjedbu o tome. Ako brodograditelj ne prihvati primjedbu, mora o tome odmah pismeno obavijestiti naručitelja i zahtijevati postupak koji je za takav slučaj predviđen u ugovoru. Ako ugovorom takav postupak nije predviđen, spor rješava sud.

Osim inspektora gradnje, postoje i inspektori klasifikacijskih zavoda koji nadziru gradnju i djeluju prema pravilima zavoda. Stoga postoji pravo i dužnost Hrvatskog registra brodova, da na zahtjev stranaka obavlja nadzor nad gradnjom.

Brodograditelj ne odgovara za nedostatke gradnje ako dokaže da je do njih došlo zbog toga što je pri određenim radovima postupio po zahtjevu naručitelja i upozorio ga na mogućnost nastanka štetnih posljedica.

Kad naručitelj daie materijal, brodograditelj mora pregledati materijal. Utvrdi li nedostatke materijala o tome mora obavijestiti naručitelja, jer u protivnome odgovara za štetne posljedice. Neće odgovarati ako je naručitelj unatoč upozorenjima zahtijevao da se ipak ugradi takav materijal.

opće → vlastitom imovinom (do unaprijed određene svote)

globalno → zasnovano na ugovoru

ograničenja postoji i posebno ograničenje odgovornosti koje se zasniva na određenom ugovoru (npr. prijevoz stvari i putnika).

Opće ograničenje odgovornosti krainja je granica do koje dužnik-brodar odgovara.

U novije vrijeme predviđa se specifično ograničenje odgovornosti za štete od onečišćenja uljima, poseban režim odgovornosti i ograničenja odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova, kao i odgovornost i ograničenje odgovornosti pri prijevozu nuklearnih tvari.

Sustavi ograničenja odgovornosti brodara.

Tri osnovna sustava:

3 sustava:

1) Po sustavu abandona (mediteranski sustav) - vlasnik broda odgovara neograničeno i osobno cijelom svojom imovinom za čine i obveze zapovjednika, ali je ujedno ovlašten da se riješi neograničene osobne odgovornosti abandonom (prepuštanjem) broda i vozarine (prijevoznine) za ono putovanje na kojemu je nastala obveza. Brod se prepušta vjerovnicima. Abandonom se ne prenosi vlasništvo na vjerovnika, nego se brod samo prepušta vjerovnicima radi namirenja, a eventualni preostali višak pripada brodovlasniku.

2) Po sustavu egzekucije (njemački sustav) - brodar je odgovarao za određene obveze samo brodom i vozarinom (prevozninom), a ta se imovina podvrgavala postupku izvršenja da bi se namirili vjerovnici

3) Sustav odgovornosti ograničene na određenu svotu (engleski sustav) - ograničenje odgovornosti za svaki štetni događaj do utvrđenog iznosa prema veličini broda na osnovi (registarske) tonaže. To znači da brodar odgovara svom svojom imovinom, ali samo do unaprijed točno određene svote.

Svim je sustavima zajedničko da se brodar ne može poslužiti ograničenjem odgovornosti ako ga tereti osobna krivnja.

Opće ograničenje odgovornosti brodara u Hrvatskoj

Pomorski zakonik je uredio područje općeg ograničenja odgovornosti u skladu s konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine 1976.

Tako se nabrajaju tražbine podvrgnute ograničenju odgovornosti a to su:

1. tražbine zbog smrti ili tjelesnih ozljeda ili zbog gubitka ili oštećenja imovine do kojih je došlo na brodu ili u neposrednoj vezi s korištenjem broda, kao i daljnje štete koje iz toga proizlaze
2. tražbine zbog svake štete koja proizlazi iz zakašnjenja u prijevozu morem tereta, putnika i njihove prtljage
3. tražbine zbog drugih šteta koje proizlaze iz povrede izvanugovornih prava, koje su nastale u neposrednoj vezi s iskorištavanjem broda ili radnjama spašavanja
4. tražbine drugih osoba, a ne osoba koja odgovara, zbog mjera poduzetih radi sprečavanja ili smanjenja štete za koju osoba koja odgovara može ograničiti svoju odgovornost u skladu sa zakonom

Postoje tražbine koje se isključuju iz ograničenja odgovornosti. Tako se opće ograničenje odgovornosti neće primijeniti na

- tražbine iz naslova spašavanja ili doprinosi u zajedničkoj havariji,
- tražbine zbog šteta onečišćenjem od broda izljevanjem ulja koje se prenosi kao teret
- tražbine podvrgnute nekoj konvenciji ili nacionalnom pravu koje zabranjuju ograničenje odgovornosti za nuklearne štete
- tražbine službenika broda ili spašatelja.

Brodar gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koje je brodar učinio u namjeri da prouzroči štetu ili iz krajnje nepažnje, znajući da će šteta vjerovatno nasutpiti.

Brodar ne može ograničiti svoju odgovornost za štete nastale smrću ili tjelesnom ozljedom osoba koje brodar zapošljava.

Poduzetnik nuklearnog broda

- nositelj odgovornosti

Poduzetnik odgovara vrlo strogo, tj. na osnovu objektivne odgovornosti s ograničenim mogućnostima oslobođanja od odgovornosti.

Ovlašten od države ili država sama iskonstruira nuk. brod

K. o. odgov. poduzetnika n. b.

SMRT, OZLJEDA, GUBITAK ILI OŠTEĆENJE STVARI

2509 RADN. SVOJSTAVA : D2.
N 90114, RAD. PROLUKOTA I OTRPADA

Brodograditelj koji drži brod u gradnji imaju pravo zadržanja (retencija) dok im ne budu isplaćene tražbine iz ugovora o gradnji broda.

Brodograditelj je dužan o svom trošku otkloniti nedostatke za koje odgovara. Ako se nedostaci nemogu otkloniti, naručitelj može tražiti smanjenje cijene. Ako je pak neotklonjivi nedostatak bitan, naručitelj ima pravo raskinuti ugovor. U svakom slučaju naručitelju ostaje pravo naknade štete.

Brodograditelj odgovara i za skrivene nedostatke broda koji se otkriju tijekom godine, računajući od dana predaje broda naručitelju, uz uvjet da ga naručitelj pismeno obavijesti o tim nedostacima čim ih otkrije.

11. UGOVOR O POMORSKOJ AGENCIJI

Zbog složenosti pomorskog poslovanja danas postoje specijalizirane pomorske agencije koje obavljaju svakojake brodske poslove u luci, a bave se posredovanjem i zastupanjem u pojedinim granama toga poslovanja. Usluge pomorskih agenata potrebne su jer određene poslove ne bi mogao uspješno obavljati brodar iz svojega sjedišta, ni zapovjednik broda koji ne poznaje specifične prilike u pojedinim lukama a i nema vremena da se upušta u složene administrativne i komercijalne poslove.

Ugovorom o pomorskoj agenciji pomorski agent obvezuje se na temelju opće ili posebne punomoći, u ime i za račun nalogodavatelja obavljati pomorsko agencijske poslove te poslove pomaganja, posredovanja i zastupanja, a nalogodavatelj se obvezuje da agentu nadoknadi troškove i plati nagradu.

Pomorsko agencijski poslovi - prihvaćanje i otprema brodova
- posredovanje pri sklapanju ugovora o iskorištavanju brodova, kupoprodaji gradnji i popravku broda, osiguranju brodova, opskrbi zaliha na, popunjavanje posadom, te briga o putnicima i posadi

Agenti se mogu podijeliti prema sadržaju poslova:

1. u sklopu poslova pomaganja agent obavlja različite poslove u luci. Brine se da se pribavi brodu mjesto za pristajanje, obavještava zainteresirane o dolasku broda, obavlja formalnosti s carinskim, lučkim, pomorskoupravnim i zdravstvenim organima. Brine se o ukrcaju, iskrcaju i predaji tereta. Plaća lučke nekadne, naplaćuje vozarinu to obavljaju tkz. lučki agenti
2. agent može biti ovlašten da posreduje prilikom sklapanja ugovora o iskorištavanju broda, pri čemu obavještava svog nalogodavca o situaciji na tržištu, a može ga si i ovlastiti i za zaključenje ugovora u ime i za račun brodara tzv. Agenti posredovanja
3. agent tereta javlja se kao zastupnik krcatelja ili primatelja robe, odnosno zastupnik vlasnika tereta u njegovim odnosima s brodarom i trčim osobama u plovidbenom pothvatu.
4. agent osiguranja je osoba koju je osiguratelj ovlastio da u njegovo ime i za njegov račun zaključuje različite ugovore o pomorskom osiguranju

Agenti se mogu podijeliti prema opsegu punomoći

1. generalni agent djeluje na temelju opće punomoći. Obvezuje se da će u ime i za račun nalogodavatelja obavljati sve poslove iz njegove djelatnosti. Mora biti u pismenom obliku. Važno je u punomoć jasno istaknuti opseg posla.
2. specijalni agent radi na temelju specijalne punomoći. Ta mu punomoć daje pravo da npr. sklopi samo jedan konkretan ugovor o prijevozu u ime i za račun nalogodavatelja

Agent je dužan postupiti po punomoći i obavljati poslove koji su potrebni za izvršenje dobivenog naloga pažnjom dobrog gospodarstvenika. Dužan je obavještavati svojega nalogodavca o izvršenju naloga i položiti račun. Ima pravo na naknadu troškova i na nagradu za posredovanje i sklapanje ugovora.

Agent - sadržaj posla
- opseg punomoći

12.UGOVORI O ISKORIŠTAVANJU BRODOVA (SISTEMATIZACIJA)

Dvije su osnovne skupine ugovora o iskorištavanju brodova

1. ugovori o plovidbenom poslu
2. ugovori o zakupu broda

u ugovore o plovidbenom poslu ubrajamo:

- ugovori o prijevozu stvari morem.
- ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem
- ugovori o tegljenju.
- ugovori koji se odnose na druge plovidbene poslove-neimenovani ugovori

Ugovori o plovidbenom poslu su zapravo ugovori o djelu. To su ugovori o kojima je predmet neki plovidbeni posao, iskorištavanje broda radi plovidbe, bez obzira na to ostvaruje li se plovidba prijevozom stvari, prijevozom putnika, tegljenjem ili drugim plovidbenim zadacima- za sportske, znanstvene i druge svrhe. Brodar je u svim tim poslovima nositelj plovidbenog poduhvata, onaj u čije se ime i za čiji se račun obavlja plovidba.

Ugovor o zakupu broda- zakupodavatelj daje zakupoprimalaciu određeni brod na uporabu, uz plaćanje zakupnine, radi obavljanja pomorske plovidbene djelatnosti. To je ugovor o upotrebi. Vlasnik prepušta brod na potpunu upravu i iskorištavanje zakupoprimalaciu. Zakupoprimalac, zaključuje ugovore o pomorskim plovidbenim poslovima u svoje ime i za svoj račun, stiče svojstvo brodar.

13.UGOVOR O PRIJEVOZU STVARI-ODGOVORNOST BRODARA ZA ŠTETE NA STVARIMA I ZA ZAKAŠNJENE

Brodar odgovara za dvije osnovne obveze:

1. teret mora predati na odredištu u stanju, vrsti i količini kako ga je primio.
2. teret mora predati bez zakašnjenja

brodar odgovara u slučaju oštećenja, manjka ili gubitka.

Temelj odgovornosti brodar

Brodar odgovara na temelju predpostavljene krivnje ako se želi osloboditi odgovornosti, mora dokazati da uzroke štete nije mogao ukloniti ni pozornošću urednog brodar. Mjerilo dužne pozornosti jest objektivan kriterij jednog srednje sposobnog brodar

Odgovornost brodar za osobe koje za njega rade

Osnovno je načelo da za radnje i propuste zapovjednika i drugih članova posade u sklopu obavljanja svojih radnih zadataka, brodar odgovara kao i za svoje radnje i propuste.

U prijevozu stvari morem postoji specifična iznimka- brodar ne odgovara za nautičku pogrešku (radnje i propuste u plovidbi i rukovanju brodom) osoba kojima se služi u svom poslovanju, osim ako postoji i osobna brodareva krivnja koju mora dokazati korisnik prijevoza.

U slučaju tzv. Komercijalne djelatnosti brodar odgovara za radnje i propuste svojih djelatnika, kao i za svoje radnje. Komercijalna djelatnost npr. čuvanje tereta, kontrola i održavanje u ispravnom stanju rashladnih uređaja, ventilatora itd.

Propust komercijalne skrbi ugrožava teret, a nautička pogreška prijeti sigurnosti broda. Takav kriterij služi da se razluče dvojbeni slučajevi.

Naš zakonik sadrži još jedno specifično pravilo koje pogoduje brodaru. Brodar odgovara za štetu koju je teret pretrpio od požara na brodu, ako se dokaže da je požar skrivio osobnom radnjom ili propustom. To znači da u tom slučaju ne odgovara za djela svojih djelatnika, a to je jednaka situacija kao i za nautičku krivnju.

Trajanje odgovornosti brodar

Brodareva odgovornost počinje preuzimanjem tereta. Traje od preuzimanja tereta do njegove predaje. Brodar može preuzeti teret na brodu, ali i prije toga na kopnu, uz bok broda ili u vlastitim skladištima. Trenutak preuzimanja i predaje ovisi, ponajprije, o ugovoru stranaka.

14. UGOVOR O PRIJEVOZU STVARI-ODGOVORNOST BRODARA ZA IZUZETE SLUČAJEVE

U našem se pomorskom zakoniku fiksativno nabrajaju slučajevi za koje, ako su prouzročili štetu, brodar ne odgovara, osim ako se dokaže njegova krivnja ili krivnja osobe za čije radnje i propuste odgovara. To su izuzeti slučajevi, iznimne opasnosti, poznati rizici plovidbenog pothvata, za koje se može pretpostaviti da ih brodar nije skrivio.

Brodar ne mora, kad dokaže uzročnu vezu između štete i izuzetog slučaja, dokazivati da nije kriv (da je postupao s pažnjom urednog brodara), već korisnik prijevoza, ako bi želio dobiti naknadu od brodara, mora dokazati osobnu krivnju brodara ili komercijalnu krivnju njegovih djelatnika za štetne posljedice izuzetog slučaja. To znači da se mijenja opće pravilo o teretu dokaza, odnosno teret dokaza o krivnji brodara prebacuje se na korisnika prijevoza (načelo dokazane krivnje).

Naš zakonik nabraja devet takvih slučajeva:

BRODAR NE ODGOVARA

1. viša sila, pomorska nezgoda, ratni događaj, zločini na moru, nemiri, pobune
2. sanitarno ograničenje ili druge mjere državnih organa
3. propusti krcatelja ili osoba koji za njega rade
4. obustava rada, štrajk, masovno isključenje radnika ili druge smetnje koje koje sprječavaju rad
5. spašavanje ili pokušaj spašavanja ljudi i imovine na moru
6. skretanje broda zbog spašavanja ljudi i imovine na moru ili zbog drugih opravdanih razloga
7. prirodni qubitak u masi ili obujmu tereta, ili oštećenja koji nastaju zbog vlastite mane ili posebne naravi tereta
8. nedostatno pakiranje
9. skrivene mane broda koje se ne mogu dužnom pažnjom otkriti

15. UGOVOR O PRIJEVOZU STVARI-TERETNICA (I TOVARNI LIST)

Teretnica 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. Ta isprava služi i kao dokaz o postojanju i sadržaju ugovora o prijevozu.

Teretnica je vrijednosni papir, te slijedi vlastitu pravnu sudbinu, neovisnu o ugovoru o prijevozu

Teretnica je tradicijski papir, što znači da predaja teretnice nadomješta tradiciju predmeta koji su na tom papiru naznačeni.

Prijenosom same isprava prenose se i određena prava na taj teret.

Izdavanje teretnice

Nakon završetka ukrcajavanja brodar je dužan krcatelju, na njegov zahtjev, izdati teretnicu.

Teretnicu izdaje brodar, odnosno u njegovo ime zapovjednik broda ili ovlašten agent.

Izdavatelj mora vlastoručno potpisati teretnicu.

Sadržaj teretnice

Naziv i sjedište brodara koji izdaje teretnicu. Zatim podaci o identitetu broda, naziv i sjedište krcatelja, naziv i sjedište primatelja ili oznaka po naredbi, ili na donositelja, luka odredišta, količina tereta, vrsta tereta, stanje tereta, odredbe o vozarini, te mjesto i dan ukrcaja tereta i izdavanje teretnice.

U skladu sa ZOO bitni elementi za teretnicu kao vrijednosni papir su: oznaka da je riječ o teretnici, ime brodara koji je izdao teretnicu i njegov potpis, oznaka primatelja (na ime, po naredbi, na donositelja), točna, naznačena obveza izdavatelja koja potječe iz teretnice (a to je vrsta i količina tereta što ga je brodar dužan prevesti i luka odredišta), te mjesto i datum izdavanja teretnice.

Vrste teretnice

Krcatelj ponekad predaje teret prije nego je brod stigao u luku ukrcaja. Kako krcatelj ne može dobiti teretnicu «ukrcano», a predao je teret brodaru prije ukrcaja, može zahtijevati da mu brodar izda potvrdu o preuzimanju tereta (teretnica za ukrcaj).

Lučkom teretnicom brodar potvrđuje da je robu primio u luci ukrcaja i da će je ukrcati na brod koji je već u luci.

Skupna teretnica - izdaje se krcatelju, obično špediteru, i to radi uštede troškova. Brodar izdaje krcatelju jednu teretnicu za svu robu, raznih vlasnika, koju je ukrcao i koju treba isporučiti većem broju primatelja. Primatelji dobivaju samo otpremničke potvrde. Glede mogućnosti diobe teretnica treba spomenuti i tzv. Nalog za iskrcaj

Ovlašteni imatelji teretnice

Teretnica može glasiti na ime, po naredbi, na donositelja.

Teretnica na ime jest recta-papir (prenosi se cesijom)

Pravo na teretnicu po naredbi prenosi se indosamentom. Imamo indosament-puni, bijanco, na donositelja

Teretnica na donositelja prenosi se običnom predajom

Ovlašteni imatelj teretnice ima pravo, čim brod stigne u luku, zahtijevati da mu brodar preda teret ako udovolji svim obvezama koje proistječu iz teretnice. Nakon preuzimanja tereta dužan je teretnicu vratiti brodaru. Brodar ima pravo zahtijevati od osobe kojoj preda teret da mu izda potvrdu o tome da je teret primila.

Dokazna snaga teretnice

Brodar u teretnicu mora unijeti podatke koje je dobio pismenom deklaracijom od krcatelja. Postoji li opravdana sumnja da podaci što ih je naveo krcatelj nisu točni, a ako nema razumne mogućnosti da se točnost tih podataka provjeri brodar može u teretnicu unijeti primjedbhu s objašnjenjem.

Valja poći od pretpostavke da su podaci na teretnici istiniti. Brodareve sumnje moraju biti opravdane.

Primjedbama se priznaje pravni učinak onda kad ne postoji razumna mogućnost da se točnost podataka u teretnici provjeri prilikom ukrcaja.

Nema li brodarevih primjedbi u teretnici glede tereta tzv. čista, smatra se da za odnose između brodara i imatelja teretnice, da je brodar preuzeo teret onako kako je naznačeno u teretnici (neoboriva dokazna snaga)

Teretnicu s primjedbom (nečista) krcatelj će teško staviti u promet. Zato će krcatelj nastojati spriječiti unošenje bilo kakvih primjedbi. Krcatelj će nastojati dobiti čistu teretnicu nudeći garantno pismo u slučaju da primatelj pozove brodara na odgovornost

* Tovarni list

Prijevozna je sprava kojom prijevoznik potvrđuje primitak robe za prijevoz.

Tovarni list nije vrijednosni papir, nije prenosiv, glasi samo na ime, izvoznik prati robu

Ugovor o prijevozu stvari morem

Ovim ugovorom brodar se obvezuje da će prevesti stvari brodom, a naručitelj prijevoza da će platiti vozarinu (prevozninu).

Ugovor je sklopljen kad se stranke sporazume o bitnim elementima ugovora.

Bitni elementi po prirodi posla jesu:

1. stvar koju se vozar obvezuje prevesti
2. prijevozni put

Stvar se individualizira vrstom i količinom

Prijevozni put se individualizira sporazumom stranaka o početnoj i završnoj točki puta. Te se točke mogu ugovoriti određeno ili određivo.

Prijevoz mora biti naplatan. Besplatni prijevozi, ne bi podpadali pod odredbe PZ-a, već bi se primjenjivala opća načela obveznog prava.

PZ-k propisuje pismenu formu, za brodarski ugovor za više putovanja i brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod.

Brodarski ugovor

Brodar se obvezuje naručitelju da će prevesti stvari cijelim brodom, razmjernim dijelom broda ili određenim brodskim prostorom.

Ako naručitelj raspolaže tolikom količinom tereta da mu je za otpremu do odredišta potreban čitav brodski prostor broda odgovarajućeg kapaciteta, zaključit će brodarski ugovor za prijevoz cijelim brodom.

Naručitelj koji količinom tereta ne bi mogao ispuniti cijeli brodski prostor, ugovoriti će prijevoz razmjernim dijelom broda (npr, trećina broda) ili određenim brodskim prostorom.

Brodar se obvezuje da će krcatelju na raspolaganje staviti određeni brod, valjano opremljen i sposoban za plovību i prijevoz određene robe. Brodar i naručitelj sporazumjet će se o vremenu potrebnome za udrćavanje (stojnice). Ukrćani teret brodar će prevesti do odredišta i predati ga ovlaštenoj osobi.

Individualna oznaka broda je osobina brodarskih ugovora. Međutim brod se može individualizirati imenom, ali i unaprijed precizno predviđenim osobinama za koja brodar jamči.

Brodar koji se obveže da će prijevoz naručiteljeve robe izvesti određenim brodom, bez pristanka naručitelja ne može zamjeniti ugovoreni brod drugim brodom. Ali tkz. Supstituciska klauzula u ugovoru daje pravo brodaru individualno oznaćeni brod zamjeni drugim brodom.

Brodar odgovara za toćnost podataka o nosivosti broda (tolerancija do 5%)

Pismena isprava brodarskog ugovora zove se čarter-partija.

Brodarski ugovor može biti:

④ brodarski ugovor na putovanje

④ brodarski ugovor na vrijeme

a) brodarskom ugovoru na putovanje brodar se obvezuje da će prevesti stvari tijekom jednog ili više unaprijed određenih putovanja

b) u brodarskim ugovorima na vrijeme narućitelj se koristi određenim brodom, određeno vrijeme plaćajući brodaru u pravilu vozarinu po jedinici vremena.

U praksi se brodarski ugovor na vrijeme zaključuje za cijeli brod. To je time-čarter, kojim se brodar obvezuje narućitelju da će mu u granicama ugovora i prema namjeni broda, tijekom ugovorenoga vremenskog razdoblja, prepustiti odrećeni brod na raspolaganje te obavljati prijevoze onako kako narućitelj bude odrećivao, a narućitelj se obvezuje da će plaćati ugovorenu vozarinu na vrijeme.

Tijekom trajanja ugovora na vrijeme narućitelj je ovlašten samostalno raspolagati ugovorenim brodom u komercijalnom smislu. Zapovjednik broda dužan je izvršavati naloge narućitelja u granicama ugovora i prema namjeni broda. Ti se nalozi odnose na putovanje u luke u koje će brod uploviti, te na terete koje treba krcati i prevoziti.

Brodar ne odgovara narućitelju za obveze koje je preuzeo zapovjednik broda u izvršavanju posebnih naloga narućitelja. To znaći da brodar odgovara ako se radi o općim naložima.

* Narućitelj neće moć odrećiti putovanje koje bi izložilo brod ili posadu opasnostima koja se u vrijeme zakljućenja ugovora nije mogla predvidjeti (npr. rat), ni putovanje za koje se ne može očekivati da će se završiti bez znatnijeg prekoraćenja vremena za koje je ugovor sklopljen. Za ono vrijeme za koje se brod poslije isteka ugovora nalazi na putovanju za račun narućitelja, a bez krivnje brodarka, plaća se dvostruka vozarina.

Narućiteljevo «raspolaganje brodom» ne dovodi do promjene u osobi brodarka. Iako narućitelj može samostalno zaključivati ugovore s trećima o prijevozu njihove robe, originalni brodar i dalje upravlja brodom i plovibnim pothvatom, a zapovjednik ostaje i dalje njegov zastupnik.

Troškove pogona podmiruje narućitelj, osim plaćanja vozarine, on je dužan na svoj trošak opskrbljavati brod pogonskim gorivom, a dužan je i plaćati lućke i plovibbene naknade.

Brodaru pripada vozarina samo za vrijeme dok je izvršavao ugovor. Dok traju smetnje u iskorištavanju broda, vozarina će se plaćati samo onda kad je smetnja na strani narućitelja ili zbog izvršavanja njegovih naloga.

* Podprijevozni ugovor

Po brodarskom ugovoru narućitelj može slobodno raspolagati ugovorenim brodskim prostorom. On u taj prostor može krcati vlastitu robu, ali je ovlašten preuzeti na prijevoz i robu trećih osoba, na osnovi posebnog ugovora o prijevozu s tom trećom osobom. Takav prijevozni ugovor narućitelja iz brodarskog ugovora s trećom osobom o prijevozu stvari brodom naziva se potprijevozni ugovor.

Valja razlikovati odnose iz ugovaranja i podugovaranja

Narućitelj će odgovarati brodaru za djela podnarućitelja, narućitelj odgovara svojem ugovornom partneru jer mu je obećao prijevoznu prestaciju.

PZ je nametnuo je brodaru odgovornost i prema podnarućitelju s kojim, nije zaključio ugovor. Time je zakon zaštitio podnarućitelja kojemu nemora biti poznato dali je zaključio ugovor s brodarkom ili s narućiteljem broskog prostora.

- narućitelj odgovara brodaru za djela podnarućitelja, odgovara i podnarućitelju za djela narućitelja

ograničenje: 666,67 P.P.V. } prijevoz se
- 2 obrač. jed. vadi !!

Ako je naručitelj prema podnaručitelju prihvatio veće obveze nego što to izlazi iz **glavnog ugovora**, brodar **bi iznimno mogao odgovarati i za višak obveza iz potprijevnog ugovora**, ako je podnaručitelj u dobroj vjeri tj. ako mu nije bio poznat brodarski ugovor. Međutim za višak obveza brodar će odgovarati samo onda ako se one uklapaju u uobičajne uvjete za takvu vrstu prijevoza

Pomorsko-vozarski ugovor

Tim ugovorom brodar se obvezuje da će prevesti pojedine stvari iz jedne luke u drugu, a naručitelj da će platiti vozarinu.

U se ugovori zaključuju radi prijevoza pojedinih stvari, komada (koleta). Riječ je zapravo o prijevozu individualnih pošiljaka. Mnostvo različitih pošiljaka od raznih naručitelja prijevoza čine generalni teret.

Brodski prostor nije element ugovora, brodar je ovlašten da prevozi teret bilo kojim brodom, zato brodar može i bez pristanka naručitelja zamijeniti ugovoreni brod drugim brodom.

Komadne pošiljke prevoze najčešće linijski brodovi koji plove po utvrđenom plovidbenom redu. Brodar tada već unaprijed objavljuje svoje uvjete prijevoza i cijene. Korisnik prijevoza, ako želi svoju robu povjeriti tom brodaru, prihvaća u cijelini ponuđene uvjete (adhezioni ugovor). Pregovaranje o posebnim uvjetima nije moguće kod ovoga tipa ugovora zbog velikog broja naručitelja koji svoju robu predaju na prijevoz.

Prilikom sastavljanja ugovora sastavlja se zaključnica koja sadrži samo imena ugovornih stranaka, luku ukrcaja i određenu luku, vrstu i količinu tereta te iznos vozarine, a za ostale uvjete upućuje na terećnicu.

16. UGOVOR O PRIJEVOZU PUTNIKA I PRTLJAGE

MOREM

PZ prijevoz putnika i prtljage regulira kao jedinstveni pravni posao. Naime, prijevoz prtljage jedna je od prestacija u prijevozu putnika. Bez ugovora o prijevozu putnika nema prijevoza prtljage. Bez obzira na povezanost prijevoza putnika i prtljage radi se ipak o posebnim objektima prijevoza.

Prijevoz putnika-pojam putnika

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. Međutim odredbe PZ o odgovornosti brodar za smrt ili tjelesne ozljede putnika primjenjuje se i na sve osobe koje nisu članovi posade, a prevoze se besplatno uz suglasnost brodar.

Poseban tretman na brodu ima putnik bez karte koji se nije odmah javio zapovjedniku. Zakonik predviđa sankcije za takvu osobu, brodar ga zbog opravdanih razloga može iskrcati, a morat će i platiti dvostruku prevozninu.

Prava i obveze stranaka iz ugovora o prijevozu putnika

Brodar se obvezuje da će prevesti jednog ili više putnika, a naručitelj da će platiti prevozninu.

Brodar je, kao stranka ugovora o prijevozu putnika, osoba koja sklapa ugovor o prijevozu ili u čije se ime taj ugovor sklapa, a prijevoz stvarno sam obavlja ili ga obavlja preko tzv. stvarnog brodar.

Stvarni brodar je osoba različita od brodar, koja stvarno obavlja prijevoz, a ona može biti vlasnik broda, naručitelj (iz ugovora na vrijeme), ili osoba koja inače iskorišćuje brod.

Naručitelj je osoba kojoj se brodar obvezuje prevesti putnike.

Obveze brodar iz ugovora o prijevozu putnika mogu biti glavne i sporedne.

Glavne obveze su očuvanje putnikova tjelesnog integriteta i njegov prijevoz do određene luke

Sporedne obveze su one koje brodar posebice preuzima u tijeku putovanja, a nisu nužne za izvršenje prijevoza, premda su u svezi s prijevozom.

Iako nije propisan oblik ugovora, uobičajno je izdavanje putne karte.

Brodar je dužan izdati putniku, na njegov zahtjev, putnu kartu. Putna karta može glasniti na ime i na došnositelja.

Putnik ima pravo odustati od ugovora. Zakon razlikuje odustajanje samovoljnom izjavom od slučajeva kad putnik odustaje izazvan određenim zakašnjenjem početka putovanja ili prekidom putovanja.

Brodar na osnovi pomorskog zakonika odgovara za povredu tjelesnog integriteta, za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, kad se događaj koji je prouzročio takvu štetu dogodio za vrijeme putnikova prijevoza.

* Za povredu tjelesnog integriteta putnika brodar odgovara na osnovi vlastite krivnje ili na osnovi krivnje osobe koje za brodar rade u obavljanju svojih dužnosti. Brodar u načelu odgovara na osnovi dokazane krivnje, osim u slučajevima ako su smrt ili tjelesna ozljeda putnika nastali zbog brodoloma, sudara, nasukavanja, eksplozije, požara, kad odgovara na osnovi pretpostavljene krivnje. Osoba koja zahtjeva štetu, a poziva se na brodarevu 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 odgovara. Pravna pretpostavka brodareve krivnje postoji u interesu zaštite putničkih prava, kojemu bi u tom slučaju bilo teško dokazati brodarevu krivnju.

U ostalim slučajevima osoba koja traži naknadu štete mora dokazati uzrok smrti, te krivnju brodarka ili osobe za koju odgovara.

U oba slučaja, osoba koja traži naknadu štete mora dokazati da se događaj koji je prouzročio štetu dogodio za vrijeme prijevoza, te visinu štete.

* Odgovornost brodarka za povredu tjelesnog integriteta putnika je ograničena, po pomorskom zakoniku ograničava se, u svim slučajevima, na 46.666 obračunskih jedinica posebnih prava vučenja po putniku i putovanju. To znači da na jednom putovanju za svakog putnika brodar odgovara do zakonske granice bez obzira na broj štetnih događaja, nije dopušteno sniženje granice odgovornosti brodarka, ali je mogu povećati. Brodar gubi pravo korištenje ograničenja odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje koju je učinio u namjeri da prouzroči štetu ili iz krajnje nepažnje.

Ako je tužba podnesena protiv osoba koje rade za brodarka, onda one odgovaraju za integritet putnika jednako kao i brodarka, a to znači da se mogu koristiti i isključenjem i ograničenjem odgovornosti na koje se može pozvati i brodarka.

Norme o odgovornosti brodarka za tjelesni integritet su prisilne prirode što znači da nije dopušteno prije nastupanja slučaja ugovarati drugačije na štetu putnika.

Sljepi putnik

Sljepi putnik je osoba koja nije s brodarkom zaključila ugovor o prijevozu, ne želi platiti prevozninu, te se bez njihove suglasnosti skriva na brodu radi prijevoza.

Sljepi putnik nije putnik u smislu ugovornog odnosa po pomorskom pravu.

Ako bi sljepi putnik umro na brodu ili se tjelesno ozlijedio, valjalo bi primjenjivati opća načela prava. Kako takva osoba nije u ugovornom odnosu s brodarkom, eventualna odgovornost brodarka mogla bi biti izvanugovorna; brodarka bi za tu osobu odgovarao na osnovi pretpostavljene krivnje.

Prijevoz prtljage-pojam prtljage

Po pomorskom zakoniku prtljaga je svaka stvar uključujući i vozilo koje se prijevoze na temelju ugovora o prijevozu osim:

1. stvari i vozila koja se prevoze na temelju ugovora o zakupu, na temelju teretnice ili ugovora koji se kao prvo odnosi na prijevoz stvari
2. živih životinja

od pojma prtljage u općem smislu razlikujemo ručnu prtljagu.

Ručna prtljaga jest prtljaga koju putnik ima u svojoj kabini ili koju čuva ili nadzire, uključujući i prtljagu koja se nalazi u vozilu ili na vozilu

Prava i obveze stranaka iz ugovora o prijevozu prtljage

Bez obzira na povezanost prijevoza putnika i prtljage, prijevoz prtljage je specifičana po posebnim načelima. U uređenju tih odnosa osnovno je razlučiti ručnu prtljagu od prtljage koja se brodarku predaje na prijevoz (predana ili registrirana prtljaga).

Za prtljagu primljenu na prijevoz brod je dužan, na zahtjev putnika, izdati prtljažnicu-potvrda o tome da je brod primio prtljagu na čuvanje i prijevoz, a putnik njome dokazuje pravo na prtljagu.
Brodar odgovara za oštećenje, manjak i gubitak prtljage i za zakašnjenje njezine predaje putniku.

Za oštećenje, manjak, gubitak prtljage brod odgovara ako se događaj koji je prouzročio štetu dogodio u vrijeme prijevoza, a šteta se može pripisati krivnji brodarka ili osoba koje rade za brodarka.

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

* Za ručnu prtljagu brodarka odgovara u načelu na osnovi dokazane krivnje, međutim brodarka krivnja se pretpostavlja u slučaju da su oštećenja, manjak ili gubitak ručne prtljage nastali zbog brodoloma, sudara, požara, nasukanja ili mana broda.

Ako je riječ o predanoj prtljazi 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, brod odgovara za djela i propuste osobe koje rade za njega, bez obzira na to je li u pitanju nautička djelatnost ili šteta od požara.

Odgovornost brodarka je ograničena. Svota ograničenja ovisi o vrsti prtljage.

Po PZ za

- * 1. ručnu prtljagu je propisano ograničenje od 833 obračunskih jedinica posebnih prava vučenja po putniku i putovanju. 1800
2. za vozila 3333 obračunskih jedinica posebnih prava vučenja po vozilu i putovanju. 10000
3. za ostalu prtljagu (koja nije ručna a neubraja se u vozila) - 1200 obračunskih jedinica po putniku i putovanju. 2700

može se ugovoriti veća svota ograničenja od zakonske.

Brodar gubi pravo ograničenja, ako mu se dokaže da je šteta nastala zbog radnje koju je učinio u namjeri da prouzroči štetu ili iz krajnje nepažnje.

Brodar odgovara i za zakašnjenje u predaji prtljage putniku. Šteta zbog zakašnjenja je materijalna šteta koja je prouzročena time što prtljaga nije uručena putniku u razumnom roku. Načela i visina odgovornosti za zakašnjenje isti su kao i kod oštećenja manjka ili gubitka prtljage.

Posebno se regulira brodarka odgovornost za dragocjenosti, te za zakašnjenje predaju tih stvari putniku. Brodarka odgovara za dragocjenosti samo ako ih je primio na čuvanje, brod je dužan izdati pismenu potvrdu. Za dragocjenosti koje je primio na čuvanje brod odgovara kao i za ostalu (predanu) prtljagu.

Brodar ima pravo zadržavanja (retencije) tj. može zadržati i prodati prtljagu koja mu je predana, za namirenje svojih potraživanja u svezi prijevozom putnika. Pravo zadržavanja ne postoji na ručnoj prtljazi, jer nju drži i čuva sam putnik.

17.UGOVOR O TEG LJARENJU

Ugovorom o tegljanju – brodar tegljača obvezuje se da svojim brodom tegli drugi brod ili objekt do određenog mjesta ili za određeno vrijeme, ili za izvođenje određenog zadatka, a brodar tegljenog broda se obvezuje za to platiti tegljarinu. Visina tegljarine određuje se ugovorom.

Tegljenje se koristi radi olakšanja manevriranja broda gdje je ono otežano, ili za prijevoz plovonog objekta koji nije sposoban da se sam kreće.

Razlikujemo: lučko, izvanlučko, dobrovoljno, obvezno tegliarenje.

Osnovni obvezno pravni odnosi iz ugovora o tegljanju

Tegljanjem upravlja zapovjednik tegljenoga broda, ako nije drugačije dogovoreno

Ako tegljač tegli plovni objekt koji nema posadu, brodar tegljača mora se brinuti za održavanje sposobnosti za plovību toga tegljenoga objekta u onom stanju u kojem ga je primio nategljenje.

Brodar tegljača dužan je brinuti se za očuvanje tereta na tegljenome brodu ako je preuzeo takvu obvezu. Za naknadu štete koja nastane sudarom brodova koji plove u teglju, primjenjuju se odredbe o naknadi štete zbog sudara brodova. To znači da se odgovara prema načelu dokazane krivnje.

Prijevoz tegljanjem

Brodar tegljača može ugovoriti prijevoz tereta tegljanjem svojim ili tuđim brodom. Naime, riječ je o obvezi brodarka (tegljača) da će ukrati teret u svoj ili tuđi brod i taj brod tegliti. U tom slučaju brodar tegljača odgovara za štetu na teretu prema načelima odgovornosti brodarka za prijevoz stvari.

Tegljenje i spašavanje

Dođe li tegljeni brod u pogibelj zbog okolnosti za koje brodar tegljača po ugovoru o tegljanju nije odgovoran, pa ga tegljač spašava, brodar tegljača, bude li spašavanje uspješno, osim prava na tegljarinu, ima pravo na nagradu za spašavanje.

18.UGOVOR O DRUGIM PLOVIDBENIM POSLOVIMA

Osim imenovanih ugovora, mogu se zaključiti i ostali poslovi koji se obavljaju pomoću brodova

- neimenovani ugovori

Zakonik ističe da se norme toga zakona što se odnose na ostale plovibne poslove, primjenjuju na ugovore koji sklapaju naručitelj posla i brodar, a kojima se brodar obvezuje da će brodom obaviti neki posao koji se ne odnosi na prijevoz putnika, prtljage, stvari ili tegljenje, a naručitelj posla se obvezuje da će platiti naknadu. Ugovor se može sklopiti i na vrijeme, nije propisan oblik ugovora. Sadržaj ugovora se prepušta dispoziciji stranaka.

Brodar odgovara za plovibnu sposobnost broda na osnovi pretpostavljene krivnje, međutim dopušta se sloboda ugovaranja. Brodar i osobe koje rade za brodarka odgovaraju za smrt ili tjelesne ozljede osoba koje se nalaze na brodu radi izvršenja ugovora, kao i za članove posade svoga broda,

19.SUDAR BRODOVA

Sudar brodova takav je događaj u kojem jedan brod ili više brodova izravnim dodirrom ili neizravno prouzroči štetu drugom brodu, odnosno imovini ili osobama što se nalaze na brodu

Pomorski sudar jest: a) izravni sudar b) neizravni sudar

Izravni sudar - stvarni sudar između dvaju ili više brodova. Nastaje kad se brodovi stvarno dodirnu trupom ili pojedinim djelovima svoje opreme. Isto tako i onaj sudar pri kojem jedan brod udari u sidreni lanac na kojem se nalazi usidreni brod

Neizravni sudar - o ovoj vrsti sudara govorimo kad jedan brod prouzroči štetu drugom brodu zbog obavljanja manevara ili propuštanja da obavi manevar ili zbog nepoštivanja propisa o sigurnosti plovidbe

Zakonske odredbe o sudaru brodova ne primjenjuju se na nuklearne štete pri sudaru. Na te štete se primjenjuju posebni propisi o odgovornosti poduzetnika nuklearnog broda.

Odredbe o sudaru brodova ne primjenjuju se pri tzv. udaru broda s čvrstim (fiksni) pomorskim ili kopnenim objektom.

Naknada štete u slučaju sudara

Glede temelja odgovornosti primjenjuje se načelo dokazane krivnje broda.

- Dogodili se sudar isključivo krivnjom jednog broda, ukupnu štetu podmiruje taj brod.
- Ako je šteta prouzročena krivnjom dvaju ili više brodova tj, zajedničkom krivnjom, svaki brod odgovara razmjerno svojoj krivnji.
- Ako su brodovi krivi u sudaru ali se omjer njihove krivnje ne može ustanoviti, odgovornost brodova za štetu dijeli se na jednake dijelove.

Koliki se opseg štete priznaje?

Nadoknađuje se osim stvarne štete izmakla dobit bez obzira na stupanj krivnje. Visina izmakle dobiti ovisi o stanju broda, situaciji na tržištu, zaposlenosti broda itd.

Do koje visine odgovara brodar koji je kriv za sudar?

Brodar za štete iz sudara odgovara ograničeno prema načelu o općem ograničenju svoje odgovornosti

Za materijalne štete prema trećim pomorski brodovi koji su skrivili štetu odgovaraju razmjerno svojoj krivnji.

- Nama solidarne odgovornosti.

Ako je šteta prouzročena slučajem ili višom silom (dakle bez krivnje brodova), ili se ne može ustanoviti uzrok zbog kojeg je sudar nastao (dvojbni sudar), štetu snosi oštećenik (svaka strana namiruje svoju štetu)

Postupak zapovjednika u slučaju sudara

Zapovjednik broda dužan je poduzeti spašavanje drugoga broda s kojim se sudario

Dužan je brodu s kojim se njegov brod sudario priopćiti, ime i luku upisa broda, ime luke iz koje je isplovio i ime luke u koju plovi.

Zapovjednik bi trebao sve važne okolnosti i podatke unjeti u nekakav neslužbeni zapisnik. Na osnovu svih prikupljenih podataka zapovjednik mora izraditi i pohraniti skicu sudara iz koje će biti vidljivo kretanje brodova.

Iskusnog časnika treba zadužiti da zapisnički utvrdi vidljive štete na brodu i teretu, te da upozori na presumirane štete.

Zapovjednik mora obavjestiti svojega brodara, obavjest o sudaru valja uputiti i osiguratelju.

Lučkoj kapetaniji ili diplomatskom predstavništvu zapovjednik mora podnijeti prijavu pomorske nezgode.

Za utvrđivanje štete zapovjednik će se koristiti uslugama vještaka.

Od zapovjednika drugog broda treba tražiti pouzdano jamstvo za štetu. Ako jamstvo izostane zapovjednik će zahtijevati od organa da izda zabranu isplavlivanja broda iz luke.

20. SPAŠAVANJE

→ Svaka potrebna i korisna usluga i pomoć pružena imovini i osobama koje se nalaze u opasnosti na moru. Opasnost mora ugrožavati živote osoba i prijetiti gubitku imovine.

Spašavanje je samo ona djelatnost koja ima koristan rezultat. O korisnom rezultatu govorimo kad je pogibelj uklonjena spašavanjem. Ako nije bilo korisnog rezultata, može se govoriti samo o pokušaju spašavanja.

Načela instituta spašavanja treba upotrijebiti i u slučaju kad nije u pitanju ni pomoć ni spašavanje, već samo pokazana spremnost da se takva usluga po potrebi pruži (stand by) (asistiranje). Brod je bio spreman aktivno intervenirati u svakom trenutku, gubio je vrijeme, pa ima pravo i na nagradu.

Objekt spašavanja na moru su ljudski život i imovina.

* Spašavanje osoba

→ pa. uopće ne.
Zapovjednik broda koji na bilo koji način dozna da se osobe nalaze u životnoj opasnosti na moru, dužan je odmah krenuti im u pomoć na najvećom brzini. I poduzeti njihovo spašavanje. Ako zapovjednik ne pruži pomoć osobama u životnoj pogibelji na moru, osobno odgovara i to kazneno.

Ipak postoje razlozi koji ga oslobađaju obveze spašavanja:

1. ako bi to značilo ozbiljnu opasnost za brod kojim zapovjeda ili za osobe na tom brodu
2. ako je drugi brod izabran da ide u pomoć i da je izabrani brod taj izbor prihvatio
3. ako bude obavješten da pomoć više nije potrebna

* Spašavanje imovine (broda i stvari s broda)

U načelu ne postoji obveza spašavanja imovine, iznimno se zapovjedniku broda nameće dužnost spašavanja imovine.

U slučaju sudara brodova zapovjednik broda je dužan, osim spašavanja osoba, što ima prednost, poduzeti i spašavanje broda s kojim se sudario ako to može bez opasnosti za brod kojim zapovjeda.

Vlasnik broda ili brodar ne odgovara za štetu koja nastane zbog toga što je zapovjednik njihovog broda povrijedio dužnost spašavanja ljudi i imovine.

Mogu li se članovi posade smatrati spašavateljima?

Spašavateljem, sa svim pravima i obvezama, smatra se brodar broda koji je poduzeo spašavanje. Spašavatelj je, zapravo, zajednica broda i posade. Članovi broda mogli bi se smatrati jedinim spašavateljima ako bi, djelovali samoinicijativno, ne upotrebljavajući brod kao tehničko sredstvo.

Posada ugroženog broda u načelu ne bi mogla nastupiti u svojstvu spašavatelja. Međutim, ako bi zapovjednik naredio napuštanje broda, a posada ga spasila, tada bi posada stekla pravo na nagradu.

* Nagrada za spašavanje

Za spašavanje osoba ne dužuje se nagrada.

Spašavatelju imovine pripada pravedna nagrada ako je spašavanje dalo koristan rezultat. Visina nagrade ne može iznositi više nego od vrijednosti spašeneog broda ili spašenih stvari.

Iznos nagrade stranke mogu ugovoriti, ako nisu to ugovorili o tome odlučuje sud.

Sud utvrđuje visinu nagrade uzimajući u obzir:

1. spašenu vrijednost broda i stvari na brodu
2. vještinu i napore spašavatelja u spriječavanju štete na morskom okolišu
3. opseg uspjeha
4. prirodu i stupanj opasnosti
5. utrošeno vrijeme
6. rizike kojem su se izložili spasitelji
7. brzinu kojom su usluge pružene

Sud može smanjiti nagradu ako su svojom krivnjom izazvali potrebu spašavanja ili su prilikom spašavanja izvršili krađu ili prijevare.

Spašavatelj koji sudjeluje u akciji spašavanja protiv izričite zapovijedi zapovjednika broda nema pravo na nagradu.

1. MCE brod i ljudi → li razred privilegija
+ w zanima → III

Tko duuguje nagradu za spašavanje?

To ovisi o tome da li se spašava na temelju ugovora o spašavanju ili ne.

Ako je zaključen ugovor o spašavanju koji je sklopio zapovjednik broda u opasnosti, nagradu za spašavanje dužan je platiti brodar spašenoga broda. Naprotiv, ako nije zaključen ugovor o spašavanju, nagradu za spašeni brod dužan je platiti brodar spašenoga broda, a nagradu za spašene stvari vlasnik ili osoba koja ima pravo raspolagati tim sredstvima.

Brodar spašavatelj prilikom spašavanja često pretrpi štetu. Iznos na ime nagrade obuhvaća i iznos efektivnih troškova i pretrpljene štete, a ostatak iznosa čista je nagrada. Odrđeni dio čiste nagrade pripada posadi broda spašavatelja. Pomorsko zakonik samo načelno priznaje pravo posade na dio čiste nagrade. Općim aktom trgovačkog društva kojemu taj brod i posada pripada utvrđuje se po kojem će se mjerilu rezdjeliti čista nagrada između brodara i posade. *član posade proteklo u g od spašavanja može uputiti, tjebu brodaru za dio nagrade*

Posebna naknada

Međunarodna konvencija o spašavanju 89g. uvodi novu kategoriju u sklopu nagrade tzv. posebna naknada. Pomorski zakonik kumulativno zahtjeva ispunjenje dvaju uvjeta da bi se pristupilo odmjeraivanju posebne naknade.

Spašavatelj mora obaviti operaciju spašavanja broda koji je sam ili svojim teretom prijetio štetom na morskom okolišu. Zatim, spašavatelj nije uspio u spašavanju jer nije spasio imovinu koja bi mu bila osnova za utvrđivanje nagrade prema tradicionalnim mjerilima, a ta bi nagrada bila barem u visini posebne nagrade. A posebna nagrada, koja se može zahtijevati samo od vlasnika broda u pogibelji, bit će visina troškova koje je imao spašavatelj. Troškovi spašavatelja znače gotovinske izdatke koje je spašavatelj razborito uložio pri spašavanju i pravedan omjer za opremu i posadu koji su stvarno i razborito bili uključeni u spašavanje.

Xto stvarno opriječi ili značajji štetu za otokis uobroda u se uože povećati za 30%, na g više za 100%

21. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA U CESTOVNOM PRIJEVOZU

U Republici Hrvatskoj nije bio preuzet Zakon o ugovorima u prijevozu u cestovnom prometu 74.g.

Stoga novi zakon o prijevozu u cestovnom prometu kao pozitivno vrelo ima osobito značenje jer popunjava pravnu prazninu koja je godinama postojala u našoj državi na području uređenja ugovornih odnosa iz prijevoza u cestovnom prometu.

200 2005.g.
Prijevoznik i osobe koje po njegovom nalogu rade na prijevozu, odgovara za štetu koja nastane zbog smrti, tjelesne ozljede ili duševne boli putnika, prouzročene nezaštom od početka do završetka prijevoza, te i za štetu nastalu zbog zakašnjenja, prekida ili neizvršenja prijevoza.

objekt. { Za tjelesne štete putnika prijevoznik neće odgovarati ako dokaže da je sam putnik prouzročio štetu, te ako dokaže da je ona nastala zbog uzroka koji se nije mogao predvidjeti, izbjeći ili ukloniti (viša sila). Riječ je o objektivnoj odgovornosti prijevoznika.

pretpost. krivnja { No za štetu nastalu zbog zakašnjenja, prekida putovanja ili neizvršenja prijevoza prijevoznik nije odgovoran ako dokaže da do zakašnjenja, prekida, odnosno neizvršenja nije došlo njegovom namjerom ili grubom nepažnjom. Dakle, za štete zbog neurednog izvršenja prijevoza temelj odgovornosti je pretpostavljena kvalificirana krivnja prijevoznika, s mogućnošću oslobođenja od odgovornosti ako prijevoznik dokaže da je doduše kriv, ali nije u stupnju namjere ili grube nepažnje.

Predviđa se i ograničenje odgovornosti. Za štetu koja nastane zbog smrti, oštećenja zdravlja ili ozljede putnika prijevoznik odgovara do iznosa stvarne štete, ali ne više od 700.000 kn po putniku.

Za štete koje nastanu zbog neurednog izvršenja prijevoza, prijevoznik odgovara do visine stvarno prouzročenih troškova putniku, ali ne više od deseterostruke naknade za prijevoz. *osobni ako ga ne teret*

Međutim, odredbe o ograničenju primjenjuju se jedino ako prijevoznik dokaže da štetu nije prouzročio namjerno ili grubom nepažnjom. To znači da se uvijek pretpostavlja kako je šteta prouzročena kvalificiranom krivnjom prijevoznika. Dok prijevoznik ne obori tu pretpostavku, ne može se pozivati na odredbe o ograničenju.

→ PRETPOSTAVljena KRIVNJA

Prijevoz prtljage

Prijevoznik odgovara za štetu koja je nastala gubitkom ili oštećenjem prtljage i ručne prtljage ako putnik dokaže da je do štete došlo krivnjom prijevoznika. Dakle propisana je blaža odgovornost na temelju dokazane krivnje prijevoznika. Zanimljiva je pri tome činjenica da je isti temelj odgovornosti za obje vrste prtljage. Međutim shvatljiva je odredba da će u slučaju kad se gubitak, odnosno oštećenja prtljage ili ručne prtljage poveže uz smrt ili ozljedu putnika, prijevoznik uvijek odgovara za obje prtljage, osim ako dokaže da je šteta prouzročena višom silom ili radnjom putnika (objektivna odgovornost).

Visina naknade za gubitak ili oštećenje prtljage za koju odgovara prijevoznik ne može biti veća od 5.600kn za prtljagu po putniku. Prijevoznik se može pozvati na povlasticu ograničenja samo ako dokaže da gubitak, odnosno oštećenje nije nastalo namierno ili grubom nepažnjom

Prijevoz tereta

objektivna odgovornost
Prijevoznik koji primi teret na prijevoz odgovara za izvršenje prijevoza na cijelom prijevoznom putu, sve do predaje tereta primatelju. Prijevoznik odgovara za štetu što je prouzročio osobe koje po njegovom nalogu rade na prijevozu.

Odgovornost cestovnog prijevoznika je stroga, tj. objektivna. Odgovara za štetu nastalu zbog gubitka ili oštećenja tereta te zbog prekoračenja dostavnog roka, osim ako dokaže da je šteta nastala zbog radnji ili propusta korisnika prijevoza, svojstva tereta ili drugih uzroka koji se nisu mogli predvidjeti ni otkloniti ni izbjeći (viša sila). Znači jednak je temelj odgovornosti za slučaj gubitka ili oštećenja tereta i za prekoračenje dostavnog roka.

Međutim, poznati institut posebnih odgovornosti znatno ublažava strogu odgovornost cestovnog prijevoznika. Naime, prijevoznik se oslobađa odgovornosti ako gubitak ili oštećenje (neuključuje zakašnjenje) nastane zbog posebne opasnosti koja je u svezi s jednom ili više slijedećih okolnosti:

1. uporabom otvorenih i nepokrivenih vozila
2. ako teret nije upakiran ili nije dostatno upakiran
3. ukrcajem, slaganjem i iskrcajem tereta koje obavi pošiljatelj
4. naravi tereta koji je prema svojim svojstvima osobito podložan gubitku ili oštećenju
5. nepostojanje oznaka na teretu

Prijevozniku je dovoljno dokazati da je prema okolnostima gubitak ili oštećenje moglo nastati u svezi s jednom ili više taksativno navedenih posebnih opasnosti, kako bi se pretpostavilo da zbog toga prijevoznik ne odgovara.

→ Može li se ta pretpostavka pobijati? Pobijati pretpostavku može nositelj prava. Da bi nositelj prava uspio u svojem naumu, mora dokazati da šteta uopće nije nastala u svezi sa bilo kojom od tih okolnosti.

Vrijedi načelo ograničenja naknade štete. Naknada štete za koju prijevoznik odgovara zbog gubitka ili oštećenja tereta ne može biti veća od 30 kn po kilogramu bruto mase izgubljenog ili oštećenog tereta.

22. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA U ZRAČNOM PROMETU

Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu 98g.

Prijevoz putnika

pretpostavljena krivnja
Prijevoznik odgovara za štetu nastalu zbog smrti, oštećenja zdravlja ili ozljede putnika za vrijeme prijevoza, ali i za štete nastale zbog odgode, neizvršenja, prekida putovanja ili zbog zakašnjenja u prijevozu zrakoplovom.

Koji je temelj odgovornosti prijevoznika u zračnom prometu?

→ Za štetu nastalu zbog smrti, oštećenja zdravlja ili ozljede putnika te za štetu nastalu zbog odgode, neizvršenja, prekida putovanja ili zakašnjenja u prijevozu zrakoplovom, prijevoznik ne odgovara ako dokaže da su on ili osobe za koju odgovara poduzeli sve potrebne mjere da se štete izbjegnu ili ako dokaže da te mjere nije bilo moguće poduzeti; neće odgovarati ni ako dokaže da je spomenuta šteta nastala zbog razloga koji su isključivo na strani oštećenog putnika. Znači prihvaćeno je načelo odgovornosti na temelju pretpostavljene krivnje.

Do koje granice seže odgovornost prijevoznika?

Tri su kombinacije zakonskih ograničenja:

1. za štetu nastalu zbog smrti, oštećenja zdravlja ili ozljede putnika prijevoznik odgovara do iznosa od 100.000 posebnih prava vučenja po putniku
2. za štetu nastalu zbog zakašnjenja u prijevozu prijevoznik odgovara do iznosa od 4.150 posebnih prava vučenja po putniku
3. za štetu nastalu zbog odgode, neizvršenja ili prekida putovanja prijevoznik odgovara do iznosa dvostruke prijevoznine

prijevoznik nema pravo pozivati se na granicu odgovornosti ako mu se dokaže da je šteta prouzročena namjerno ili grubom nepažnjom

Prijevoz prtljage *< ručna predaja > dragocijnost i*
Razlikuje se ručna od predane prtljage, a posebno se tretiraju dragocijnosti.

*ručna => odgovornost
krivnja*

Prijevoznik odgovara za gubitak i oštećenje ručne prtljage po načelu dokazane krivnje prijevoznika. Međutim, ako je do oštećenja ili gubitka ručne prtljage došlo zbog nesreće zrakoplova, prijevoznik odgovara na temelju predpostavljene krivnje.

predpostavljena krivnja - nesreća zrakoplova

Prijevoznik odgovara za štetu na predanoj prtljazi po načelu predpostavljene krivnje.

*predana - predao
krivnja*

Odgovornost prijevoznika za svaku prtljagu je ograničena, najviše do iznosa od 1000 posebnih prava vučenja. Gubi se povlastica ograničenja zbog dokazane kvalificirane krivnje.

po putniku

Prijevoz stvari

Prijevoznik odgovara za štetu nastalu zbog gubitka i oštećenja stvari koju primi na prijevoz te za štetu zbog zakašnjenja u prijevozu i predaji stvari primatelju.

objektivna odg.

Prijevoznik odgovara na temelju predpostavljene krivnje. Neće odgovarati ako dokaže da nije kriv, da je postupao lege artis.

Predviđen je ograničeni iznos naknade štete koju plaća prijevoznik, bez obzira na vrijednost stvari. Iznos naknade ne može biti veći od 17 posebnih prava vučenja po kilogramu težine stvari.

Iznos naknade zbog zakašnjenja s predajom stvari ne može biti veći od dvostrukog iznosa prevoznine.

23. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA U ŽELJEŽNIČKOM PROMETU

Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu 96 g.

Prijevoz putnika

Prijevoznik odgovara za štete koje nastanu zbog smrti, tjelesne ozljede ili duševne boli putnika prouzročene nezgodom od početka do završetka putovanja te za štetu nastalu zbog kašnjenja vlaka ili prekida prometa.

Prijevoznik ne odgovara za posljedice smrti, tjelesne ozljede ili duševne boli ako je nesreća prouzročena krivnjom putnika ili uzrokom koji se nije mogao predvidjeti izbjeći ili otkloniti (viša sila). U ovim slučajevima riječ je o objektivnoj odgovornosti.

Predpostavljena krivnja

Za štetu nastalu zbog kašnjenja vlaka ili prekida putovanja prijevoznik ne odgovara ako dokaže da kašnjenje vlaka ili prekid putovanja nisu prouzročeni njegovom namjerom ili grubom nepažnjom, radi se o predpostavljenoj krivnji, s mogućnošću oslobođenja od odgovornosti ako prijevoznik dokaže da je do duše kriv, ali nije u stupnju namjere ili grube nepažnje (kvalificirana krivnja).

Za štetu zbog smrti, oštećenje zdravlja ili ozljede putnika nema zakonskog ograničenja, prijevoznik odgovara po općim propisima.

Za štetu zbog zakašnjenja vlaka ili prekida putovanja prijevoznik odgovara do iznosa dvostruke naknade za prijevoz ako kašnjenje ili prekid nisu prouzročeni njegovom namjerom ili grubom nepažnjom (kad odgovara neograničeno).

Prijevoz prtljage

U prijevozu prtljage izdvaja se prijevoz ručne prtljage i ostale prtljage.

Dok se za prijevoz prtljage na odgovarajući način primjenjuju odredbe Zakona o prijevozu stvari, za ručnu prtljagu vrijede posebna načela.

Za gubitak ili oštećenje ručne prtljage prijevoznik ne odgovara, osim ako putnik dokaže da je do gubitka ili oštećenja došlo zbog namjere ili grube nepažnje prijevoznika ili osoba koje rade po njegovim nalogima. Predviđen je najblaži temelj odgovornosti za štetnika - dokazana kvalificirana krivnja. Takav se temelj odgovornosti može pravdati činjenicom što putnik sam čuva svoju ručnu prtljagu. Stoga je i shvatljiva odredba da će u slučaju kada se gubitak ili oštećenje ručne prtljage poveže uz smrt, oštećenje zdravlja ili ozljede putnika, prijevoznik i za takvu prtljagu uvijek odgovara osim ako dokaže da šteta prouzročena višom silom ili radnom putnika (objektivna odgovornost).

Visina naknade za gubitak ili oštećenje ručne prtljage može iznositi najviše 4.200 kn po jednom putniku

Prijevoz stvari

- objektivna odgovor

Prijevoznik koji primi stvar na prijevoz s teretnim listom, odgovara za izvršenje prijevoza na cijelom prijevoznom putu, sve do izdavanja stvari primatelju. Prijevoznik odgovara za štetu što nastane tijekom prijevoza zbog potpunog ili djelomičnog gubitka ili oštećenja stvari te za štetu nastalu zbog zakašnjenja. Prijevoznik odgovara za štetu koju uzrokuju osobe koje po njegovu nalogu rade na prijevozu.

Odgovornost željezničkog prijevoznika je stroga, tj. objektivna. Odgovara za štetu nastalu zbog gubitka ili oštećenja stvari te zbog prekoračenja dostavnog roka, osim ako dokaže da je šteta nastala zbog radnji korisnika prijevoza ili nekih drugih uzroka koji se nisu mogli predvidjeti, otkloniti ili izbjeći (viša sila).

Međutim poznati institut posebnih opasnosti znatno ublažava strogu odgovornost prijevoznika. Riječ je o nekim događajima koji izmiču kontroli i nadzoru prijevoznika.

Naime prijevoznik se oslobađa odgovornosti ako gubitak ili oštećenje stvari nastane zbog posebne opasnosti koja je u svezi s sljedećim okolnostima:

1. s prijevozom koji se obavlja u otvorenom vagonu
2. s time što stvar nije upakirana ili nije dostatno upakirana
3. s neispravnim tovaranjem ili istovarom
4. s naravi stvari koja je po svojim svojstvima osobito izložena gubitku ili oštećenju
5. ako je predana s netočnom ili nepotpunom naznakom
6. s posebnim opasnostima kojoj su izložene žive životinje kod prijevoza

Prijevozniku je dovoljno dokazati da je gubitak ili oštećenje moglo nastati u svezi s nekom od taksativno navedenih opasnosti, kako bi se pretpostavilo da prijevoznik zbog toga ne odgovara. Ipak, pretpostavka o tome da prijevoznik ne odgovara može pobijati nositelj prava (pošiljatelj, primatelj). Da bi nositelj prava u tome uspio, mora dokazati da šteta uopće nije nastala u svezi s tom opasnošću.

Vrijedi načelo ograničenja naknade štete. Naknada štete koju prijevoznik plaća za gubitak ili oštećenje stvari ne može biti veća od 2.000 kn po kilogramu bruto mase izgubljene ili oštećene stvari.

Dokaže li nositelj prava da je zbog prekoračenja dostavnog roka pretrpio štetu, prijevoznik mora platiti dokazanu štetu, ali najviše do dvostruke naknade za prijevoz.

Prijevoznik se može koristiti povlasticom ograničenja samo ako dokaže da štetu nije prouzročio namjerno ili grubom nepažnjom

24. ČLANOVI POSADE

Posadu broda čine osobe ukrcane za obavljanje poslova na brodu i upisane u popis posade. Kao član posade na brod se može ukrcaj samo osoba koja ima pomorsku knjižicu ili odobrenje za ukrcanje. Pomorskom knjižicom dokazuje se stručna sprema člana posade, zdravstveno stanje, svojstvo u kojem je član posade ukrcan, te trajanje zaposlenja na brodu. Pomorska knjižica s vizom za putovanje u inozemstvo, koju izdaje lučka kapetanija služi i kao putna isprava. Članovi posade se u praksi raspoređuju po službama:

1. služba palube ✓
2. služba stroja ✓
3. služba veze ✓
4. zdravstvena služba ✓
5. opća služba ✓

Ukrcaj i iskrcaj članova posade

Upis zapovjednika u popis posade, odnosno brisanje obavlja lučka kapetanija i to u luci u kojoj se zapovjednik broda ukrcava ili iskrcava, na temelju pismenog zahtjeva vlasnika broda ili brodar.

Upis u popis posade, odnosno brisanje iz popisa posade ostalih članova posade obavlja lučka kapetanija na prijedlog zapovjednika broda.

Upis u popis posade broda ima konstitutivni karakter, naime bez te formalne potvrde lučkog organa određena osoba ne može postati zapovjednikom ili obavljati neku drugu dužnost na brodu kao član posade.

Osnovne obveze člana posade

Član posade mora obavljati poslove na brodu u skladu sa svojim dužnostima propisanim zakonom i pravilima navigacije, tako da ne dovodi u opasnost sigurnost prometa ili ošteti brod, teret, ugrozi sigurnost osoba na brodu ili okoliš.

Član posade dužan je odmah obavjestiti zapovjednika, o svakom izvanrednom događaju koji bi mogao ugroziti sigurnost broda.

U opasnosti, brodolomu članovi posade dužni su se zalagati za spašavanje broda, osoba, tereta i za zaštitu okoliša sve dok zapovjednik broda ne naredi da se brod napusti.

Član posade, hrvatski državljanin ne smije u inozemnim lukama sporove iz radnih odnosa iznositi pred strane sudove ili organe.

Posebno o pravu člana posade na povratno putovanje

Član posade koji za vrijeme ili nakon prestanka radnog odnosa bude iskrcan s broda izvan njegove luke ukrcaja, brodar je dužan osigurati povrat u luku njegovog ukrcaja. Ako brodar to ne učini, onda će to putovanje na teret brodar osigurati naše diplomatsko-konzularno predstavništvo.

Troškove povratnog putovanja člana posade podmiruje brodar, oni obuhvaćaju troškove stana, hrane, i prijevoza od trenutka njegovog iskrcavanja s broda do trenutka njegovog povratka u luku prebivališta.

25. POJAM BRODA

- plovni objekt

Pravni pojam broda

Nazivom objekt na moru obuhvaćene su sve naprave koje su građene tako da se održavaju na morskoj površini. Postoje, međutim, tekve naprave koje se mogu prilagoditi da se održavaju na vodi, ali namjena im nije mjenjanje mjesta, takve naprave nazivamo plutajućim objektima.

Ako su naprave plovne tj. prilagođene, osposobljene za pokretanje vlastitom ili tuđom pogonskom snagom, mogu se u širem smislu smatrati brodovima.

Vrste brodova

Najvažnija je podjela na: ratne i brodove trgovačke mornarice.

Hrvatski ratni brod - jest plovni objekt, uključujući i podmornicu, koji je pod zapovjedništvom pripadnika oružanih snaga RH, čija je posada vojna, odnosno podvrgnuta vojnoj stezi i koji je dužan vijati vanjske znakove raspoznavanja ratnih brodova hrvatske državne pripadnosti kad je god potrebno da svoje prisutstvo učini poznatim.

Brod - jest plovni objekt (trgovačke mornarice) osposobljen za plovidbu morem čija je duljina veća od 12 metara i bruto tonaža veća od 15 ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika.

Brodica- je plovni objekt namijenjen plovidbi koji nije brod

Putnički brod- je svaki brod koji je ovlašten prevoziti više od 12 putnika (inače je teretni brod)

Tehnički plovni objekt- jest brod koji je namijenjen obavljanju tehničkih radova

Nuklearni brod- jest brod opremljen nuklearnim postrojenjem

Ribarski brod- je namijenjen i opremljen za lov ribom

Jahta- služi razonodi, sportu, rekreaciji

Javni brod- jest brod čiji je vlasnik država ili njen organ, a koji nije ratni brod i služi u negospodarske svrhe

Tanker za ulje- jest brod koji je namijenjen ponajprije za prijevoz ulja u razljevenom stanju

Brod u gradnji- jest gradnja broda od trenutka polaganja kobilice ili sličnog postupka gradnje od trenutka upisa u upisnik brodova

26. OSOBE

* Brodar je fizička ili pravna osoba koja je držatelj (posjednik) vlastitog ili tuđeg broda i nositelj plovidbenog pothvata.

* Brodovlasnik i brodar mogu, ali i ne moraju biti iste osobe.

Brodovlasnik ponekad ne želi iskorištavati brod, pa ga daje drugoj osobi na iskorištavanje. Zaključuju ugovor o zakupu, a u novije vrijeme i o lizingu. Zakupoprimalatelj se pojavljuje kao glavni plovidbeni poduzetnik, često i oprema brod, opskrbljuje ga posadom, ali može od vlasnika (zakupodavatelja) primiti potpuno opremljen brod za namjensko iskorištavanje. Bitno je da osoba posjeduje brod.

Osim ugovora o zakupu broda (i lizingu), postoji još jedna pravna osnova prijenosa svojstva brodar s vlasnika broda na drugu osobu. To je uglavak ugovora o hipoteci na brodu koja može sadržavati i ovlaštenje vjerovnika, ako dug ne bude plaćen, da se namiri iz iskorištavanja broda.

Brodar se javlja u svim odnosima u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda, osim u stvarno-pravnim odnosima, kada je bitno ko je vlasnik broda.

Za svojstvo brodara potrebna su kumulativno 2 konstitutivna elementa:

1. posjed broda
2. nositeljstvo plovidbenog pothvata

Funkcija brodara je dvojaka:

1. nositelj je plovidbenog pothvata
2. prijevozni je poduzetnik ili poduzetnik nekog drugog konkretnog plovidbenog posla

Kao nositelj plovidbenog poduhvata brodar odgovara i za izvanugovorne obveze.

Kao poduzetnik plovidbenog posla odgovara i za obveze iz tog konkretnog ugovora.

U posljednje se vrijeme, u svezi s prijevoznom djelatnošću, upotrebljavaju pojmovi prijevoznik i stvarni prijevoznik.

Prijevoznik- je osoba koja je sklopila ugovor o prijevozu, bez obzira na to obavlja li stvarno prijevoz

Stvarni prijevoznik- je osoba koja stvarno obavlja prijevoz.

→ Havarija !!