

UDK 347.74/76 (497.5)
izvorni znanstveni rad
primljen 24. veljače 2000.

Dr. sc. Ivo GRABOVAC, redoviti profesor,
Pravni fakultet u Splitu i Pravni fakultet u Mostaru

O OBLIKU UGOVORA U POMORSKOM ZAKONIKU REPUBLIKE HRVATSKE

Iako se u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske teži neformalnosti ugovora, ipak postoje slučajevi kada se zbog važnosti i složenosti poslova zahtijeva pisani oblik. To su sljedeći ugovori: ugovor o gradnji broda, brodarski ugovor za više putovanja i brodarski ugovor na vrijeme na cijeli brod, ugovor o zakupu broda, ugovor o prijevozu u kojem sudjeluje više prijevoznika i ugovor o pomorskoj agenciji na temelju opće punomoći. Takvi ugovori neće imati pravni učinak ako nisu sklopljeni u propisanu obliku, ali se svi aspekti pravnih posljedica mogu cjelovito spoznati u usporednoj raščlambi odgovarajućih supsidijarnih odredaba Zakona o obveznim odnosima. Posebno valja izdvojiti stjecanje stvarnih prava na brodu.

Od obveznog oblika ugovora valja razlikovati dužnost izdavanja određene isprave jedne od ugovornih stranaka. U nekim situacijama pisani je oblik uvjet ostvarenja određenih prava.

UVOD

Pomorski zakonik Republike Hrvatske u velikom dijelu uređuje raznovrsne ugovorne odnose. U Zakoniku su norme o sklapanju ugovora o gradnji broda, o prijevozu stvari, o prijevozu putnika i njihove prtljage, o tegljenju i potiskivanju i o tzv. ostalim plovidbenim poslovima, o prijevozu u kojem sudjeluje više prijevoznika, zakupu broda, o pomorskoj agenciji, o ugovoru o pomorskom osiguranju, te o ugovornom reguliranju spašavanja (vađenje potonulih stvari prema izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika ulazi u koncept spašavanja). Iz bogatog sadržaja prava i obveza ugovornih strana, iz širokog kruga ugovorne problematike, u ovom radu izdvojeno raščlanjujem samo jedan isječak: propisuje li se oblik ugovora? Iako se Pomorski zakonik u načelu izjasnio za neformalnost ugovora, ipak u relativno većem broju slučajeva predviđa pisani oblik kao uvjet valjanosti pravnog posla. Takva rješenja u skladu su s člankom 67. stavkom 1. Zakona o obveznim odnosima, gdje se ističe da "sklapanje ugovora ne podliježe nikakvoj formi, osim ako je zakonom drukčije određeno". Zadatak mi je prikazati slučajeve kada se predviđa oblik uz raščlambu pravnih učinaka kada oblik nije poštovan.

U sklopu ove problematike ne smijem zaobići ni zakonsku regulativu o upisu u upisnik brodova prava vlasništva i hipoteke na brodu (pomorske hipoteke), te o uvjetu pisanog oblika za valjanost pravnih poslova kojima se stječu ta prava.

UGOVOR O GRADNJI BRODA

U čl. 450. Pomorskog zakonika propisuje se da se ugovor o gradnji broda te izmjene i dopune tog ugovora moraju sastaviti u pisanu obliku.¹ Ako se nije poštovao navedeni oblik, neće biti pravnog učinka ni za ugovor ni za njegove izmjene i dopune. To znači da je pisani oblik od konstitutivnog značenja (*ad solemnitatem*) za nastanak, te za izmjene i dopune ugovora. Ove su odredbe usklađene sa Zakonom o obveznim odnosima (čl 67. st. 2.: Zahtjev zakona da ugovor bude sklopljen u određenoj formi važi i za sve kasnije izmjene ili dopune ugovora”). Ako i dalje slijedimo načela Zakona o obveznim odnosima, tada bi mogle biti pravovaljane i kasnije usmene dopune o sporednim točkama o kojima u formalnom ugovoru nije ništa rečeno ako to nije protivno cilju poradi kojeg je oblik propisan (v. čl. 67. st. 3.). Ugovor o gradnji broda obilježen je po svojoj složenosti u reguliranju odnosa,² pa je razumljivo i opravdano propisivati pisani oblik (a u praksi bilo bi to nužno i da nije propisan oblik), pisani ugovor u kojem se nastoji (i s dodacima, aneksima) što detaljnije urediti međusobna prava i obveze stranaka. Neki sporedni sastojak, koji nije u pisanom ugovoru sadržan, mogao bi se i kasnije usmeno pravovaljano uglaviti. Dok bi eventualno rasprava o tome što je sporedni uglavak mogla imati praktičnu primjenu, dotle nije jasna i može izazvati zabunu odredba u Zakonu o obveznim odnosima (usp. čl. 67. st. 4.) da su pravovaljane i kasnije usmene pogodbe kojima se smanjuju ili olakšavaju obveze jedne ili druge strane ako je poseban oblik propisan samo u interesu ugovornih strana. Može se, naime, pretpostaviti da je pisani oblik propisan i u interesu brodograditelja i naručitelja (jer im pisano fiksiranje međusobnih prava i obveza u najmanju ruku pruža sigurnost), ali smanjenje ili olakšavanje obveze jedne strane moglo bi značiti da se povećavaju ili otežavaju obveze druge strane, pa se stoga ne mogu otkriti razlozi za posebno priznavanje usmenih pogodaba u spomenutim uvjetima. Ovakve konstatacije, *mutatis mutandis*, jednako mogu vrijediti i za ostale ugovore iz Pomorskog zakonika ako se predviđa oblik.

Prema Zakonu o obveznim odnosima formalni ugovori mogu se **raskinuti** neformalnim sporazumom (dakle, riječ je o sporazumnom raskidu), osim ako je za određeni slučaj zakonom predviđeno što drugo (a u Pomorskom zakoniku RH nije), ili ako se za cilj zbog kojega je propisan oblik za sklapanje ugovora zahtijeva da raskid ugovora bude obavljen u istom obliku (što bi za ugovor o gradnji broda trebalo posebno ustvrditi).

U kontekstu problematike koju obrađujem, potrebno je spomenuti i čl. 73. Zakona o obveznim odnosima. Iako ugovor nije zaključen u propisanom pisanom obliku, smatra se pravovaljanim “ako su ugovorne strane izvršile, u cijelosti ili u pretežnom dijelu, obveze koje iz njega nastaju, osim ako iz cilja zbog kojega je forma propisana

¹ Ugovor je sklopljen kada ispravu o ugovoru potpišu ugovorne strane, a to su kod ugovora o gradnji broda brodograditelj i naručitelj broda.

² Pomorski zakonik ne proteže svoje djelovanje na gradnju brodica (plovni objekt namijenjen za plovību morem manje duljine od 12 metara i bruto tonaže manje od 15, a nije ovlašten prevoziti više od 12 putnika), pa će za njih vrijediti opći propisi ugovora o djelu.

očito ne proizlazi. što drugo". U nastojanju da se ugovor održi na snazi (što je temeljni postupak građanskoga prava) zalažem se za što elastičnije tumačenje o izvršenju ugovora. Tako bi i neke početne akcije u sklopu izvršenja ugovornih obveza mogle biti *značajne* ("pretežno") za samo izvršenje posla.³ Na primjer, započela je gradnja broda, pa makar to bila tek prva faza. Dakle, osnovnom cilju ugovora da bude ispunjen, trebao bi biti podložan i oblik koji je doduše kogentno propisan ali nije ostvaren.

UGOVOR O PRIJEVOZU STVARI I UGOVOR O ZAKUPU BRODA

1. Pomorski zakonik, uzimajući u obzir faktično stanje i situaciju u praksi, propisuje pisani oblik, pod prijetnjom ništavosti ugovora ako se oblik ne ispuni, za **brodarski ugovor za više putovanja** i za **brodarski ugovor na vrijeme za cijeli brod** - time charter (v. čl. 467. st. 1. i 2.). Nije važan broj putovanja (dovoljna su i dva putovanja), niti vrijeme trajanja kod time chartera.

Pomorski zakonik ne kaže traži li se i za kasnije izmjene i dopune tih ugovora pisani oblik. Međutim, iz čl. 67. st. 2. Zakona o obveznim odnosima proizlazi da se oblik jednako zahtijeva i za kasnije izmjene i dopune ugovora. U praksi bi ionako bilo nezamislivo da se složeni odnosi iz takvih ugovora pisano ne fiksiraju. Prema tome, nije propisan oblik za brodarski ugovor za jedno putovanje, brodarski ugovor na vrijeme za razmjerni dio broda ili određeni brodski prostor (u praksi su to rijetki ugovori), a ni za prijevoznički ugovor. Ti će ugovori biti valjani ako se sklope i *usmeno*, ako su se stranke suglasile o bitnim elementima.

Ako i nije propisan oblik, postoji mogućnost tzv. *ugovornog oblika* (oblik ugovora određen voljom stranaka). Stranke mogu valjanost posla uvjetovati pisanim oblikom ili zahtijevati, dok se ugovor ne ispuni, pisani oblik samo kao osiguranje dokaza⁴ ili iz drugih razloga (npr. zahtijevati oblik jer je to inače uobičajeno). Ovakve mogućnosti slijede iz čl. 467. st. 3. Pomorskog zakonika, a u svezi čl. 69. Zakona o obveznim odnosima.⁵ Ako stranka od koje se traži sastavljanje pisane isprave ne udovolji tom

³ V. primjere za ugovore o prijevozu Branko Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, treća knjiga, Ugovori o iskorištavanju brodova, I. svezak, Zagreb 1980., str. 54-55.

⁴ Hrvatsko pravo odnosno Zakon o obveznim odnosima ne poznaje oblik ugovora poradi dokazivanja (*ad probationem*). U Francuskoj, na primjer, čl. 2. Uredbe od 31. XII. 1966. o brodarskim ugovorima i o ugovorima o pomorskim prijevozima propisuje, osim za brodove manje od 10 brt, da se brodarski ugovor dokazuje pisanom ispravom; brodarski ugovor (*charter-partie*) je isprava koja sadrži obveze stranaka. Pravilo se primjenjuje na sve vrste (tipova) brodarskih ugovora (poblje Pierre Saffa, *Éléments pour une théorie des preuves en droit maritime, Le droit maritime français*, 454, 1986., str. 591.). Isto tako, talijanski Zakonik o plovidbi, 1942., u više navrata za ugovore o iskorištavanju brodova (*locazione, noleggio, trasporto*) predviđa pisani oblik u svrhu dokazivanja ("il contratto... deve essere provato per iscritto").

⁵ Čl. 69. Zakona o obveznim odnosima: "(1) Ugovorne strane mogu se sporazumjeti da posebna forma bude uvjet pravovaljanosti njihova ugovora. (2) Ugovor za čije je sklapanje ugovorena posebna forma može biti raskinut, dopunjen ili na drugi način izmijenjen i neformalnim sporazumom. (3) Ako su ugovorne strane predvidjele određenu formu samo da osiguraju dokaz svog ugovora ili da postignu što drugo, ugovor je sklopljen kad je postignuta suglasnost o njegovu sadržaju, a za ugovaratelje je u isto vrijeme nastala obveza da ugovoru dadu predviđenu formu."

zahtjevu, druga strana ima pravo odustati od ugovora ako se ugovor nije počeo izvršavati (čl. 467. st. 4. Pomorskog zakonika). Ne kaže se kada će se smatrati da se ugovor počeo izvršavati. Drži se da će to biti svaki čin kojim jedna od stranaka ispunjava svoju ugovornu obvezu (npr. za brodara-prijevoznika dolazak broda u luku).⁶ Ako ugovorna strana koja je zahtijevala sastavljanje pisane isprave ostane u ugovoru, kao i kad je odustala od ugovora, ima u svakom slučaju pravo na **naknadu štete**. Ako je ostala u ugovoru, šteta bi mogla biti npr. u činjenici što se postojanje ugovora ne može dokazati, a ako je odustala, šteta može biti baš u uzročnoj svezi s tim odustankom (npr. izmakla dobit, korist).

2. I **ugovor o zakupu broda** po Pomorskom zakoniku mora biti sklopljen u pisanom obliku, inače neće proizvesti pravni učinak (čl. 672.). Može se pravdati pisani oblik *ad solemnitatem* jer se uz ugovor o zakupu veže jedna značajna posljedica: obilježje brodara prelazi sa zakupodavatelja na zakupoprimalatelja. Ako (novi) brodar nije upisan u upisnik brodava (ne mora biti, v. čl. 214. st. 2. Pomorskog zakonika), pisani ugovor će za treće osobe, koje su s njime upoznati, biti prvenstveno mjerodavan u identificiranju zakupoprimalatelja odnosno brodara.

I za ugovor o zakupu vrijede odgovarajuće norme Zakona o obveznim odnosima koje sam do sada analizirao. B. Jakaša ipak upozorava na jednu osebnost ugovora o zakupu u svezi s primjenom čl. 73. Zakona o obveznim odnosima (iako ugovor nije sklopljen u propisanom pisanom obliku smatrat će se pravovaljanim ako su ugovorne stranke izvršile u cijelosti ili u pretežnom dijelu obveze koje iz njega nastaju itd.).

Za ugovor o zakupu je karakteristično da se izvršava jednim činom - prijenosom posjeda na zakupoprimalatelja izjavom zakupodavatelja koju prihvati zakupoprimalatelj.⁷

PRIJEVOZ U KOJEM SUDJELUJE VIŠE PRIJEVOZNIKA

Jedna od varijanata vezanosti i suradnje prijevoznika jest da sudjeluju u jedinstvenom poslu (prijevozu), pristupaju jedinstvenom ugovoru, ali svaki od njih izvršava samo dio tog jedinstvenog prijevoza. Uobičajeni oblik pristupanja je, uz primanje stvari (tereta) i putnika, prihvaćanje jedinstvene prijevozne isprave za cijelo putovanje. Pomorski zakonik uređuje izravni prijevoz u kojem sudjeluju pomorski prijevoznici. Naime, ugovorom o prijevozu stvari, putnika i prtljage može se predvidjeti da će brodar (pomorski prijevoznik) obaviti prijevoz djelomično svojim brodom, a djelomično brodovima drugih brodara - pomorskih prijevoznika (upravo je riječ o izravnom prijevozu, usp. čl. 661. st. 1.). Prijevoznik koji je na temelju ugovora o izravnom prijevozu primio teret izdaje teretnicu ili drugu prijevoznu ispravu (npr. teretni list) za cijeli ugovoreni put (izravna teretnica, izravni teretni list, izravna prijevozna isprava, v. čl. 661. st. 2.). Prijevoznik koji je ugovorio izravni prijevoz putnika izdaje putniku putnu kartu za cijeli ugovorni put (izravna putna karta, čl. 661. st. 3.). Pomorski prijevoznik koji je na temelju ugovora o izravnom prijevozu

⁶ Poblize Jakaša, op. cit., str. 52.

⁷ Branko Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, treća knjiga, ugovori o iskorištavanju brodova, 3. svezak, Zagreb-Čakovec, 1984., str. 161.

putnika preuzeo od putnika prtljagu na prijevoz (radi se o prtljazi primljenoj na čuvanje, o tzv. predanoj prtljazi) izdaje prtljažnicu (izravnu prtljažnicu) za cijeli ugovoreni put (čl. 661. st. 4.).

Dakle, za izravni prijevoz je pored sklopljenog ugovora i primanja tereta, putnika i prtljage nužno i da se izda izravna prijevozna isprava (izravna teretnica, izravni teretni list, izravna putna karta, izravna prtljažnica). To znači da je bitna pretpostavka za izravni (direktni) prijevoz upravo izdavanje odgovarajuće prijevozne isprave. Propisan je i oblik pristupa daljnjih pomorskih prijevoznika (brodara). Svaki daljnji prijevoznik stupa u ugovor o izravnom prijevozu stvari, putnika i prtljage ako *primi* na prijevoz teret, putnika ili prtljagu i, što nas posebno zanima, zajedničku (odgovarajuću) prijevoznu ispravu (usp. čl. 661. st. 5. i 6.).

UGOVOR O POMORSKOJ AGENCIJI

Pomorski zakonik ugovor o pomorskoj agenciji uređuje u člancima 687. do 696. Ugovorom o pomorskoj agenciji pomorski se agent obvezuje na temelju opće ili posebne punomoći, uime i za računa nalogodavatelja, obavljati pomorske agencije poslove pomaganja, posredovanja i zastupanja, a nalogodavatelj se obvezuje pomorskom agentu nadoknaditi troškove i platiti nagradu. Za temu ovog rada je važno je li ugovorni odnos nastao na temelju opće ili posebne punomoći. S obzirom na tu činjenicu postoje generalni i specijalni agenti. Generalni agent djeluje na temelju opće punomoći. Takvom punomoći agent se obvezuje da će uime i za račun nalogodavatelja obavljati sve poslove ili sve poslove određene vrste iz njegove djelatnosti (važno je u punomoći istaći opseg posla). Specijalni (posebni) agent radi na temelju posebne punomoći. Ta mu punomoć daje pravo da npr. sklopi samo jedan konkretan ugovor o prijevozu uime i za račun nalogodavatelja (brodara) ili da obavi određene druge poslove za njega.

Pomorski zakonik naglašava da jedino ugovor o pomorskoj agenciji na temelju opće punomoći mora biti sklopljen u pisanom obliku (zbog osobite složenosti posla i moguće sumnje u opseg punomoći). Takav ugovor koji ne bi bio sklopljen u pisanom obliku ne bi proizvodio pravni učinak (v. čl. 689. st. 2. i 3.). Predviđajući (razumljivo) i sankciju *ništavosti* ugovora ako nije poštivan obvezatan oblik, Pomorski zakonik je otklonio sve dvojbe o pravnim posljedicama iz bivšeg Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (sada na snazi u Bosni i Hercegovini) koji je propustio izričito propisati da ugovor neće imati pravni učinak ako nije pisano sastavljen.⁸

⁸ Iako za Republiku Hrvatsku problem nije više aktualan, teorijski, a u Bosni i Hercegovini i praktički, zaslužuju sažetu raščlambu. Naime, tvrdilo se da kako nema sankcije ništavosti posla u slučaju neispunjenja pisanog oblika, trebalo bi značiti da bi ugovor bio valjan i kada ne bi bio sklopljen u pisanom obliku (Vojislav Borčić, *Pomorski agent*, Rijeka, 1981., str. 118). Razlozi za takav zaključak mogli bi se sastojati u sljedećem: u svim slučajevima kada je u (tadašnjem) Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi predviđao oblik, propisana je i sankcija s posljedicom ništavosti ugovora kada izostane oblik; ako samo u tom slučaju (opća punomoć) nije predviđena sankcija, logično bi se moglo zaključiti da je se nije ni htjelo, jer da se željela sankcija bila bi izričito normirana kao i u drugim propisanim situacijama. No, već sam tada istakao da se problem može

STJECANJE STVARNIH PRAVA NA BRODU

U stvarnopravnom smislu brod (i brod u gradnji) pokretna je stvar. Međutim, politički i gospodarski razlozi dovode do potrebe da se brodovi vlastite državne pripadnosti evidentiraju, te da se u stvarnopravnim raspolaganjima (stjecanje, prijenos, ograničenje, ukidanje) tretiraju poput nekretnina na kopnu, podvrgavajući se tzv. knjižnom režimu u stvarnopravnim odnosima. Brodovi se tako u pravnom smislu imobiliziraju.⁹ Stoga Pomorski zakonik izrijekom ističe da se pravo vlasništva i druga stvarna prava na brodu upisuju u upisnik brodova. Kad se pravo vlasništva i druga stvarna prava na brodu stječu na temelju pravnog posla, za valjanost tog pravnog posla potreban je pisani oblik. Pravni posao koji nije sklopljen u pisanom obliku *nema* pravni učinak (v. čl. 228.).

Kako stvarnopravno raspolaganje ovisi o upisu, naglašava se ne samo ozbiljnost pri ugovaranju poslova (a brodovi su stvari velike vrijednosti) nego se osigurava i dokaz o ugovorenom poslu i njegovu sadržaju. Stoga je razumljivo da se u knjižnom sustavu zahtijeva pisani oblik kao bitna pretpostavka valjanosti pravnog posla kojim se zasnivaju stvarna prava.¹⁰

razmotriti i s drugog kuta. Naime, ako neka odredba *legis specialis* (kao i u spomenutom Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi) nije kompletna, tada valja posegnuti za supsidijarnim normama, kao što je u našem primjeru Zakon o obveznim odnosima. U čl. 70. st. 1. Zakona o obveznim odnosima ističe se da ugovor koji nije sklopljen u propisanom obliku nema pravni učinak ako iz cilja propisa kojima je određen oblik ne proizlazi što drugo. A u čl. 681., a ni bilo gdje, u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ne predviđa se da će ugovor imati pravni učinak ako oblik nije poštovan. Prema tome, u skladu s odgovarajućim normama Zakona o obveznim odnosima za pojedine ugovore gdje je predviđen oblik (npr. kod ugovora o građenju - čl. 630. st. 2., o trgovinskom zastupanju - čl. 791., o alotmanu - čl. 886., o bankarskoj garanciji - čl. 1083.), dovoljno je propisati da ugovor mora biti sklopljen pisano, iz čega proizlazi da u protivnom nema pravnog učinka. Nigdje se u spomenutim poslovima ne traži još dodatno stajalište o pravnim učincima jer je dostatna opća norma. Dalje, ako je čl. 681. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi kazao da ugovor mora biti zaključen pisano, dovoljno jasno stavlja do znanja da je riječ o kogentnoj normi. Zakonodavac ne bi izričito propisivao pisani oblik ugovora ako ne bi želio da se i poštuje. Ne bi imalo nikakvog smisla da se propiše oblik s istovremenim tumačenjem da ga se ne mora poštovati. To bi bio bjelodani zakonodavni *contradictio in adiecto* (Pobliže Ivo Grabovac, O nekim pitanjima u vezi s formom ugovora u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Privreda i pravo, Zagreb 11-12., 1986., str. 566-567).

⁹ Ivo Grabovac, *Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije*, Split 1995., str. 49.; Ivo Grabovac, *Pomorsko pravo Republike Hrvatske*, Split 1997., str. 68.

¹⁰ Za postanak pomorskog privilegija i pravne učinke koji iz toga prava slijede prema trećim osobama nije potreban upis u upisnik brodova.

Inače, pravo vlasništva i hipoteka na brodu (pomorska hipoteka) imaju pravni učinak prema trećim osobama od trenutka upisa u upisnik brodova. Međutim, odredbe o konstitutivnosti upisa zbog prirode stjecanje stvarnih prava ne odnose se na sljedeće slučajeve:

1. prijelaz prava vlasništva broda na osiguratelja prihvaćanjem izjave osiguranika o napuštanju broda ili isplatom naknade iz osiguranja kod potpunog gubitaka osiguranog broda (u tumačenju članka 722. st. 1. Pomorskog zakonika), kada na osiguratelja prelaze sva prava koja osiguranik ima na osiguranom predmetu ako ih se osiguratelj tom prilikom ne odrekne; 2. stjecanje stvarnih prava nasljeđivanjem, dosjelošću i javnom sudskom prodajom; 3. stjecanje i prestanak (stvarnih) prava na

ZAKLJUČAK

Iako je neformalnost ugovaranja iskazana u Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske, postoje ipak slučajevi kada se zbog važnosti i složenosti poslova zahtijeva pisani oblik. Ugovor neće imati pravni učinak ako nije sklopljen u propisanom obliku, ali se svi aspekti pravnih posljedica mogu kompletno procijeniti u potrebnoj raščlambi odgovarajućih supsidirarnih odredaba Zakona o obveznim odnosima.

Kada se već govori o obliku ugovora, ne mogu se zanemariti ni slučajevi kada se u Pomorskom zakoniku jednoj od stranaka nameće **dužnost** izdavanja određene isprave na zahtjev druge ugovorne stranke. Naravno, nije riječ o obliku ugovora uz sankciju ništavosti ako se (pisani) oblik ne poštuje, o čemu sam detaljnije raspravljao, nego samo o jednoj obvezi u sklopu izvršavanja ugovora, što bi ugovornom partneru, koji se ne pridržava obveze, moglo nametnuti i dužnost naknade štete ako bi je ovlaštena osoba dokazala. Konkretno, poslije završetka ukrcavanja prijevoznik je dužan krcatelju, na njegov zahtjev, izdati teretnicu, ali i teretni list, elektroničku izmjenu podataka ili drugu prijevoznu ispravu (usp. čl. 515., vodeći računa i o budućim izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika).¹¹ Dalje, prijevoznik je dužan izdati putniku, na njegov zahtjev, putnu kartu (čl. 614. st. 1.). Za prtljagu primljenu na čuvanje (za tzv. predanu prtljagu) prijevoznik je dužan na zahtjev putnika, izdati prtljažnicu (čl. 630. st. 1.). U Pomorskom se zakoniku propisuje odgovornost prijevoznika putniku za dragocjenosti jedino ako ih je primio na čuvanje, ali je tada dužan izdati pisanu potvrdu (v. čl. 629.). Kada je posrijedi ugovor o pomorskom osiguranju, osiguratelj je obavezan ugovaratelju osiguranja, na njegov zahtjev, predati uredno izdanu i potpisanu policu osiguranja (čl. 704. st. 1.).

Konačno, u određenim odnosima o pisanom obliku ne ovisi valjanost ugovora, ne nameće se kao obveza jednog ugovaratelja prema drugome, nego je pisana obavijest **uvjet** ostvarenja stanovitih prava. Tako je, prema Pomorskom zakoniku, zapovjednik broda dužan obavijestiti krcatelja pisanim putem da je brod spreman za ukrcavanje (pismo spremnosti o kojem ovisi početak roka za ukrcavanje tereta, v. čl. 491. st. 1.). Pisani je prigovor potreban primatelju pri preuzimanju tereta ako je riječ o oštećenju ili manjku tereta (valja i rok poštovati ovisno o tome je su li oštećenja vidljiva ili nisu), jer će inače nastupiti predmnjeva da je primatelju teret predan onako kako je označen u teretnici (prijeveznoj ispravi), a ako nema prijevezne isprave kako je primljen na prijevoz

potonulim brodovima, ako su ta prava stečena, odnosno prestala zbog propusta da se brod izvadi u propisano vrijeme (vlasnik koji ne izvadi potonulu stvar u roku od deset godina od dana kada je potonula gubi pravo vlasništva, a potonula stvar postaje vlasništvom Republike Hrvatske); 4. proglašenjem broda pomorskim plijenom, odnosno ratnim plijenom na moru (usp. čl. 230. Pomorskog zakonika).

¹¹ Ako je teret predan prijevozniku prije ukrcaja, krcatelj može zahtijevati da mu taj prijevoznik izda potvrdu o preuzimanju tereta, teretnicu ili drugu prijevoznu ispravu koja sadrži uočljivu napomenu "primljeno za ukrcaj" (to je tzv. teretnica ili isprava za ukrcaj). Kada se teret ukrcava, prijevoznik će izdati redovitu teretnicu (ispravu), uz povlačenje teretnice (isprave) za ukrcaj, ili će na samoj teretnici (ispravi) za ukrcaj upisati napomenu "ukrcano", čime potvrđuje da je ukrcavanje obavljeno (v. čl. 516. Pomorskog zakonika).

(usp. čl. 549.). *Mutatis mutandis* vrijedi i za putnika kada je riječ o prtljazi (nužan pisani prigovor pomorskom prijevozniku ili njegovom punomoćniku, v. čl. 642.).

Summary

Although the Maritime Code of the Republic of Croatia is generally in favour of contract informality, there are nevertheless cases where written form is demanded because of the importance and complexity of the transactions involved. There are the following contracts: shipbuilding contract, voyage charter (several voyages), time charter, time charter by demise (or bare boat time charter), transport contract by several carriers (through transport) and contract for maritime agency based on a general authorization. Such contracts do not have any legal effect if they are not made in the prescribed form, but all the aspects of their legal consequences can be comprehensively perceived through a comparative analysis of the relevant provisions of the Obligations Act. Especially it is necessary to point out the act of acquiring the real rights on ship.

As distinguished from the prescribed form of contract, there is also in certain cases the duty of a contracting party to issue the corresponding document.

In certain situations written form is the condition on the realization of the definite rights.