

ZASTARA TRAŽBINA ZA NAKNADU ŠTETE ZBOG SMRTI ILI TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA NA BRODU

Jasenko Marin,
znanstveni novak,
Jadranski zavod HAZU

UDK 347.755.4
pregledni rad
Primljeno: svibanj, 1997.

Rad predstavlja usporednu analizu odredaba Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974. koje reguliraju pitanje zastare tražbina za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika i odgovarajućih odredaba u propisima hrvatskog zakonodavstva.

Daje se kritički osvrt na neke odredbe Pomorskog zakonika. Zaključuje se da Pomorski zakonik uglavnom prihvaća rješenja Atenske konvencije, ali postoje i određeni propusti koje valja ispraviti.

1. UVOD

Zastara (lat. *praescriptio*) je institut čije začetke nalazimo još u odredbama rimskog prava.¹ Temeljna pravila o zastari kakva su tada ustanovljena, zadržala su se, manje ili više modificirana, i do današnjih dana, i to kako u gotovo svim nacionalnim zakonodavstvima, tako i u međunarodnim pravnim instrumentima.

Odredbe o zastari sadrže gotovo sve grane prava (građansko, trgovačko, kazneno, upravno, itd). Općenito bi se zastara mogla definirati kao gubitak zahtjeva zbog nevršenja sadržaja subjektivnog prava kroz zakonom određeno vrijeme.² Zastara u građanskom, odnosno trgovačkom

1 Jednom od konstatacija careva Honorija i Teodozija II iz 425. n.e. bilo je utvrđeno da sve tužbe zastarijevaju za 30 godina (za neke privilegirane vjerovnike kao što je crkva, rok je bio 40 godina) računajući od trenutka kada se tužitelj mogao koristiti tužbom. Nakon uvođenja zastare, pod pojmom "*actiones perpetuae*" razumijevale su se tužbe čiji je rok zastare iznosio 30 ili 40 godina, dok su u "*actiones temporales*" ulazile tužbe koje bi zastarijevale u kraćim rokovima. Justinijanovo pravo regulira i zastoj i prekid zastarijevanja. Podrobnije o tome, A. ROMAC: *Rimsko pravo*, Zagreb, 1989., p. 405.

2 Tako definiraju zastaru VEDRIŠ-KLARIĆ, *Osnove imovinskog prava*, Zagreb, 1994., p. 148. kao i *Opća enciklopedija JLZ*, Svezak 8., p. 679.

(dakle i pomorskom) pravu mogla bi se definirati kao gubitak mogućnosti da se sudskim putem prisili dužnika na ispunjenje obveze.

U teoriji i praksi često se, kao sporno, javljalo pitanje je li zastara institut materijalnoga ili procesnoga prava. Pravilno je shvaćanje da je zastara institut materijalnoga prava pa za zastaru nije mjerodavno pravo suda već pravo koje je mjerodavno za sadržaj pravnog posla.³

U pomorskom pravu, kao specijaliziranome području trgovačkog prava, pitanje zastare može biti u praksi od velike važnosti. U tim okvirima poseban je problem zastara tražbina za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika. Međunarodnom regulativom pokušao se riješiti taj problem na način koji će biti prihvatljiv što većem broju zemalja. Zbog toga je reguliranje nekih pitanja u svezi sa zastarom ovih tražbina prepušteno nacionalnim zakonodavstvima. To posebice vrijedi za reguliranje zastoja i prekida zastarijevanja. Međutim, države imaju vrlo različite propise o zastari, ovisno u kojoj mjeri njihovo zakonodavstvo prihvaća konvencijska rješenja, na koji ih način inkorporira u vlastiti pravni sustav te kako je pitanje zastare riješeno unutarnjim propisima. Iako hrvatsko nacionalno zakonodavstvo uglavnom slijedi konvencijska rješenja, postoje i određene razlike i osobitosti na koje valja skrenuti pozornost. Stoga je radi cjelovitijeg pregleda unutarnjih pravnih propisa o ovoj materiji potrebno dati kraći prikaz međunarodne regulative.

2. MEĐUNARODNA REGULATIVA

2.1. Izvori

Odgovornost broдача za smrt i tjelesne ozljede putnika regulirana je Atenskom konvencijom o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, Atena, 1974. (dalje Atenska konvencija).⁴ Ona sadrži i odredbe o zastari

³ Takvo shvaćanje zastupa i B. JAKAŠA: *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, treća knjiga, Ugovori o iskorištavanju brodova*, Zagreb, 1980. p. 203. U prilog toj tezi govori i čl. 8. Zakona o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima: "Za zastaru je mjerodavno pravo koje je mjerodavno za sadržaj pravnog posla, odnosno pravne radnje." U hrvatskom je unutarnjem pravu institut zastare obrađen u Zakonu o obveznim odnosima koji je nesumnjivo propis materijalnopravnog karaktera. Konačno, i u pravnim sustavima stranih zemalja zastara se smatra materijalnopravnim institutom. U talijanskom pravosuđu takvo je stajalište istaknuto u odluci Apelacionog suda u Genovi od 21. siječnja 1969. u predmetu *S.r.l. Temacielo c/a Hugo Trumpy, Usporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, br. 50, Zagreb, 1971., p.68-70.

⁴ Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. stupila je na snagu 1987. godine. Republika Hrvatska je ratificirala Atensku konvenciju 24. siječnja 1997. godine i ona je i službeno objavljena ("Narodne novine, Međunarodni ugovori", br. 2/1997., od 11. veljače 1997. godine).

tražbina za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika.⁵ Te odredbe određuju rok zastare i vrijeme od kojeg zastara počinje teći. Tako se određuje da svaka tužba (tražbina) za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika zastarijeva nakon proteka dviju godina. Propisujući vrijeme od kojeg zastarijevanje počinje teći, Atenska konvencija određuje da u slučaju tjelesne ozljede putnika, zastara počinje teći od dana iskrcaja putnika. U slučaju smrti putnika koja je nastala u tijeku prijevoza, zastara počinje teći od dana kada se putnik trebao iskrcati, a u slučaju tjelesne ozljede koja se dogodila u tijeku prijevoza i zbog koje je nastupila smrt putnika nakon njegova iskrcaja, zastara počinje teći od dana smrti uz uvjet da ovo razdoblje ne premašuje tri godine od dana iskrcaja.

Razloge obustave (zastaja) i prekida zastarnih rokova Atenska konvencija ne određuje, već to prepušta pravu suda pred kojim se vodi spor. Ipak, Atenska konvencija u tom pogledu sadrži ograničenje prema kojem se tužba ne može ni u kojem slučaju podnijeti po isteku roka od tri godine računajući od dana iskrcaja putnika ili od dana kada se iskrcaj trebao izvršiti, ovisno o tome što je kasnije.

Konačno, Atenska konvencija propisuje da se, bez obzira na njezine ostale odredbe, zastarni rok može produljiti izjavom prijevoznika ili ugovorom stranaka. Izjava prijevoznika, odnosno ugovor stranaka, moraju nastati nakon što je nastala tražbina i moraju biti sačinjeni u pisanom obliku.

Dakle, Atenska konvencija dopušta mogućnost postojanja nekog od tri roka zastare tražbina za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika:

- a) rok od dvije godine (čl. 16., st. 1.);
- b) rok od tri godine (apsolutni zastarni rok, čl. 16., st. 2b i st. 3.)
i
- c) rok utvrđen izjavom prijevoznika ili ugovorom stranaka (čl. 16., st. 4.).

Svi navedeni rokovi počinju teći od dana iskrcaja putnika, odnosno od dana kada se iskrcaj trebao izvršiti.

Nije suvišno ovdje napomenuti da je materija odgovornosti brodarara za smrt i tjelesne ozljede putnika, a time i zastara tražbina za naknadu štete u takvim slučajevima, do donošenja Atenske konvencije bila na međunarodnoj razini regulirana Međunarodnom konvencijom za izjed-

⁵ Atenska konvencija odredbe o zastari sadrži u članku 16. Protokoli na ovu Konvenciju iz 1976. i 1990. ne sadrže odredbe o zastari. Na odredbe o zastari tražbina za naknadu štete zbog oštećenja ili gubitka prtljage koje sadrži Atenska konvencija u ovom radu nije obraćena značajnija pozornost.

načavanje nekih pravila o prijevozu putnika morem, Bruxelles, 1961. (dalje Konvencija iz 1961.).⁶ U odnosu na ovaj instrument, Atenska konvencija, u pogledu zastare tražbina o kojima je ovdje riječ, unosi nekoliko novina:

a) Atenska konvencija ne sadrži odredbu o obvezi putnika koji je pretrpio tjelesnu ozljedu da uputi pismeni prigovor prijevozniku u roku od petnaest dana od dana iskrcaja;⁷

b) Atenska konvencija uvodi mogućnost produljenja zastarnog roka ugovorom stranaka ili izjavom prijevoznika;

c) Atenska konvencija u nekim situacijama, propisujući trenutak od kojeg zastara počinje teći, uzima u obzir ne samo dan iskrcaja putnika, nego i dan kada se putnik trebao iskrcati, ovisno o tome što je kasnije;⁸ i

d) Atenska konvencija se stilski i jezično razlikuje od Konvencije iz 1961. grupirajući pojedine temelje nastanka tražbina.⁹ Ostaje dvojbeno je li time učinjen pozitivan pomak budući da se odredbe i jezik Konvencije iz 1961. čine jednostavnijima i jasnijima.

Ovaj kratak pregled ima za cilj ukazati na pomak u uređenju ovog pitanja na međunarodnoj razini i smjer u kojem se kreće regulativa koja regulira odnose prijevoznika i putnika. Očito je da Atenska konvencija pojačava položaj putnika i pooštrava odgovornost prijevoznika. Putnik nije više obvezan na podnošenje prigovora prijevozniku pod prijetnjom nemogućnosti realizacije svojih tražbina s naslova naknade štete zbog povrede fizičkog integriteta. On može, dogovorom s prijevoznikom, produljiti zastarni rok. Ipak, kako niti jedna strana ne bi unaprijed bila stavljena u podređen položaj, rok zastare može se produljiti samo onim ugovorom koji je sačinjen **nakon** što je nastala tražbina. Time se, zapravo i glede zastare, jasno uočava nastojanje u suvremenom pomorskom pravu (i trgovačkom pravu uopće) da se reguliranje što većeg broja elemenata ugovornog odnosa prepusti volji stranaka. Rok određen suglasnom voljom stranaka je superioran drugim rokovima koje Atenska konvencija navodi kao moguće. Vjerojatno i ove novine imaju utjecaja da je Atenska konvencija ratificirana od velikog broja zemalja (njima se odnedavno pridružila i Republika Hrvatska).

6 Republika Hrvatska, kao ni bivša SFRJ, nikad nisu ratificirale Konvenciju iz 1961. Odredbe o zastari u ovoj konvenciji nalaze se u članku 11. Za potrebe ovog rada korišten je engleski tekst Konvencije iz 1961. objavljen u "The Ratification of Maritime Conventions", Lloyd's of London press Ltd, 1990 p. 73-78.

7 Cf. čl. 11. st. 1. Konvencije iz 1961.

8 Cf. čl. 11. st. 6. Konvencije iz 1961. i čl. 16. st. 3 Atenske konvencije.

9 Cf. čl. 16. st. 1. i st. 2. t. (c) Atenske konvencije.

2.2. Odredbe Atenske konvencije o zastari i mogući problemi u sudskoj praksi

Vrlo je zanimljiva odredba čl. 16. st. 3. Atenske konvencije kojom se propisivanje razloga obustave i prekida zastarnih rokova prepušta pravu suda pred kojim se vodi postupak uz ograničenje da se tužba temeljem konvencije ne može podnijeti po isteku roka od tri godine računajući od dana ukrcaja putnika ili od dana kada se iskrcaj trebao izvršiti, ovisno o tome što je kasnije. Cilj takve odredbe vjerojatno je bio postizanje što šire prihvaćenosti konvencije. Ta je odredba, uz dopunu glede početka računanja zastarnog roka, zapravo preuzeta iz Konvencije iz 1961. Međutim, u praksi se javila mogućnost spora vezana uz činjenicu da pojedine države imaju međusobno vrlo različite odredbe o zastari, posebice o razlozima obustave i prekida zastarnih rokova. Pojedine zemlje uopće nemaju odredaba na koje upućuje čl. 16. st. 3. Atenske konvencije, (npr. Belgija).¹⁰ Engleski Žalbeni sud nedavno je rješavao spor vezan upravo uz ovaj problem.¹¹ Pojavilo se kao ključno pitanje regulira li Limitation Act iz 1980., kao propis nacionalnog prava, odnosno prava suda, pitanje zastoja i prekida zastarijevanja tražbina iz čl. 16. st. 3. Atenske konvencije. Limitation Act, naime, sadrži odredbu da sud može, ako to smatra pravednim, nastaviti postupak iako je rok za podnošenje tužbe za naknadu štete protekao.¹² Sud je zaključio da Limitation Act nije propis koji regulira razloge zastoja i prekida zastare na koji upućuje Atenska konvencija u čl. 16. st. 3. Navedena odredba, kako je sud tumači, dopušta pravu suda pred kojim se vodi spor da regulira razloge zastoja ili prekida vremenskog razdoblja **koje traje**, a Limitation Act omogućuje nastavak postupka iako je rok za podnošenje tužbe **u cijelosti istekao**.

Raznolikost propisa pojedinih država glede zastare navodi na razmišljanje o eventualnom preciznijem reguliranju ovog pitanja na globalnoj razini.

¹⁰ O tom problemu govori i prof. F. BERLINGIERI u knjizi "Time Barred Actions", Lloyd's of London Press Ltd, 1993, pp. 256.

¹¹ Radi se o sporu *Higham v. Stena Sealink LTD, LLP* (1996) Vol 2, Part 1, p.26.

¹² Aktualna odredba Limitation Act-a, smještena u odjeljku 33, koji nosi naslov "Diskreciono produženje vremena zastare u postupcima vezanim uz tjelesne ozljede ili smrt" glasi: "1) Ako je sud mišljenja da bi bilo pravično dopustiti nastavak postupka, obzirom na (a) stupanj u kojem odredbe odjeljka 11, 11A ili 12 ovog Akta otežavaju položaj tužitelja ili osobe koju on predstavlja; (b) stupanj u kojem bi bilo koja odluka suda u ovom pitanju mogla otežati položaj tuženoga ili osobe koju on predstavlja; sud može odrediti da se te odredbe neće primijeniti u postupku, ili se neće primijeniti za neku određenu radnju u postupku." (Preveo J.M.). Valja naglasiti da odjeljci 11, 11A i 12, između ostalog, govore i o zastari tražbina za naknadu štete zbog tjelesnih ozljeda.

3. HRVATSKO ZAKONODAVSTVO

3.1. Izvori

Zastara tražbina iz ugovora o prijevozu putnika u hrvatskom je unutarnjem zakonodavstvu regulirana odredbama Pomorskog zakonika, a podredno se primjenjuju i odredbe Zakona o obveznim odnosima.¹³

Odredbe Pomorskog zakonika o zastari doslovce su prenesene iz bivšeg Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.¹⁴ Iz sadržaja ovih odredaba može se zaključiti da je Atenska konvencija bila model pri stvaranju odredaba o zastari u Pomorskom zakoniku. Istovremeno su se primijenila i neka rješenja Konvencije iz 1961.

Međutim, odredbe Atenske konvencije nisu doslovce prenesene u nacionalno zakonodavstvo. Čini se da su pri inkorporiranju odredaba Atenske konvencije učinjeni određeni propusti.

3.2. Način određivanja i trajanje zastarnog roka

Nakon temeljne odredbe o zastari tražbina o prijevozu putnika i prtljage kojom se propisuje dvogodišnji zastarni rok, slijedi odredba Pomorskog zakonika koja se razlikuje od odgovarajuće odredbe Atenske konvencije. Atenska konvencija dopušta dva načina na koji stranke mogu produljiti zastarni rok - to su ugovor stranaka i izjava prijevoznika. Prema odredbama Pomorskog zakonika ni jedna od tih mogućnosti nije dopuštena. Zakonik dopušta da stranke, nakon nastanka tražbine, mogu pismenim ugovorom produljiti **jednogodišnji rok** zastare za tražbine iz ugovora o iskorištavanju brodova. Takvu mogućnost Pomorski zakonik ne predviđa za tražbine iz ugovora o prijevozu putnika i prtljage, za koje je zastarni rok **dvije godine**. Nije jasno zašto u ovom slučaju nisu prihvaćena rješenja Atenske konvencije, nego se ostalo pri tekstu Konvencije iz 1961., kad su se već u drugim pitanjima uzimala u obzir rješenja Atenske konvencije. Valja napomenuti i to da je odredba Pomorskog zakonika kojom se strankama daje mogućnost da ugovorom produlje rok zastare za tražbine iz ostalih ugovora o iskorištavanju brodova u suprotnosti s odredbama Zakona o obveznim odnosima koja propisuje da se pravnim poslom ne može odrediti dulje ili kraće vrijeme zastare od onog vremena koje je određeno zakonom (ugovor je, dakako, pravni posao).¹⁵

13 Pomorski zakonik, "Narodne novine" br. 17/94, 74/94 i 43/96 odredbe o zastari za tražbine za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika sadrži u dijelu 8. glava II, t.4., čl 686., st. 2., 3., 4., i 5. t.2. Zakon o obveznim odnosima, "Službeni list SFRJ" br. 29/78, odredbe o zastari sadrži u člancima 360-393.

14 Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, "Službeni list SFRJ" br. 22/77, odredbe o zastari za tražbine za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika sadržavao je u čl. 679.

15 Čl. 364. st. 1 Zakona o obveznim odnosima.

No, kako je Pomorski zakonik u odnosu na Zakon o obveznim odnosima *lex specialis*, primjenjuju se odredbe Pomorskog zakonika. Budući je Republika Hrvatska ratificirala Atensku konvenciju, sve nejasnoće u slučajevima u kojima se primjenjuje ovaj međunarodni propis su otklonjene jer se tada neposredno primjenjuje konvencijski propis koji je glede pravne snage iznad zakona.¹⁶ Stoga problem postoji samo u slučajevima kad se primjenjuje Pomorski zakonik, a ne Atenska konvencija.¹⁷

Propisujući zastarni rok za tražbine za naknadu štete zbog tjelesne ozljede putnika za vrijeme prijevoza a zbog koje je nastupila smrt nakon iskrcaja, Pomorski zakonik određuje da se, ukoliko se tužba ne podnese u roku od tri godine od dana iskrcaja, “**gubi pravo na naknadu štete.**” Dakle, ovaj trogodišnji rok nije, prema Pomorskom zakoniku, zastarni rok, nego prekluzivan, jer se njegovim protekom gasi subjektivno pravo.¹⁸ Čini se da je došlo do “preslobodnog” prenošenja čl. 16. st. 2., t. (b) Atenske konvencije, jer se u toj konvencijskoj odredbi uopće ne navodi gubitak prava na naknadu štete kao posljedica zastare.¹⁹ Zastara nema za rezultat gubitak prava na naknadu štete. Nastupom zastare vjerovnik jedino ne može zahtijevati, odnosno sudskim putem prisiliti dužnika da izvrši svoju obvezu, ali je i dalje ovlašten, odnosno **ima**

16 Član 134. Ustava Republike Hrvatske propisuje: “Međunarodni ugovori koji su sklopljeni i potvrđeni u skladu s Ustavom i objavljeni, čine dio unutarnjeg pravnog poretka Republike, a po pravnoj su snazi iznad zakona.” Da su sudovi dužni neposredno primjenjivati međunarodni ugovor, svjedoči i Rješenje Vrhovnog suda RH, br. II-Rev-7/1989-2 od 3. prosinca 1991.

17 Odredbe Atenske konvencije se, prema njezinu članku 2., primjenjuju na svaki međunarodni prijevoz ako: a) brod vije zastavu ili je upisan u državi ugovornici Konvencije; ili b) je ugovor o prijevozu zaključen u državi ugovornici; ili c) se mjesto polaska ili odredišta, prema ugovoru o prijevozu nalazi u državi ugovornici. Međunarodni prijevoz Atenska konvencija definira u čl. 1. st. 9. i to kao svaki prijevoz u kojem se, u skladu s ugovorom o prijevozu, mjesto polaska i mjesto odredišta nalaze u dvije različite države, ili samo u jednoj državi, ako je u skladu s ugovorom o prijevozu ili predviđenim pravcem plovidbe određeno usputno pristajanje u luci neke druge države. Bez obzira na navedeno, Konvencija se primjenjuje na prijevoz koji je, prema nekoj drugoj konvenciji o prijevozu putnika i prtljage nekim drugim sredstvom, podvrgnut režimu odgovornosti prema odredbama te konvencije, ukoliko takve odredbe imaju prinudnu primjenu za pomorski prijevoz.

18 O pravnoj prirodi prekluzivnog roka Cf. VEDRIŠ-KLARIĆ, o.c. p. 149-150.

19 U prilog tezi da se u Atenskoj konvenciji radi o zastarnom a ne prekluzivnom roku govore dva stavka čl. 16. Stavak 3. toga članka navodi “...ni u kojem slučaju **ne može se tužba po ovoj konvenciji podnijeti** po isteku roka od tri godine...”. Dakle, ne može se podnijeti tužba, što je tipičan učinak zastare. Nigdje nema ni govora o gubitku prava na naknadu štete. Stavak 4. istog članka u prvoj rečenici navodi: “Bez obzira na stavke 1., 2. i 3. ovog članka, **zastarni rok** se može produžiti izjavom prijevoznika ili dogovorom stranaka pošto je nastala tražbina.” Ako bismo htjeli pronaći odgovor u Konvenciji iz 1961. ona je još jasnija (čl. 11. st. 5): “U slučaju tjelesnih ozljeda nastalih u toku prijevoza, od kojih nastupi smrt nakon iskrcaja, rok zastare teče od dana smrti, ali taj rok (*dakle rok zastare, opaska J.M.*) ne može biti duži od tri godine računajući od dana iskrcaja.”

pravo primiti ispunjenje te obveze. Nakon nastupa zastare tražbina se ne gasi, već se pravna obveza pretvara u prirodnu (naturalnu). Razlika između zastarnog i prekluzivnog roka vrlo je značajna. Na prekluzivne rokove sud pazi po službenoj dužnosti, a na zastaru samo na prigovor stranaka. Teško je vjerovati da je namjera zakonodavca bila da u ovom slučaju propiše prekluzivan rok, posebice ako se uzme u obzir nepostojanje odredaba takvog smisla u uzorima Pomorskog zakonika glede te materije - Konvenciji iz 1961. i Atenskoj konvenciji. Stoga bi ovu odredbu Pomorskog zakonika valjalo izmijeniti i/ili pojasniti.²⁰

3.3. Početak tijeka zastarnog roka

Zakon o obveznim odnosima propisuje u čl. 361. da zastarijevanje počinje teći prvog dana poslije dana kada je vjerovnik imao pravo zahtijevati ispunjenje obveze **ako zakonom za pojedine slučajeve nije što drugo propisano**. Obzirom da Pomorski zakonik, normirajući odnose iz ugovora o iskorištavanju brodova, u pravilu na drugačiji način regulira pitanje početka tijeka zastarijevanja, navedena se odredba Zakona o obveznim odnosima u takvim slučajevima ne primjenjuje.

Glede ugovora o prijevozu putnika, Pomorski zakonik sadrži odredbe o početku tijeka zastarnih rokova redom u slučaju tjelesne ozljede putnika, smrti putnika u tijeku prijevoza te njegove ozljede za vrijeme prijevoza usljed koje je nastupila smrt putnika nakon iskrcaja. I ove se odredbe Pomorskog zakonika donekle razlikuju od odgovarajućih konvencijskih rješenja, no čini se da su u pitanju više stilske, nego stvarne, sadržajne razlike. Pomorski zakonik slijedi konvencijsko rješenje u slučaju tjelesne ozljede putnika određujući da vrijeme zastare počinje teći od dana putnikova iskrcaja. Pomorski zakonik ostaje vjeran Atenskoj konvenciji i u slučaju tjelesne ozljede koja se dogodila u tijeku prijevoza zbog koje je nastupila smrt putnika nakon njegova iskrcaja. U tom slučaju vrijeme

20 Slična dvojba u pogledu prirode navedenih rokova postoji i na području prijevoza *stvari* u pomorskom prometu, preciznije pri tumačenju odredbe čl. 3.,st.6.,t.4. Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o teretnici iz 1924. (Haaška pravila). Navedenom odredbom propisuje se da će prijevoznik biti oslobođen svake odgovornosti za gubitke ili oštećenja robe ukoliko se tužba ne podigne u roku od jedne godine. U teoriji i praksi pojedinih zemalja koje su recipirale tu odredbu Konvencije sporno je pitanje je li taj rok zastarni ili prekluzivan. Neke zemlje, npr. Francuska i Belgija smatraju da se radi o zastari, u Italiji su sudovi zauzimali različita stajališta dok se u Njemačkoj smatra da je taj rok prekluzivan. Međutim, ta je prekluzija i u njemačkom pravu posebnog karaktera jer ugovorne strane mogu produljiti ili skratiti ove rokove što kod prekluzivnih rokova u pravilu nije dopušteno. Da se po njemačkom pravu ipak radi o prekluziji potvrđuje činjenica da sud na utrućue zahtjeva mora paziti po službenoj dužnosti. Većina naših autora smatra da je ovaj konvencijski rok zastarni a ne prekluzivan, iako ima i drugačijih mišljenja, npr. Dworski E: *Ugovori o iskorištavanju brodova, II*, Rijeka, 1974., p.44. Protokol na Haaška pravila iz 1968. (Haaško-Visbyjska pravila) izriječno dozvoljava da se navedeni rok produži sporazumom stranaka postignutim nakon događaja koji je bio povod za tužbu.

zastare počinje teći od dana smrti putnika.

Razlika između Pomorskog zakonika i Atenske konvencije postoji jedino kada se određuje trenutak početka računanja zastarnog roka u slučaju smrti putnika koja je nastala u tijeku prijevoza. Određujući taj trenutak, Atenska konvencija propisuje da se vrijeme zastare računa od dana kada se putnik trebao iskrcati. Pomorski zakonik taj trenutak drugačije stilski izražava određujući da vrijeme zastare počinje teći "od dana kada je brod stigao ili trebao stići u luku u kojoj se putnik namjeravao iskrcati." Treba naglasiti da sličnu formulaciju poznaje i Atenska konvencija, i to kada određuje početak računanja zastare tražbina za naknadu štete u slučaju gubitka ili oštećenja prtljage kao i kada propisuje rok nakon kojega se, bez obzira na zastoje i prekide zastarijevanja, više ne može podnijeti tužba temeljem Atenske konvencije. U tim slučajevima Atenska konvencija sadrži odredbu da se vrijeme zastare računa "od dana iskrcaja putnika ili od dana kada se iskrcaj trebao izvršiti, **ovisno o tome što je kasnije.**" Činjenica da na kraju ovih konvencijskih odredaba stoji izraz "ovisno o tome što je kasnije" govori o mogućnosti konkuriranja dva moguća trenutka početka računanja zastare. Atenska konvencija jasno određuje koji se trenutak u slučaju takve konkurencije ima uzeti kao početni pri računanju početka tijeka zastare. Pomorski zakonik nema jasne odredbe u slučaju takve konkurencije, kako onda kada određuje početak tijeka zastare tražbina za naknadu štete u slučaju smrti putnika u tijeku prijevoza, tako ni onda kada određuje početak tijeka zastare tražbina za naknadu štete u slučaju oštećenja ili gubitka prtljage.²¹ Čini se da bi bilo korisno odredbe Pomorskog zakonika izmijeniti i/ili dopuniti u pravcu doslovnog i potpunog prihvaćanja konvencijskih rješenja, kako bi se otklonila svaka moguća nejasnoća i dvojba, mada se u sudskoj praksi do sada nisu pojavili problemi glede ovog pitanja.

3.4. Zastoj i prekid zastarijevanja²²

Atenska konvencija propisuje da je mjerodavno pravo za reguliranje razloga zastoja i prekida zastarnih rokova pravo suda pred kojim se vodi spor. Obzirom da se u praksi stranih sudova javila mogućnost da ta

²¹ Prof. Jakaša tu dvojbu razrješava navodeći da dan kad je brod trebao stići u luku u kojoj se putnik namjeravao iskrcati dolazi u obzir samo kada brod u tu luku nije uopće stigao, Cf. B. JAKAŠA, *o.c.*, p. 209.

²² Zastoj zastarijevanja nastaje kad rok prestane teći usljed nastupa određenih okolnosti ali kad te okolnosti prođu, zastarni rok nastavlja teći a vrijeme proteklo do nastupa zastoja zastarijevanja uračunava se. Prekid zastarijevanja postoji kad usljed nekog uzroka rok zastare počinje teći iznova, a vrijeme koje je proteklo do nastupanja prekida ne uračunava se.

odredba može biti uzrok spora, zanimljivo je vidjeti kako je ta materija regulirana u našem pravu.²³

Zastoj i prekid zastarijevanja regulirani su u čl. 381-393. Zakona o obveznim odnosima. Razlozi zastoja razvrstani su u nekoliko skupina, ovisno o tome između kojih osoba postoji tražbina, koje osobe imaju tražbina te postoje li tzv. "nesavladive prepreke" zbog kojih vjerovnik nije bio u mogućnosti sudskim putem zahtijevati ispunjenje obveze.

Glede tražbina za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, čine se manje vjerojatnim oni razlozi zastoja zastarijevanja koji se zasnivaju na međusobnom odnosu osoba između kojih postoji tražbina (supružnici, roditelji - djeca, štićenik - staratelj, osobe koje žive u izvanbračnoj zajednici). Za pretpostaviti je da neće biti česti slučajevi (kao što ih do sada i nije bilo) u kojima će se te osobe naći u ulozi vjerovnika i dužnika glede tražbina o kojima je riječ. U krug vjerojatnijih razloga zastoja zastarijevanja mogli bi se ubrojiti oni iz grupe "tražbina određenih osoba", i to osoba koje su na vojnoj dužnosti za vrijeme mobilizacije, rata ili ratne opasnosti, za koje zastoj zastarijevanja vrijedi dok traju takve situacije. Zastara, dakle, ne teče sve dok ovlaštenik ne bude oslobođen vojne dužnosti. U pogledu tražbina na ime naknade štete osoba zaposlenih u tuđem domaćinstvu prema poslodavcu i članovima poslodavčeve obitelji, treba reći da se, u kontekstu o kojem se ovdje radi, teško mogu zamisliti takvi slučajevi iako ih ne treba potpuno isključiti. U takvim slučajevima zastara ne teče sve dok traje radni odnos.

Posebno se čini zanimljivom odredba o tzv. "nesavladivim preprekama" zbog kojih vjerovnik nije mogao sudskim putem zahtijevati ispunjenje obveze. Kako Zakon o obveznim odnosima ne navodi, čak ni primjerice, koje su to nesavladive prepreke, može se zaključiti da je odlučivanje o tome koja je prepreka za vjerovnika savladiva a koja nije, prepušteno diskrecionoj ocjeni suda. Smatra se, u teoriji i praksi, da bi u krug takvih nesavladivih prepreka ulazili razlozi kao što su obustava rada suda, rat, epidemija, elementarne nepogode, zakonom predviđen moratorij na plaćanje dugova, bolest vjerovnika i druge nesavladive prepreke koje onemogućuju konkretnog vjerovnika da zbog takvih okolnosti on osobno zahtijeva ispunjenje dužnikove obveze sudskim putem.²⁴

Pored zastoja zastarijevanja, Zakon o obveznim odnosima predviđa i slučajeve kad zastarijevanje ne može nastupiti prije zakonom predviđenog vremena. Tako u slučajevima kada je vjerovnik maloljetna ili poslovno nesposobna osoba bez zastupnika, zastara ne može nastupiti dok ne pro-

23 Cf. *supra* 2.2.

24 Tako i B. VIZNER: *Komentar Zakona o obveznim odnosima, knjiga I*, Zagreb, 1978-1979. p. 1335.

teknu dvije godine od kada je vjerovnik postao poslovno sposoban, odnosno dobio zastupnika. Ako je za zastaru tražbina potrebno vrijeme kraće od dvije godine, a vjerovnik je maloljetna ili poslovno nesposobna osoba bez zastupnika, zastarijevanje počinje teći od kad je vjerovnik postao poslovno sposoban, odnosno od kad je dobio zastupnika.

Drugi slučaj kada zastara ne može nastupiti prije zakonom predviđenog roka je kad postoji tražbina prema osobi koja je na odsluženja vojnog roka ili na vojnoj vježbi. Zastara ovih tražbina ne može nastupiti dok ne proteknu tri mjeseca od odsluženja vojnog roka, odnosno prestanka vojne vježbe.

*

Glede razloga prekida zastarijevanja, Zakon o obveznim odnosima je vrlo jasan. Do prekida zastarijevanja dolazi:

a) priznanjem duga od strane dužnika (uključujući i priznanje konkludentnim radnjama). Dužnikova šutnja na vjerovnikov zahtjev da mu se nadoknadi šteta ne smatra se priznanjem duga; i

b) podizanjem tužbe od strane vjerovnika te svakom drugom radnjom protiv dužnika pred sudom ili drugim nadležnim tijelom poduzetom radi utvrđivanja, osiguranja ili ostvarenja tražbine, uz uvjet da vjerovnik ne odustane od tužbe ili radnje te da njegova tužba ili zahtjev ne budu odbačeni ili odbijeni, odnosno poduzeta mjera poništena.

Valja napomenuti da do prekida zastarijevanja može doći i ako je tužba vjerovnika odbačena zbog uzroka koji se ne tiču biti stvari, uz uvjet da vjerovnik podigne novu tužbu u roku od tri mjeseca od pravomoćnosti odluke o odbacivanju ranije tužbe. U tom slučaju će se smatrati da je zastarijevanje prekinuto već prvom tužbom.

*

Čini se da su odredbe Zakona o obveznim odnosima koje reguliraju materiju zastoja i prekida zastarijevanja prilično ograničavajuće, ali i precizne te da ne ostavljaju previše mjesta dvojbi i ocjeni suda, (sporne bi, eventualno, mogle biti "nesavladive prepreke"). Stoga se pred našim sudom teško može učiniti vjerojatnim spor utemeljen na tumačenju čl. 16. st. 3. Atenske konvencije.

4. ZAKLJUČAK

Zastara tražbina za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika u našem je unutarnjem zakonodavstvu regulirana odredbama Pomorskog zakonika i Zakona o obveznim odnosima. Iako se odredbe

Pomorskog zakonika oslanjaju na međunarodnu regulativu te materije - Atensku konvenciju, a u nekim slučajevima i na Konvenciju iz 1961., ipak postoje stilske i sadržajne razlike između tih konvencija i samog Pomorskog zakonika. Nažalost, kombiniranje odredaba dvaju konvencija prilikom njihova inkorporiranja u Pomorski zakonik i nedosljednost do koje je tom prilikom došlo, rezultiralo je nekim netočnostima i nejasnoćama. Bilo bi poželjno odredbe Atenske konvencije dosljedno prenijeti u Pomorski zakonik (ali to nije i obavezno!). Pri takvom prijenosu konvencijskih rješenja može se dopustiti osebujan stilski izričaj zakonodavca ali to ne bi trebalo rezultirati promjenama u smislu i sadržaju Atenske konvencije niti se smiju događati pravne pogreške pri pokušaju "vlastite interpretacije" konvencijskih odredaba.

Raduje da odredbe o zastari koje sadrže Pomorski zakonik i Zakon o obveznim odnosima ipak sustavno uređuju ovu materiju. Uz neke ispravke i dorade, vrlo je vjerojatno da sporovi iz ovog područja neće predstavljati veći problem u sudskoj praksi.

Summary

TIME-BAR FOR ACTIONES FOR DAMAGES ARISING OUT OF THE DEATH OF OR PERSONAL INJURY TO A PASSENGER ON THE SHIP

The author is comparatively analysing the provisions of the 1974 Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea regulating the time-bar for actiones for damages arising out of the death of or personal injury to a passenger, and the corresponding solutions of Croatian internal law.

At the internal level, the time-bar for those actiones has been regulated by the provisions of the 1994 Croatian Maritime Code and by the Croatian Law on Obligations.

The author gives a critical review of some provisions of the Croatian Maritime Code. He concludes that the Maritime Code mainly incorporates the solutions of the international instrument. However, there are some failures which have to be corrected.