

## PRAVNA PRIRODA UGOVORA O PRIJEVOZU PUTNIKA - POSEBNO O ODGOVORNOSTI BRODARA ZA FIZIČKI INTEGRITET PUTNIKA

### *Legal aspect on contract of carriage with particular reference to the carrier's liability for physical integrity of passengers*

UDK 347.797.4:347.51

Review

Pregledni članak

#### Sažetak

U ovom radu autorica razmatra pravnu prirodu ugovora o prijevozu putnika i odgovornosti broдача za fizički integritet putnika. Autorica navodi kronološkim redom sve konvencije koje reguliraju ovu građu i analizira sličnosti i razlike u temelju i visini iznosa ograničenja brođareve odgovornosti počevši od Briselske konvencije iz 1961., Atenske konvencije o prijevozu putnika i prtljage iz 1974., koja je mijenjanja Protokolima iz 1976. i 1990. pa do Atenske konvencije iz 2002. godine.

Visina brođareve odgovornosti znatno je povećana već protokolima iz 1976. i 1990. Međutim određeni broj država zahtijevao je daljnje povećanje pozivajući se na izmjene Montrealske konvencije iz 1999., koja predviđa neograničenu odgovornost za smrt i tjelesne ozljede putnika u zračnom prijevozu.

U tom smislu Protokol Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage iz 2002. godine znatno povećava iznose brođareve odgovornosti, pa čak ostavlja i mogućnost državama da svojim nacionalnim zakonima predvide i veće iznose od onih koje predviđa Protokol.

Protokol mijenja i temelj brođareve odgovornosti i uvodi dvostupanjski sustav odgovornosti. Autorica smatra da je trebalo prihvatiti načelo odgovornosti kakvo je postojalo u drugim granama transportnog prava i u tom smislu predvidjeti objektivnu odgovornost brođara za fizički integritet putnika kad su u pitanju štete nastale kao posljedica pomorskih nezgoda.

*Za štete koje nisu posljedica pomorske nezgode Protokol zadržava načelo odgovornosti predviđeno Atenskom konvencijom 1974. godine.*

*S obzirom da su iznosi visine brođareve odgovornosti znatno povećani Protokolom iz 2002. godine, dvojbeno je hoće li ovaj Protokol prihvatiti veći broj država, iako će on stupiti na snagu ako ga ratificira Europska zajednica.*

#### Summary

*The author deals with legal aspect on contract of carriage and the carrier's liability for physical integrity of passengers. All conventions regulating this matter have been stated in chronological order. There have been analysed the similarities and differences concerning the basis and limits of the carrier's liability beginning with Brussels Convention, 1961.; Athens Convention, 1974. relating to the carriage of passengers and their luggage by sea which has been modified by the Protocols 1976. and 1990. up to Athens Convention, 2002.*

*The limit of the carrier's liability was increased considerably by the Protocol 1976. and 1990. However, some countries required further increase referring to Montreal Convention, 1999. which specifies unlimited liability for death and passengers injuries in the air transport.*

*Athens Convention Protocol, 2002. increases considerably the limits of the carrier's liability even enabling the countries national statutes to specify bigger amounts than those stated by the Protocol. The Protocol also modifies the basis of the carrier's liability and introduces two-level system of liability.*

*Dr. sc. Branka Milošević-Pujo, izvanredni profesor, Sveučilište u Dubrovniku, Ćira Carića 4, 20000 Dubrovnik*

*The author suggests accepting the principle of liability, as existed in other branches of transportation law, and so predicting the carrier's genuine liability for physical integrity of passengers concerning damages caused by marine casualties for damages not caused by marine casualties. The Protocol contains the principle of liability specified by Athens Convention, 1974.*

*Regarding significant increase of the carrier's limits of liability by the Protocol, 2002., it is questionable whether this Protocol will be accepted by the majority of countries, regardless its entering into force is not doubtful, provided that it will be ratified by the European Union.*

## 1. Uvod

### Introduction

Prijevoz putnika morem pojava je novijeg doba. Sve do druge polovine 19. stoljeća brodovi su isključivo prevozili robu. Tek uvođenjem parnog pogona u brodarstvu javljaju se i prvi organizirani prijevozi putnika. Putnički prijevoz postaje prijeko potreban u svakodnevnom životu, a razvija se istodobno s povećanjem životnog standarda i turizma.

S razvojem putničkog prijevoza aktualizira se i problematika pravne prirode odgovornosti za fizički integritet putnika. Kako prijevoz putnika bez obzira na suvremene uvjete prijevoza predstavlja opasnost za fizički integritet putnika, a s ozbirom da se radi o međunarodnoj djelatnosti, bilo je nužno u okviru međunarodnih organizacija unificirati pravila o odgovornosti brodarka.

Tako se pitanjem brodarkove odgovornosti bavio Međunarodni pomorski odbor organizacije za unifikaciju pomorskog prava (CMI). Međutim, na prvim konferencijama u Veneciji 1907. i Bremenu 1909. problemi vezani za ovu građu bili su zanemareni jer je poanta ovih konferencija bila unifikacija pravila o odgovornosti brodarka za gubitak i štete na teretu.

Povećanjem putničkog prometa i razvojem turizma, pitanje odgovornosti brodarka poprima međunarodnu važnost, pa se javljaju težnje da se ovaj problem na međunarodnom planu preciznije riješi po uzoru na već donesena pravila o odgovornosti brodarka za prijevoz tereta (Konvencija o teretnici 1924.).

Posljedica ovakvih nastojanja su unifikacijska pravila o pravnoj prirodi ugovora o prijevozu putnika i odgovornosti brodarka za fizički integritet putnika o čemu ćemo nešto više reći u ovom radu.

## 2. Pravna priroda ugovora o prijevozu putnika

### Legal aspect on contract of carriage

Ugovorom o prijevozu obvezuje se prijevoznik da preveze na određeno mjesto neku osobu ili neku stvar, a

putnik odnosno pošiljalac se obvezuje platiti određenu naknadu.<sup>1</sup> Odredbe zakona o obveznim odnosima su norme *lex generalis* jer je člankom 652 istog Zakona predviđeno da će se primijeniti na sve vrste prijevoza ako zakonom za pojedine vrste nije drukčije određeno. Ugovor o prijevozu nastao je iz ugovora o djelu, jer je predmet ovog ugovora obavljanje nekog posla bez obzira radi li se o prijevozu stvari ili putnika. Ipak, zbog njegove specifičnosti nastala su pravna pravila koja ovaj ugovor odvajaju od Ugovora o djelu.<sup>2</sup>

Iz općeg pojma ugovora o prijevozu nastao je ugovor o prijevozu putnika brodom prema kojem se brodar obvezuje naručitelju prevesti jednog ili više putnika, a naručitelj platiti prevozninu.<sup>3</sup> Analizirajući pravnu prirodu ovog ugovora proizlazi da je ugovor o prijevozu konsenzualni, dvostrano obvezni, naplatni pravni posao. U teoriji i praksi kao i u zakonima kojima je reguliran ugovor o prijevozu putnika prihvaćeno je stajalište da se radi o neformalnom ugovoru. Ovaj zaključak možemo izvesti iz opće odredbe članka 67. ZOO-a, tj. da zaključenje ugovora ne podliježe nikakvoj formi, osim ako je Zakon drukčije odredio.

Ugovor o prijevozu putnika je konsenzualan, jer postaje perfektan čim su se stranke dogovorile o bitnim elementima ugovora. Iako je brodar na zahtjev putnika dužan izdati putnu kartu, ona samo služi kao dokaz da je ugovor sklopljen. Nepostojanje, neispravnost ili gubitak putne karte ne utječu na postojanje valjanosti sadržaja ugovora o prijevozu (vidi čl. 615 PZ). Putna karta, dakle, ima značenje legitimacijskog papira,<sup>4</sup> pretpostavlja se da sadržaj putne karte odgovara sadržaju ugovora dok se ne dokaže suprotno.<sup>5</sup>

Putna karta može glastiti na ime i na donositelja. Putna karta na donositelja prenosi se običnom predajom, ali ako je putovanje započelo, onda se može prenijeti samo uz pristanak prijevoznika. Putna karta na ime ni u kojem slučaju ne može se prenijeti bez pristanka prijevoznika. Ugovor o prijevozu, iako konsenzualan, ne nastaje pregovaranjem o uvjetima prijevoza i o cjeni pomorsko prijevozne usluge nego prihvaćanjem općih uvjeta prijevoza pojedinih prijevoznika. Cijena usluge određena je tarifama koje čine sastavni dio uvjeta poslovanja. Dakle, radi se o adhezijskom ugovoru kod kojeg se neizbježno nameće činjenica neravnopravnosti stranaka koju bi u slučaju spora trebalo riješiti prema načelima pravnog poretka o zaštiti ekonomski slabije stranke od štetnih posljedica takvih ugovora.

### 2.1. Prava i obveze ugovorenih strana

#### *Rights and obligations of contracting parties*

Stranke ugovora o prijevozu putnika su prijevoznik i putnik, ali kao stranka ugovora često se pojavljuje i

<sup>1</sup> Vidi članak 648, stavak 1 Zakona o obveznim odnosima NN 53/91; 73/91; 3/94; 107/95; 7/96; 112/99.

<sup>2</sup> Ugovorom o djelu poduzetnik se obvezuje obaviti određeni posao, a naručitelj se obvezuje za taj posao platiti naknadu (vidi članak 600. ZOO)

<sup>3</sup> Vidi članak 612. PZ.NN. 17/94.

<sup>4</sup> Vidi o legitimacijskim papirima čl. 257. ZOO

<sup>5</sup> V. o putnoj karti kod D. Pavić: Pomorsko pravo, knjiga II, Viša pomorska škola u Splitu 2002., str. 261; I. Grabovac: Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni krug, Split, 1995., str., 130.

naručitelj prijevoza. Pojam prijevoznika definiran je u pojedinim konvencijama i u našem zakonodavstvu. Tako Atenska konvencija o prijevozu putnika i prtljage morem iz 1974. godine<sup>6</sup> pod pojmom vozara podrazumijeva osobu koja zaključuje ili u ime koje se zaključuje ugovor o prijevozu, bilo da sam obavlja prijevoz, bilo da ga obavlja preko stvarnog vozara.<sup>7</sup> U izvorima našeg prava pojam prijevoznika definiran je člankom 611. PZ, pa je tako brodar osoba koja sklapa ugovor o prijevozu ili u čije se ime taj ugovor sklapa, bilo da on sam obavlja prijevoz, bilo da ga obavlja preko stvarnog broдача. Stvarni brodar je osoba različita od ugovornog broдача. On stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili samo dio prijevoza. Iz zakonskog je teksta vidljivo da su odredbe našeg prava usuglašene s Atenskom konvencijom.

Druga stranka ugovora o prijevozu putnika je putnik, a kao moguća strana ugovora često se pojavljuje i naručitelj prijevoza. Naručitelj prijevoza je osoba koja s prijevoznikom u svoje ime, a za račun putnika, sklapa ugovor o prijevozu putnika. Ovo proizlazi iz činjenice da u suvremenoj poslovnoj praksi postoje i takvi oblici poslovnih aranžmana kod kojih se odvaja osoba koja ima pravo na ugovoreni prijevoz od osobe koja je s vozačem u vlastito ime zaključila ugovor. Kad ugovor o prijevozu putnika sklapa naručitelj nastaju različiti pravni odnosi i to: odnos između prijevoznika i naručitelja prijevoza, između prijevoznika i putnika i između naručitelja prijevoza i putnika.

Pojam putnika definira i članak 611. PZ-a pa je tako putnik osoba koja se prevozi brodom na temelju ugovora o prijevozu ili koja prati vozilo ili žive životinje. Pored navedenog pojma iz članka 611. PZ-a postoji i opći pojam putnika, a to je da je putnik svaka osoba na brodu osim djece ispod 1 godine i osoba zaposlenih na brodu u bilo kojem svojstvu (vidi članak 5. stav 27. PZ-a). Polazeći od pravne prirode ugovora o prijevozu kao ugovora o djelu, osnovna obveza broдача je pružiti putniku rezultate obećane činidbe, što znači obaviti prijevoz. Prijevoz se mora obaviti sigurno, udobno i higijenski (vidi čl. 681. ZOO). Zapravo, obveze broдача mogu biti glavne i sporedne. Glavne obveze su sam prijevoz, očuvanje putnikovog fizičkog integriteta i pravodoban početak i završetak putovanja, odnosno održavanje reda plovidbe. U sporedne obveze ubrojili bismo one koje nisu nužne za obavljanje putovanja, kao npr. pružanje usluge prehrane, izdavanje kabine i sl., uz uvjet da ove usluge nisu nužne za održavanje fizičkog integriteta putnika.<sup>8</sup>

Prijevoznik je dužan primiti na prijevoz svaku osobu koja udovoljava uvjetima predviđenim općim uvjetima poslovanja prijevoznika. Prijevoznik je obavezan prevesti putnika do određenog mjesta na vrijeme i odgovora za štetu koju bi putnik pretrpio zbog zakašnjenja. Prijevoznik će odgovarati ako se dokaže da je do zakašnjenja došlo namjerno ili zbog grube nepažnje. Kao temelj

odgovornosti uzima se dokazana krivnja.<sup>9</sup> Temeljna obveza prijevoznika je da odgovara za putnikovu sigurnost i to od početka pa do završetka putovanja, na što upućuje članak 684. ZOO-a. O odgovornosti broдача vidjet ćemo nešto više kasnije. Glavna obveza putnika je platiti prijevozninu. Putnik ima obvezu čuvati putnu kartu do završetka putovanja. Putnik za vrijeme putovanja treba poštivati pravila sigurnosti i odgovarat će za štetu koju svojom krivnjom nanese prijevozniku.

### 3. Odgovornost broдача za fizički integritet putnika

#### *The carrier's liability for the physical integrity of passengers*

Polazeći od pretpostavke da prijevoznik treba obaviti prijevoz s pažnjom savjesnog prijevoznika proizlazi osnovna prijevoznikova obveza očuvanja fizičkog integriteta putnika. Osnovna svrha ugovora o prijevozu je ispunjenje ugovorne činidbe bez povrede fizičkog integriteta putnika i tek tada možemo govoriti o uspješnom rezultatu prijevoza.

Povredu fizičkog integriteta predstavlja svaka povreda fizičkog ili psihičkog stanja čovjeka u odnosu na njegovo stanje koje je postojalo prije povrede, uključujući i smrt kao uništenje fizičke egzistencije čovjeka. U trenutku nastanka štete zbog povrede fizičkog integriteta putnika aktivira se predviđena sankcija za neispunjenje odnosno neuredno ispunjenje obveze iz postojećeg ugovornog odnosa.

#### 3.1. Vrijeme kroz koje prijevoznik odgovara *Period of responsibility*

Pokušaji kodifikacije pravila o broдаревој odgovornosti na međunarodnom planu datiraju iz vremena Madridskog nacrtu iz 1955. godine., koji se oslanjao na odredbe Haških pravila. Kako se odredbe o odgovornosti za prijevoz robe nisu mogle primijeniti i na putnike, to je ovaj nacrt pretrpio niz promjena i kao konačni tekst usvojen je na konferenciji u Bruxellesu 1961<sup>10</sup>. Odredbama Madridskog nacrtu brodar odgovara i za povredu fizičkog integriteta nastalu za vrijeme prijevoza od obale do broda i obratno, ali samo ako je cijena tog prijevoza obuhvaćena prijevozninom.

Prema odredbama Bruxelleske konvencije iz 1961. prijevoz putnika obuhvaća vrijeme od trenutka kad se putnik počeo ukrcavati na brod, pa do iskrcavanja s broda, a pod određenim uvjetima i prijevoz s kopna do broda, s tim što se isključuje vrijeme boravka putnika na pristaništu ili u lučkoj postaji. Atenska konvencija iz 1974.

<sup>6</sup> Atenska konvencija o prijevozu putnika i prtljage iz 1974. stupila je na snagu 28. travnja 1987. Objavljena je u Narodnim novinama Međunarodni ugovori broj 2/97.

<sup>7</sup> Prema odredbi članka 1. Atenske konvencije stvarni vozar je osoba različita od vozara koja je vlasnik, naručilac ili brodar broda i koja stvarno obavlja čitav prijevoz ili samo njegov dio.

<sup>8</sup> Vidi I. Grabovac: op. cit. str. 130.

<sup>9</sup> Vidi I. Grabovac: Temelj odgovornosti u prometnom pravu, Književni krug, Split 2000., str. 52.

<sup>10</sup> Konvencija o prijevozu putnika morem, Bruxelles 1961. stupila je na snagu 4. lipnja 1965. Za potrebe rada korišten je prijevod Konvencije objavljen u I. Grabovac: Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, str. 281.

preuzima odredbe Bruxelleske konvencije pa je tako vrijeme kroz koje brodar odgovara vrijeme dok su putnik i njegova prtljaga na brodu, odnosno vrijeme dok se obavljaju operacije ukrcaja i iskrcaja kao i vrijeme dok se putnik prevozi brodom od obale do broda i obratno, pod uvjetom da je cijena takvog prijevoza uračunata u prijevozninu. Brodar neće odgovarati za povredu fizičkog integriteta putnika dok se on nalazi u luci ili nekom drugom lučkom objektu.

Naš zakonik preuzima u cijelosti odredbe Atenske konvencije o prijevozu putnika i prtljage<sup>11</sup>. Zapravo, vrijeme prijevoza započinje prvim kontaktom putnika s brodom, dakle čim stupi na most ili stubu, a završava prestankom fizičkog kontakta.<sup>12</sup> Za povredu fizičkog integriteta prije početka ukrcajanja i poslije završenog ukrcaja, brodar odgovara po načelima građanskog prava.

### 3.2. Temelj brodareve odgovornosti

#### *The basis of the carrier's liability*

Pozitivni propisi, kako međunarodni tako i nacionalni, koji reguliraju prijevoz putnika prihvaćaju načelo odgovornosti temeljem krivnje. Prema Bruxelleskoj konvenciji iz 1961. godine krivnja broдача se pretpostavlja kod tipičnih pomorskoprijevoznih rizika, pa će brodar uvijek odgovarati ako ne dokaže postojanje vlastite nekrivnje ili nekrivnje osoba kojima se u poslovanju služi. Atenska konvencija iz 1974. prihvaća osnovna načela Bruxelleske konvencije pa tako brodar odgovara po načelu dokazane krivnje, osim u slučaju brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara i mana broda u kojem slučaju odgovara po načelu pretpostavljene krivnje. Atenska konvencija pravi razliku između ugovornog vozača i stvarnog, pa tako ugovorni vozar odgovara za čitav prijevoz, a stvarni vozar za svoj dio prijevoza; dakle, ugovorni vozar odgovara za propuste stvarnog vozača koji su nastali u toku prijevoza koji je obavio stvarni vozar.<sup>13</sup>

Zapravo je odgovornost ugovornog i stvarnog vozača solidarna za dio prijevoza koji je obavio stvarni vozar. Pomorski zakonik usvaja načelo odgovornosti iz Atenske konvencije, dakle, odgovornost na temelju dokazane krivnje, osim u određenim slučajevima kad brodar odgovara po načelu pretpostavljene krivnje. Prema odredbama Zakonika brodar odgovara i za štetu koju svojom krivnjom prouzroče osobe koje rade za njega za vrijeme obavljanja njihovih dužnosti.<sup>14</sup>

Načelo odgovornosti iz Atenske konvencije uspostavljeno je u interesu putnika, čime je njegov položaj poboljšao, jer se brodareva krivnja kod tipičnih pomorskoprijevoznih rizika pretpostavlja.<sup>15</sup>

### 3.3. Visina odgovornosti

#### *Limits of liability*

Za smrt i tjelesne povrede putnika brodar odgovara ograničeno. Prema odredbi članka 6. Bruxelleske konvencije brodareva odgovornost se ograničava per capita, pa tako najviši iznos naknade za povredu integriteta putnika ne može prijeći 250.000 Poincaré franaka<sup>16</sup> po putniku, te ni kod plaćanja rente glavnica rente ne smije prijeći spomenuti iznos. Brodar ne može koristiti ovo ograničenje ako se radi o njegovoj kvalificiranoj krivnji.<sup>17</sup>

Prema odredbama Konvencije stranke mogu ugovoriti i veću granicu odgovornosti, jer je Konvencijom određen minimum brodareve odgovornosti. Odredbe o ograničenju odgovornosti iz članka 12. Konvencije proširuju se i na brodarevo osoblje pod uvjetom da ni na njihovoj strani nema kvalificirane krivnje. Atenska konvencija znatno povećava iznose ograničenja, pa tako članak 7. Konvencije predviđa iznos od 700.000 Poincaré franaka po prijevozu. Ograničenje odgovornosti po Konvenciji je vezano uz jedan prijevoz, a ne uz svaki pojedini događaj u toku jednog prijevoza, čime je odgovornost broдача ublažena. Kako je već navedeno stranke po Konvenciji mogu ugovoriti i više granice odgovornosti. Iznos određen Konvencijom preračunava se u valutu zemlje u kojoj se vodi spor prema službenom tečaju koji vrijedi na dan donošenja presude.<sup>18</sup> Atenska konvencija predviđa da vozar ili njegov namještenik gube pravo na ograničenje svoje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala kao posljedica radnji ili propusta ovih osoba učinjenih s namjerom da se uzrokuje šteta.<sup>19</sup>

Zbog stalnih promjena cijena zlata i stoga zbog nesigurnosti Poincaré franka pojavili su se zahtjevi da se franak zamijeni nekom stabilnijom obračunskom jedinicom pa je tako uvedeno posebno pravo vučenja (SDR). Ova obračunska jedinica prihvaćena je Protokolom iz 1976.<sup>20</sup> Protokol povećava limite brodareve odgovornosti. Odredbe Protokola prihvaća i naš Zakonik, pa tako za povredu tjelesnog integriteta brodar može ograničiti odgovornost na iznos od 46.660 SDR-a po putniku i putovanju.<sup>21</sup> Daljnje povećanje visine brodareve odgovornosti uslijedilo je u Londonu 1990. godine usvajanjem Protokola kojim se povećava odgovornost broдача na 175.000 obračunskih jedinica (SDR) po putovanju. Protokol su do sada ratificirale samo tri države među kojima je i Hrvatska, ali on do danas nije stupio na snagu, jer ga nije prihvatilo najmanje deset država koliko je potrebno za njegovo stupanje na snagu.<sup>22</sup>

<sup>11</sup> Vidi članak 640. st. 1. PZ-a.

<sup>12</sup> Vidi B. Jakaša: Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, knjiga III., Ugovori o iskorišćavanju brodova, svezak 3., Zagreb 1984., str. 24.

<sup>13</sup> Vidi čl. 4. Atenske konvencije

<sup>14</sup> Vidi članke 626.-629. PZ

<sup>15</sup> Vidi o tome I. Grabovac: Temelj odgovornosti u prometnom pravu, str. 52

<sup>16</sup> Poincaré franak je obračunska zlatna jedinica količine zlata 65,5 mg čistoće 900/1000. Protokolom iz 1979. zamijenjen je specijalnim pravom vučenja (SDR)

<sup>17</sup> Članak 7. Atenske konvencije kvalificiranu krivnju određuje kao djelo učinjeno s namjerom prouzročiti štetu ili bezobzirno i sa sviješću da će do štete vjerojatno doći.

<sup>18</sup> Vidi čl. 9. stav. 2. Atenske konvencije.

<sup>19</sup> Vidi čl. 13. Atenske konvencije

<sup>20</sup> Vidi o tome V. Filipović: Zlatna klauzula iz međunarodnih saobraćajnih konvencija u svjetlu novih monetarnih promjena, Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja br. 64/1974. str. 73.

<sup>21</sup> Protokol iz 1976. stupio je na snagu 1989. godine, objavljen u Narodnim novinama, Međunarodni ugovori, 2/97.

<sup>22</sup> Pored Hrvatske Protokol su ratificirale Egipat i Španjolska. Protokol je objavljen u Narodnim novinama, op. cit.

### 3.4. Klauzule neodgovornosti

#### *Non-liability clauses*

Zabrana ugovaranja klauzula neodgovornosti, kojima su brodari isključivali svoju odgovornost u slučaju štete nastale za vrijeme prijevoza, predviđena je člankom 9. Bruxelleske konvencije. Prema tome ništavne su sve odredbe kojima se na štetu putnika mijenjaju odredbe o brodarkovoj neodgovornosti. Po uzoru na ovu konvenciju Atenska konvencija čini ništavnim sve klauzule zaključene prije nastanka događaja, a čiji je cilj oslobađanje brodarka odgovornosti prema putniku. Također je zabranjeno utvrditi nižu granicu odgovornosti od one koju predviđa Konvencija. Naš Zakonik u cijelosti preuzima odredbe Atenske konvencije, pa tako u članku 614. sadrži odredbe o ništavnosti klauzula neodgovornosti.

### 3.5. Odgovornost brodarka za povredu fizičkog integriteta putnika prema protokolu Atenske Konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage iz 2002.

#### *The carrier's liability for the injury of physical integrity of passengers according to Athens Convention, 2002. on the carriage of passengers and their luggage by sea*

Najnovije izmjene Atenske konvencije uslijedile su donošenjem protokola u Londonu 2002. godine. Protokol je donesen pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije (IMO). Cilj donošenja protokola je bolji pravni položaj i veća sigurnost putnika u slučaju povrede fizičkog integriteta. Protokol donosi suštinske promjene u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974. U prvom redu mijenja se temelj, a onda i visina brodarkove odgovornosti. Kako je pomorski prijevoz bio jedina grana transporta u kojoj je vozar odgovarao po načelu krivnje, prema nekim autorima, to je trebalo promijeniti i uvesti jedinstveni sustav odgovornosti u svim granama transporta, što bi značilo odgovornost temeljem kauzaliteta. Opravdanje za održavanje razlika između pojedinih grana prijevoza treba tražiti u postojanju različitih rizika te različitih kriterija u podjeli rizika između ugovornih strana u pojedinim granama transporta. Ipak se nameće pitanje je li stupanj rizika toliko različit da opravdava razlike u normiranju temelja vozareve odgovornosti.

Kao razlog uvođenja kauzaliteta treba navesti da se brodar služi pogonom broda koji analogno pogonu motornih vozila predstavlja izvor povećane opasnosti za okolinu, pa i za svakog putnika. Brodar odgovara po načelu objektivne krivnje za štete koji brod prouzrokuje lučkim uređajima, te za štete zbog povrede fizičkog integriteta osoba koje nisu putnici, pa bi bilo za očekivati de lege ferenda kauzalnu odgovornost i prema putnicima s kojima je u ugovornom odnosu i temeljem kojeg ima obvezu brinuti o njihovom fizičkom integritetu.<sup>23</sup>

Revizija Atenske konvencije bila je prijeko potrebna i zbog usklađivanja visine odgovornosti s ostalim granama transporta. Odgovornost za tjelesni integritet putnika je pooštrena i uveden je dvostupanjski sustav odgovornosti koji za štete do iznosa od 250.000 SDR-a po putniku i događaju predviđa objektivnu odgovornost prijevoznika; ako šteta prelazi navedeni iznos, prijevoznik će odgovarati do iznosa od 400.000 SDR-a po putniku i događaju na temelju pretpostavljene krivnje. Za štete zbog smrti i ozljede putnika kojima nije uzrok pomorska nezgoda<sup>24</sup> prijevoznik i dalje odgovara temeljem dokazane krivnje, a odgovornost mu je ograničena na iznos od 400.000 SDR-a po putniku i događaju. Dakle, za štete do iznosa od 250.000 SDR-a, koje su posljedica pomorske nezgode, shodno članku 4. Atenske konvencije iz 2002., prijevoznik odgovara objektivno, osim ako uspije dokazati da je nezgoda posljedica :

a) rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave neizbježnog i nesavladivog karaktera;

b) da je nezgoda u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenim s namjerom da se prouzroči nezgoda;

Pored ovih razloga prijevoznik bi se mogao osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta prouzročena krivnjom putnika<sup>25</sup>.

Za štete koje nisu posljedica pomorske nezgode zadržana je odgovornost iz Atenske konvencije iz 1974. prema kojoj će tužilac morati dokazati krivnju brodarka. S obzirom da iznosi ograničenja odgovornosti, iako znatno povećani u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974. godine i Protokol iz 1976. godine, neće zadovoljiti sve države buduće članice, Konvencija ostavlja mogućnost državam da svojim internim propisima povećaju granice odgovornosti koje su predviđene Konvencijom. Novina u ovoj Konvenciji je i to da je ograničenje utvrđeno po putniku i događaju čime se povećava odgovornost prijevoznika.<sup>26</sup>

Atenska konvencija iz 2002. predviđela je i uvođenje obveznog osiguranja prijevoznika za štetu zbog povrede fizičkog integriteta putnika. Razlog uvođenja obveznog osiguranja je zaštita tužitelja (putnika), koji bi u slučaju insolventnosti brodarka bio oštećen. Nadalje, osiguranje pridonosi i boljim sigurnosnim uvjetima na brodovima, jer to zahtijevaju osiguravajuća društva.<sup>27</sup> Prema odredbi članka 4. Atenske konvencije iz 2002., brodovi su dužni imati potvrdu o obveznom osiguranju ili drugom financijskom jamstvu. Iznos obveznog osiguranja određen je do iznosa ograničenja objektivne odgovornosti prijevoznika, odnosno do 250.000 SDR-a po putniku i događaju. Obvezu izdavanja potvrde ima država ugovornica, koja potvrdu izdaje brodovima koji su registrirani na njezinom teritoriju, ali i brodovima koji su

<sup>24</sup> Pomorska nezgoda je brodolom, sudar, nasukanje broda, požar, eksplozija na brodu i mane broda.

<sup>25</sup> Vidi čl. 6. Atenske konvencije iz 2002.

<sup>26</sup> Prema Atenskoj konvenciji iz 1974. godine, odgovornost je bila ograničena po putniku i putovanju. Protokol iz 2002. ide na ruku putniku kad ograničenje vezuje za događaj. U slučaju više događaja tijekom jednog putovanja, ograničenje se primjenjuje na svaki događaj posebno.

<sup>27</sup> Vidi više u Marija Pospisil Miler: Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 2002., Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, vol. 24, br. 2, str. 991.

<sup>23</sup> Vidi o tome P. Brajković: Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja br. 1-2, Zagreb 1987., str. 36-40.

registrirani izvan države ugovornice, kako bi im se omogućilo uplovljavanje u luke države ugovornice.

*Potvrda o osiguranju sadrži sljedeće podatke:*

- a) ime broda, razlikovni broj i slova, i luka upisa;
- b) ime i sjedište prijevoznika koji stvarno obavlja prijevoz, u cijelosti ili u dijelu;
- c) IMO identifikacijski broj broda;
- d) vrsta i trajanje osiguranja;
- e) ime i sjedište osiguravatelja ili druge osobe koja je dala jamstvo, i kad je to prikladno, mjesto gdje je osiguranje ili drugo jamstvo zaključeno;

i

f) vrijeme važenja svjedodžbe, koje ne smije biti dulje od vremena važenja osiguranja ili drugog jamstva.

Konvencija predviđa i mogućnost izravne tužbe protiv osiguratelja, što je također novina u odnosu na dosadašnju Konvenciju. Osiguratelj ima pravo na obranu iz razloga zbog kojih bi se mogao braniti i prijevoznik, a također ima pravo pozvati prijevoznika i stvarnog prijevoznika da se uključe u postupak. Ako je šteta nastala kao posljedica namjernog i protupravnog čina prijevoznika, osiguratelj može odbiti isplatiti iznose osigurane svote, pa će u tom slučaju putnik (tužilac) moći svoje pravo ostvarivati prema prijevozniku koji u takvim slučajevima odgovara neograničeno.

#### 4. Zaključak

##### *Conclusion*

U doba razvijenog putničkog transporta ugovor o prijevozu putnika postaje predmetom bavljenja mnogih međunarodnih konvencija čiji je cilj postići veću sigurnost putnika.

U tom smislu doneseno je više konvencija: Bruxelleska iz 1961. koja odgovornost prijevoznika temelji na krivnji, pri čemu za pomorske štete uvodi načelo pretpostavljene krivnje, a za ostale načelo dokazane krivnje; zatim Atenska konvencija iz 1974. koja načelo odgovornosti iz Bruxelleske konvencije u cijelosti prihvaća, ali povećava iznose odgovornosti.

Daljnja kodifikacija ove građe vodi preko Protokola iz 1976. i Protokola iz 1990. Hrvatska je potpisnica svih konvencija i protokola, iako ovaj posljednji nije stupio na snagu, jer su ga ratificirale samo tri države (Hrvatska je jedna od njih).

Kako je u drugim granama transporta već postojala objektivna odgovornost prijevoznika to su neki autori smatrali da nema razloga da se načelo kauzaliteta ne uvede i u pomorskom pravu, uprkos različitim kriterijima u podjeli rizika između ugovornih strana u pojedinim granama transporta.

Pored odredbi o temelju odgovornosti predlagano je i povećanje visine brodareve odgovornosti. Ovakva razmišljanja našla su odraza u Protokolu Atenske konvencije iz 2002. Ovim Protokolom uveden je dvostupanjski sustav odgovornosti. Za štete koje su posljedica pomorske nezgode brodar odgovara objektivno do visine od 250.000 SDR-a. A za štete između 250.000 i 400.000 SDR-a odgovara po načelu pretpostavljene krivnje.

Za štete koje nisu posljedica pomorske nezgode brodar i dalje odgovara po načelu dokazane krivnje. Vidimo da protokol mijenja i temelj odgovornosti i visinu, čime znatno otežava položaj broдача.

Protokol uvodi i obvezno osiguranje koje moraju imati brodovi dok borave u lukama država ugovornica. Ovaj protokol će stupiti na snagu dvanaest mjeseci nakon što ga deset država ratificira.

S obzirom da je na zahtjev EU otvorena mogućnost da protokol potpišu regionalne ekonomske integracijske organizacije koje su osnovale suverene države i kako takve organizacije imaju onoliko glasova koliko ima članica, za očekivati je da bi protokol mogao uskoro stupiti na snagu.

Hrvatska je jedna od zemalja koja je novine iz međunarodnih konvencija implementirala u nacionalno zakonodavstvo. To konkretno znači da je pomorski zakonik prihvatio visinu odgovornosti koja je predviđena Protokolom iz 1976. godine, a vezano za promjene pomorskog zakonika predlažu se visine odgovornosti iz Protokola iz 1990. godine.

#### Literatura

##### *References*

- [1] Pavić, D.: Pomorsko pravo, knjiga II, Viša pomorska škola Split, 2002.
- [2] Grabovac, I.: Temelj odgovornosti u prometnom pravu, Književni krug, Split, 2002.
- [3] Grabovac, I.: Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni krug Split, 1995.
- [4] Pospišil-Miller, M.: Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage, Zbornik pravnog fakulteta u Rijeci, 2002.
- [5] Jakovina, D.: Odgovornost broдача za smrt i tjelesne ozljede putnika, Uporedno pomorsko pravo br. 1-4 (95)
- [6] Brajković, P.: Razmatranje temelja brodareve odgovornosti za fizički integritet putnika de iure condendo Uporedno pomorsko pravo br. 1-2, Zagreb 1987.
- [7] Jakaša, D.: Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, knjiga III, Ugovori o iskorištavanju brodova, svezak 3, Zagreb 1984.
- [8] Bruxelleska konvencija o prijevozu putnika, 1961., za potrebe rada korišten prijevod Konvencije u I. Grabovac: Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije.
- [9] Atenska konvencija o prijevozu putnika i prtljage iz 1974, NN MU 2/97.
- [10] Protokol Atenske konvencije iz 1976., NN MU 2/97.
- [11] Protokol Atenske konvencije iz 1990., NN MU 2/97.
- [12] Pomorski zakonik, NN 17/94.

Rukopis primljen: 20.11.2003.