

**ODGOVORNOST BRODARA ZA SMRT ILI
TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA
-međunarodni regulativi i Pomorski zakonik-**

Dražen Jakovina,
mlađi asistent,
Jadranski zavod HAZU, Zagreb

UDK 347.792:347.51:347.795.4
Stručni rad
Prilježeno: listopada, 1995.

Kroz komparativnu analizu odredaba Pomorskog zakonika o odgovornosti brodara za smrt ili tjelesne ozljede putnika i odgovarajućih konvencijskih rješenja nastoji se utvrditi u kojoj je mjeri Pomorski zakonik usvojio konvencijska rješenja, te na koji je način reagirao na promjene koje su se na međunarodnom planu desile poglavito u području visine brodareve odgovornosti.

Na međunarodnom je planu odgovornost brodara za povredu tjelesnog integriteta putnika regulirana Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem iz 1961. godine i Međunarodnom konvencijom o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine (Atenska konvencija). Atenska je konvencija izmijenjena Protokolom iz 1976. godine koji je ustanovio novu obračunsku jedinicu-Posebno pravo vučenja, te Protokolom iz 1990. godine koji je znatno povisio granice odgovornosti brodara.

Zaključuje se da je Pomorski zakonik usvojio konvencijska rješenja o odgovornosti brodara za povredu tjelesnog integriteta putnika. Najkvalitetniji pomak učinjen je svakako u području visine brodareve odgovornosti gdje je prihvaćena nova obračunska jedinica. Posebno se ističe potreba pristupanja Atenskoj konvenciji zajedno s protokolima iz 1976. i 1990. godine.

UVOD

Prvi pokušaji da se pitanje odgovornosti brodara za smrt i tjelesne ozljede putnika riješi na međunarodnom planu u okviru jedne konvencije sežu u daleku prošlost. Tako je još 1907. godine to pitanje analizirano na konferenciji Međunarodnoga pomorskog odbora u Veneciji, a zatim i 1909.

godine na konferenciji u Bremenu.¹ Međutim, ti su pokušaji ostali bez uspjeha, jer tada je bilo važnije riješiti pitanje unifikacije odgovornosti broдача za oštećenje i gubitak tereta, pa je problematika odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika potisnuta u drugi plan. Prvi nacrt konvencije, koji se temeljio na načelu obaveznog osiguranja putnika od strane broдача, izradio je Međunarodni pomorski odbor 1924. godine, ali ni taj nacrt nije bio uspješan.

Ponovna inicijativa pokrenuta je daleko kasnije i njezin je rezultat bio nacrt Konvencije za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem koji je usvojen 1955. godine na konferenciji Međunarodnoga pomorskog odbora u Madridu (tzv. Madridski nacrt). Taj se nacrt oslanjao na sistem odgovornosti broдача iz Međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924. godine (tzv. Haška pravila). Međutim, veliki broj delegacija tražio je napuštanje konzervativnih koncepcija Haških pravila upozoravajući da se ovdje radi o ljudskim životima koji se nikako ne mogu tretirati na isti način kao što to rade Haška pravila sa robom.² Zbog toga je na konferenciji u Bruxellesu održanoj 1957. godine Madridski nacrt pretrpio bitne izmjene, pa je i bio izglasan samo kao Konačni nacrt međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem. Taj je nacrt bio usvojen tek na Diplomatskoj konferenciji u Bruxellesu 1961. godine.³

Daljnje nastojanje Međunarodnoga pomorskog odbora kretalo se u pravcu donošenja jedne konvencije koja bi obuhvatila prijevoz putnika i prtljage morem.⁴ Rezultat toga nastojanja je Međunarodna konvencija o prijevozu putnika i njihovog prtljaga morem donesena na konferenciji u Ateni 1974. godine (u daljnjem tekstu Atenska konvencija).⁵ Atenska konvencija prvi je međunarodni instrument koji, u okviru jednog međunarodnog akta,

1 O tome vidjeti: A. Šuc " Međunarodno izjednačavanje pravnih pravila o odgovornosti broдача za štetu nastalu uslijed smrti i tjelesne povrede putnika", Zbornik za pomorsko pravo, br. 3., str. 76., Zagreb, 1961.

2 E. Pallua " Bruxelleska diplomatska konferencija za pomorsko pravo" Vjesnik jugoslavenskog udruženja za pomorsko pravo, br. 6., str. 1-14, Zagreb 1957.

3 Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o prijevozu putnika morem, u daljnjem tekstu Konvencija iz 1961., stupila je snagu 1965. godine. U radu je korišten tekst Konvencije iz 1961. objavljen u "The Ratification of Maritime Conventions" LLoyd's of London press Ltd, 1990., str.73-78

4 Budući da pitanje odgovornosti broдача za prijevoz putničke prtljage morem nije bilo riješeno Konvencijom iz 1961. godine, na inicijativu Međunarodnoga pomorskog odbora donesena je u Bruxellesu 1967.godine Konvencija za izjednačavanje nekih pravila o prijevozu putničkog prtljaga morem. Međutim, kako ta Konvencija nikada nije stupila na snagu, tako se ukazala potreba da se to pitanje riješi u okviru nove konvencije koja bi obuhvatila i prijevoz putnika i prijevoz njihove prtljage morem.

5 Atenska konvencija stupila je na snagu 1987. godine. Za potrebe ovoga rada korišten je prijevod Atenske konvencije objavljen u Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, dalje UPPPK, br. 77, 1978., str. 4-34.

uređuje pitanje odgovornosti vozara za povredu tjelesnog integriteta putnika i njegovu odgovornost za štetu nastalu zbog oštećenja i gubitka putničkog prtljaga. Glede odgovornosti brodara za smrt i tjelesne ozljede putnika, Atenska konvencija se uglavnom oslanja na sistem odgovornosti prihvaćen Konvencijom iz 1961. godine.

S obzirom na činjenicu da vrijednost valuta stalno pada, iznosi navedeni u Atenskoj konvenciji za ograničenje brodareve odgovornosti pokazali su se i nesigurnim i preniskim. Zbog toga je 1976. godine na Diplomatskoj konferenciji u Londonu donesen Protokol uz Atensku konvenciju (u daljnjem tekstu Protokol iz 1976.).⁶ Taj je Protokol imao za cilj uvođenje Posebnog prava vučenja kao jedinice ograničenja odgovornosti. Na diplomatskoj konferenciji održanoj u sjedištu Međunarodne pomorske organizacije u Londonu 1990. godine donesen je novi Protokol Atenske konvencije koji znatno povisuje granice odgovornosti.⁷

Obje spomenute Konvencije poslužile su kao uzor domaćem zakonodavcu. Tako su odredbe bivšeg Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova koje se odnose na odgovornost brodara za smrt i tjelesne ozljede putnika bile inspirirane rješenjima Konvencije iz 1961. godine. Isto tako, bivši je Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi preuzeo mnoga načela Atenske konvencije, posebice pri reguliranju odgovornosti brodara za smrt i tjelesne ozljede putnika.⁸

Pomorski zakonik Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu Zakonik) donesen je 1994. godine.⁹ Njegovim je donošenjem Hrvatska dobila pomorski kodeks koji na cjelovit i konzistentan način uređuje područje plovidbe morem. Prigodom izradbe Zakonika reproducirana su rješenja ranijih zakona koja su se pokazala adekvatnim, a posebna je pažnja posvećena suvremenim međunarodnim unifikacijskim rješenjima. Ovim radom nastoji se usporedbom rješenja Zakonika koja se odnose na odgovornost brodara za povredu tjelesnog integriteta putnika i odgovarajućih konvencijskih rješenja utvrditi u kolikoj je mjeri Zakonik prihvatio ta rješenja, odnosno kako je reagirao na promjene koje su se desile poglavito u području visine brodareve odgovornosti.

6 Protokol iz 1976. stupio je na snagu 1989. godine. Za potrebe ovoga rada korišten je prijevod Protokola iz 1976. objavljen u UPPPK br. 77, 1978., str.36-46.

7 Protokol iz 1990. još nije stupio na snagu. Za potrebe rada korišten je prijevod Protokola iz 1990. objavljen u Uporedno pomorsko pravo-Comparative Maritime Law, dalje UPP, br.125-126, 1990., str. 55-69.

8 Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi objavljen je u Službenom listu SFRJ br.22/77. Do donošenja novoga hrvatskog pomorskog kodeksa primjenjivao se kao zakon Republike Hrvatske (Narodne novine 55/91).

9 Narodne novine Republike Hrvatske br. 17 iz 1994.

USPOREDBA RJEŠENJA ZAKONIKA I KONVENCIJSKIH RJEŠENJA

Vrijeme odgovornosti

Na osnovi Zakonika brodar odgovara za štetu nastalu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika kada se događaj koji je prouzročio takvu štetu dogodio za vrijeme putnikova prijevoza.¹⁰ Spomenuta odredba u potpunosti odgovara konvencijskim rješenjima.¹¹

Vrijeme prijevoza putnika Zakonik je definirao identično kao i Atenska konvencija.¹² To vrijeme obuhvaća nekoliko momenata. Prvenstveno, prijevoz putnika obuhvaća vrijeme za koje se putnik nalazi na brodu. Nadalje, tu je obuhvaćeno i vrijeme za koje se obavljaju radnje ukrcavanja i iskrcavanja putnika. Ovo vrijeme započinje prvim kontaktom putnika s brodom, odnosno napravama za ukrcaj (mostovi i stepenice), a završava se kada prestane fizički kontakt putnika s odnosnom napravom.¹³ Konačno, vrijeme prijevoza putnika obuhvaća i vrijeme za koje se obavlja prijevoz putnika vodenim putem od obale do broda i obrnuto, ako je cijena tog sporednog prijevoza uračunata u cijenu putne karte, ili ako brodar stavi na putniku na raspolaganje brod koji se iskorištava za taj prijevoz.

Pored navedenih momenata Zakonik, u istoj odredbi, navodi da prijevoz putnika ne obuhvaća vrijeme za koje se putnik nalazi u putničkoj lučkoj stanici ili na kakvom drugom lučkom uređaju na obali. Pri tome valja naglasiti da među spomenute uređaje ne spadaju oni uređaji koji služe za neposredan ulazak odnosno izlazak putnika iz broda, jer ti uređaji spadaju među sredstva za ukrcaj i iskrcaj, za koja brodar odgovara. Ovdje još valja spomenuti da se može raditi i o stanici, odnosno uređajima koja pripadaju brodaru, pod kojom pretpostavkom će brodar putniku odgovarati po načelima građanskog prava.¹⁴

Temelj odgovornosti

Zakonik je usvojio princip odgovornosti brodaru na temelju krivnje. Za povredu tjelesnog integriteta putnika brodar odgovara na osnovi vlastite krivnje ili krivnje osoba koje rade za brodaru u obavljanju svojih dužnosti.¹⁵

10 Članak 626. stavak 1. Zakonika.

11 Članak 3. stavak 1. Atenske konvencije i članak 4. stavak 1. Konvencije iz 1961. godine

12 Članak 640. stavak 1. Zakonika. Članak 1. točka 8. Atenske konvencije. Na isti je način (članak 1c) definirano vrijeme prijevoza i u Konvenciji iz 1961. godine.

13 B. Jakaša, Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Treća knjiga, Ugovori o iskorištavanju brodova, 3. svezak, Zagreb 1984. str. 24.

14 B. Jakaša, Udžbenik plovidbenog prava, II izdanje, Zagreb 1983. str. 292.

15 Članak 626. stavak 1. u svezi s člankom 627. Zakonika.

Brođar, načelno, odgovara na temelju dokazane krivnje. Međutim, u određenim se slučajevima brođareva odgovornost temelji na pretpostavljenoj krivnji. Tako Zakonik određuje da se krivnja brođara pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, ako su smrt ili tjelesna ozljeda putnika nastali neposredno ili posredno zbog brođoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mana brođa.¹⁶ Navedeni slučajevi predstavljaju iznimke od pravila odgovornosti na temelju dokazane krivnje i kao takve ih treba striktno tumačiti. Dakle, osim navedenih događaja ne postoje drugi koji bi prebacivali teret dokaza o nekrivnji na brođara.

Pravna pretpostavka o brođarevoj krivnji postoji u interesu putnika. Naime, u navedenim slučajevima, koji predstavljaju najteže maritimne štete, putniku bi često bilo iznimno teško dokazati brođarevu krivnju. Kada bi i u tim slučajevima brođar odgovarao na temelju dokazane krivnje, tada bi osoba koja traži naknadu štete morala dokazati uzrok smrti i tjelesne ozljede, te krivnju brođara ili osoba za koje on odgovara. Ovako, osoba koja traži naknadu štete treba samo dokazati da je smrt ili tjelesnu ozljedu putnika prouzročio jedan od navedenih slučajeva, dok je dokaz o nekrivnji prebačen na brođara. Ipak, bez obzira na to primjenjuje li se načelo dokazane ili pretpostavljene krivnje, osoba koja traži naknadu štete mora dokazati da se događaj koji je prouzročio štetu dogodio za vrijeme prijevoza, te visinu štete.¹⁷

Sistem odgovornosti brođara utemeljen na načelu dokazane, odnosno pretpostavljene krivnje u potpunosti odgovara sistemu odgovornosti prihvaćenom u Atenskoj konvenciji. Atenska konvencija čini brođara odgovornim na temelju dokazane krivnje, osim u slučajevima brođoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mane brođa u kojim slučajevima se krivnja brođara pretpostavlja.¹⁸ Ovakav je sistem odgovornosti preuzet iz Konvencije iz 1961. godine s time što je pretpostavka o brođarevoj krivnji proširena i na mane brođa čime je odgovornost brođara poštrena.¹⁹

Valja naglasiti da su na samoj Atenskoj konferenciji bila predlagana i neka druga rješenja glede temelja brođareve odgovornosti za povredu tjelesnog integriteta putnika, koja su rješenja bila motivirana uspostavljanjem pravednije raspodjele rizika između brođara i putnika. Tako je predlagano načelo objektivne odgovornosti brođara (prijedlog SAD) i načelo pretpostavljene krivnje brođara (prijedlog Kanade).²⁰ Međutim, spomenuti su prijedlozi

16 Članak 628. stavak 1 Zakonika.

17 Članak 626. stavak 2. Zakonika.

18 Članak 3. Atenske konvencije.

19 Članak 4. Konvencije iz 1961. godine ne sadrži odredbu o pretpostavljenoj krivnji brođara u slučaju mane brođa.

20 O spomenutim prijedlozima detaljnije vidjeti kod I. Čolović " Atenska konvencija iz 1974. o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem" Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, br. 2-4, 1975, str.228.

odbijeni, pa je prihvaćen sistem Konvencije iz 1961. godine.

Načelo odgovornosti broдача na temelju dokazane, odnosno pretpostavljene krivnje naišlo je i na kritiku u našoj pomorsko-pravnoj teoriji. Prema jednom mišljenju, zbog potrebe uspostavljanja jedinstvene odgovornosti u svim granama transporta i zbog činjenice da pogon broda predstavlja izvor povećane opasnosti za okolinu i samoga putnika, brođarevu bi odgovornost za povredu tjelesnog integriteta putnika valjalo temeljiti na kauzalitetu.²¹ Kauzalitet kao temelj odgovornosti prihvaćen je u željezničkom, cestovnom i zračnom pravu, ali smatramo da je zbog specifičnosti pomorskog prijevoza potrebno zadržati krivnju kao tradicionalni temelj odgovornosti u pomorskom pravu. Osim toga, dvojbeno je tvrdnja da pogon broda predstavlja izvor povećane opasnosti za okolinu, te da se može svrstati u kategoriju opasnih stvari.²² Postoji i mišljenje prema kojemu bi krivnju broдача valjalo pretpostavljati u svim slučajevima, a ne samo u iznimnim slučajevima kao što su brodolom, nasukanje, sudar i sl.²³ Time bi se putnik doveo u puno povoljniju situaciju spram broдача, jer bi izbjegao iznimno težak dokaz o brođarevoj krivnji.

Ograničenje odgovornosti broдача

Zakonik je odgovornost broдача za smrt ili tjelesne ozljede putnika ograničio na iznos od 46.666 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja po putniku i putovanju.²⁴ Dakle, brođar odgovara do granice određene Zakonikom za svakog putnika na jednom putovanju bez obzira na broj štetnih događaja.

Rješenja Zakonika glede visine odgovornosti broдача rezultat su promjena koje su se dešavale na polju međunarodne regulacije toga pitanja.

Konvencijom iz 1961. godine odgovornost vozara za smrt ili tjelesne ozljede putnika ograničena je na iznos od 250.000 Poincaré franaka.²⁵

Atenskom je konvencijom granica odgovornosti znatno povišena. Tako

21 P. Brajković "Razmatranje temelja brođareve odgovornosti za fizički integritet putnika de iure condendo", UPPPK, br. 113-114, 1987, str. 36-43.

22 H. Kačić (Naknada štete u slučaju sudara pomorskih brodova, Zagreb, 1968., str. 73.) ističe da se o riziku i pogibelji opasne stvari može govoriti samo u relaciji prema njenoj okolini, odnosno opasnosti koju ta stvar predstavlja prema prilikama slučaja i ambijentu u kojem se ta stvar kreće ili nalazi, pa se, polazeći s tih pozicija, brod na klasičan pogon ne bi mogao smatrati opasnom stvari.

23 B. Jakaša (o.c., str. 28) ističe da stvarni razlozi koji govore za pretpostavljenu krivnju u navedenim iznimnim slučajevima, govore često i u većoj mjeri i kod drugih uzroka povrede putnikova tjelesnog integriteta.

24 Članak 633. stavak 1. Zakonika.

25 Članak 6. Konvencije iz 1961. Poincaré franak predstavlja jedinicu koja se sastoji od 65,5 miligrama zlata finoće 900/1000

je određeno da se odgovornost broдача za smrt ili tjelesne ozljede putnika ograničava na iznos od 700.000 Poincaré franaka po prijevozu.²⁶ Iznos ograničene odgovornosti vozara preračunava se u valutu države suda koji raspravlja spor prema službenom tečaju te valute u odnosu na Poincaré franak na dan izricanja presude ili na dan koji stranke odrede sporazumom, a ako ne postoji službeni tečaj, tada će mjerodavni organ odrediti tečaj koji će se primjeniti kod preračunavanja.²⁷

Međutim, ovako određeno ograničenje odgovornosti broдача nije se dugo zadržalo. Naime, krupne promjene u međunarodnim monetarnim odnosima dovele su do velikih problema prigodom preračunavanja vrijednosti na zlatu baziranih jedinica ograničenja odgovornosti iz međunarodnih konvencija u nacionalne valute, pa Poincaré franak nije više predstavljao stabilnu osnovu za vrednovanje iznosa ograničenja odgovornosti. Zbog takovog je stanja Međunarodni monetarni fond reagirao uvođenjem Posebnog prava vučenja kao nove obračunske jedinice, koja je bila prihvaćena i u konvencijama pomorskoga prava.²⁸ Postojeće konvencije mijenjane su protokolima koji su dotadašnju jedinicu odgovornosti zamijenili Posebnim pravom vučenja.

U tom je smislu izmijenjena i Atenska konvencija. Na diplomatskoj konferenciji održanoj u Londonu 1976. godine donijet je Protokol uz Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem. Tim je Protokolom Poincaré franak zamijenjen Posebnim pravom vučenja kako ga je definirao Međunarodni monetarni fond. Ustanovljena je granica odgovornosti broдача za smrt i tjelesne ozljede putnika u iznosu od 46.666 Posebnih prava vučenja po putniku i putovanju.²⁹ Obračunske jedinice se preračunavaju u nacionalnu valutu države suda koji raspravlja spor na temelju službene vrijednosti te valute na dan donošenja presude ili na dan koji stranke sporazumno odrede, s time da se vrijednost nacionalne valute u Posebnom pravu vučenja, za države članice Međunarodnog monetarnog fonda, obračunava po metodi koju primjenjuje Međunarodni monetarni fond, a za države koji nisu članice fonda prema metodi koju odredi odnosna država.³⁰

Najnovije izmjene Atenske konvencije izvršene su Protokolom koji je donesen 1990. godine na diplomatskoj konferenciji u Londonu, ali koji još

26 Članak 7. stavak 1. Atenske konvencije. Ovakav iznos ograničenja predstavljao je kompromis između prijedloga koji su se kretali od 400.000 Poincaré franaka pa sve do 1.500.000 Poincaré franaka.

27 Članak 9. stavak 2. Atenske konvencije.

28 O promjenama u međunarodnom monetarnom pravu i razlozima uvođenja Posebnog prava vučenja detaljno V. Filipović, "Zlatna klauzula iz međunarodnih konvencija u svijetlu novih monetarnih promjena", UPPPK, br. 64, i Z. Konstantinović "Evolucija obračunske jedinice posebnog prava vučenja i njena uloga u ograničenju odgovornosti broдача", UPPPK, br. 109-112, 1986.

29 Članak 3. stavak 1. Protokola iz 1976.

30 Članak 4. stavak 2. Protokola iz 1976.

nije stupio na snagu. Donošenje Protokola bilo je uvjetovano kako potrebom za povišenjem iznosa vozareve odgovornosti, tako i potrebom uspostavljanja jednostavnijeg postupka za buduće povišenje tih iznosa. Pravni odbor Međunarodne pomorske organizacije izradio je nacrt Protokola u kojemu je predložena visina ograničenja odgovornosti vozara u iznosu od 150,000, odnosno minimalno 100,000 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja.³¹ Međutim, na samoj je Konferenciji taj iznos korigiran i povišen na 175,000 Posebnih prava vučenja. Dakle, ustanovljen je znatno veći iznos od onih koji su trenutno na snazi po Konvenciji iz 1974 i Protokolu iz 1976. godine.

Pored povišenja granica odgovornosti vozara, Protokol donosi i odredbe kojima se pojednostavljuje postupak za buduće povećanje iznosa ograničenja.³² Ne ulazeći u detaljnu analizu spomenutih odredaba valja samo naglasiti da je tim odredbama preciziran način podnošenja prijedloga za izmjenu iznosa ograničenja, postupak njihova usvajanja, kriteriji koji će se uzimati u obzir prigodom razmatranja prijedloga za izmjenu, te granice do kojih se iznos ograničenja može povisiti.

Gubitak prava na ograničenje odgovornosti

Zakonik je brođarevo pravo na ograničenje odgovornosti uvjetovao stupnjem krivnje koja je prouzročila povredu putnikova tjelesnog integriteta. Tako brođar gubi pravo da se koristi ograničenjem odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je brođar učinio, bilo u namjeri da uzrokuje štetu bilo iz krajnje nepažnje znajući da bi šteta vjerojatno mogla nastupiti.³³ Dakle, brođar će svoj privilegij ograničenja odgovornosti izgubiti u slučaju namjere ili krajnje nepažnje. Međutim, uz postojanje krajnje nepažnje potreban je i elemenat svijesti, odnosno znanja o mogućnosti nastupanja štetne posljedice. Opravdano se ističe da je time pojam krajnje nepažnje bitno sužen, jer nisu obuhvaćeni slučajevi nepažnje kada brođar nije znao da bi njegovim djelovanjem mogla nastupiti šteta, premda bi to morao znati da je upotrijebio dužnu pažnju.³⁴

Zakonik je gubitak prava brođara na ograničenje odgovornosti regulirao po uzoru na konvencijska rješenja. Međutim, nije u potpunosti prihvatio izvornu formulaciju sadržanu u konvencijskim rješenjima, ali ju je nastojao što vjernije reproducirati. Konvencija iz 1961. i Atenska konvencija lišavaju brođara prava na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala

31 Podaci navedeni prema A. Sihtar "Protokol Atenske konvencije iz 1974 o prijevozu putnika i njihove prtljage morem s komentarom", UPP, br.125-126. 1990.

32 Članak 8. Protokola iz 1990. godine.

33 Članak 636. Zakonika.

34 B. Jakaša, o.c. str. 34.

zbog radnje ili propusta koji je vozar učinio u namjeri da prouzroči štetu, ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastupiti.³⁵ Primjetno je da konvencijska rješenja rabe izraz "bezobzirno" (*recklessly*). Taj izraz ima anglosaksonsko porijeklo, pa bi njegovo doslovno citiranje i prenošenje u nacionalna prava država kontinentalnog pravnog sistema moglo prouzročiti teškoće oko tumačenja toga termina.³⁶ Naš je Zakonik, kao što je navedeno, upotrijebio pojam krajnje nepažnje, ali zadržavajući uvjet postojanja svijesti o mogućnosti nastupa štetnih posljedica.

Kratki osvrt na još neka rješenja o odgovornosti broдача za smrt ili tjelesne ozljede putnika

Po uzoru na konvencijska rješenja Zakonik je regulirao i brojna druga pitanja koja se odnose na odgovornost broдача za smrt ili tjelesne ozljede putnika. Ne ulazeći u detaljniju analizu ovih odredaba ovdje ćemo ih samo spomenuti.

Pri određivanju brođareve odgovornosti za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika Zakonik je uzeo u obzir mogućnost da i sam putnik pridonese povredi svoga tjelesnog integriteta. Tako je odredio da sud može isključiti, odnosno ublažiti brođarevu odgovornost ako brođar dokaže da su smrt ili tjelesna ozljeda putnika u cijelosti ili djelomično prouzročeni krivnjom putnika ili njegovim ponašanjem koje se ne može smatrati normalnim.³⁷ Konvencijska rješenja sadrže istu odredbu, ali umjesto nenormalnog ponašanja putnika navode njegovu nepažnju, odnosno propust.³⁸

Vodeći računa o mogućnosti da se tužba za naknadu štete radi smrti ili tjelesne ozljede putnika može podići i protiv osoba koje rade za brođara, Zakonik je sasvim ispravno i tim osobama omogućio da se koriste pogodnostima koje njegove odredbe pružaju samom brođaru. Tako je osobama koje rade za brođara dao mogućnost da se koriste isključenjem ili ograničenjem odgovornosti na koje se može pozvati i brođar, ali samo pod uvjetom da su te osobe radile u okviru poslova koje obavljaju na brodu i da štetu nisu prouzročile namjerno ili iz krajnje nepažnje znajući da bi šteta vjerojatno mogla nastupiti.³⁹ Spomenute su odredbe preuzete iz konvencijskih

35 Članak 7. Konvencije iz 1961. godine i članak 13. stavak 1. Atenske konvencije.

36 O analizi termina *recklessly* detaljno vidjeti: I. Grabovac "Gubitak prava na ograničenje odgovornosti brođara u prijevozu stvari morem", UPP, br. 121, 1989., str. 51-64.

37 Članak 632. Zakonika. B. Jakaša (o.c. str. 44) kritizira odredbu o nenormalnom ponašanju putnika navodeći da povreda putnikova tjelesnog integriteta može biti uzrokovana i njegovim normalnim ponašanjem, a iz razloga koji padaju na stranu putnika, pa zaključuje da bi bilo bolje osloboditi brođara odgovornosti u svim slučajevima kada razlog povrede pada na stranu putnika.

38 Članak 5. Konvencije iz 1961. i članak 6. Atenske konvencije.

39 Članak 639. Zakonika.

rješenja.⁴⁰

Po uzoru na konvencijska rješenja Zakonik je riješio i pitanje granice odgovornosti broдача u slučaju kumulacije zahtjeva za naknadu štete koji se temelje na povredi putnikova tjelesnog integriteta. Naime, uspostavljene granice odgovornosti broдача za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika važe za ukupnu svotu odštete koja se može postići u okviru ugovornih i izvanugovornih tužbi podnesenih po osnovi odgovornosti zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika.

ZAKLJUČAK

Na polju međunarodne regulacije instituta brođareve odgovornosti za smrt ili tjelesne ozljede putnika može se uočiti kontinuitet rješenja. Atenska je konvencija uglavnom prihvatila sistem odgovornosti ustanovljen Konvencijom iz 1961. godine. Osim što je, u odnosu na Konvenciju iz 1961., znatno povećala iznos ograničenja broдача, Atenska je konvencija ustanovila odredbu o odgovornosti vozara na temelju pretpostavljene krivnje i u slučaju mane brođa.

Svakako najvažnije promjene desile su se na području regulacije visine granice brođareve odgovornosti. Te su promjene išle u nekoliko pravaca. Prvenstveno je, u skladu s promjenama u međunarodnim monetarnim odnosima, uvedena nova obračunska jedinica - Posebno pravo vučenja. Razlog uvođenja nove obračunske jedinice ogledao se u činjenici da dotadašnji Poincaré franci nisu više predstavljali stabilnu osnovicu za vrednovanje iznosa ograničenja. Nadalje, promjene su se kretale u smjeru povećanja iznosa brođareve odgovornosti. Protokolom iz 1990. godine, koji doduše još nije stupio na snagu, usvojeni su iznosi ograničenja koji su znatno veći od dosadašnjih. Može se očekivati da će se trend povećanja iznosa ograničenja nastaviti, jer je i sam Protokol iz 1990. uspostavio jednostavniji postupak za buduće povećanje tih iznosa.

Naš je Zakonik u području regulacije odgovornosti broдача za smrt ili tjelesne ozljede putnika prihvatio rješenja Atenske konvencije. U svojim je odredbama uglavnom respektirao izvornu formulaciju teksta konvencije. Međutim, na nekim je mjestima odstupio od izvorne formulacije, nastojeći da pojedine termine anglosaksonskog porijekla što vjernije reproducira i prilagodi našem pravnom sistemu. Svakako najznačajniji i najkvalitetniji pomak, u odnosu na ranije zakone, učinjen je u području visine brođareve odgovornosti. U skladu s opisanim promjenama u međunarodnoj regulativi, Zakonik je prihvatio novu obračunsku jedinicu i granice odgovornosti ustanovljene Protokolom iz 1976. godine. Međutim, pozornost valja obratiti

⁴⁰ Članak 11. Atenske konvencije. Istu odredbu sadrži i članak 12 Konvencije iz 1961. godine.

i na činjenicu da su Protokolom iz 1990. godine znatno povećani iznosi brodareve odgovornosti za smrt ili tjelesne ozljede putnika. Stoga smatramo da bi bilo iznimno važno uskoro odlučiti o pristupanju Atenskoj konvenciji zajedno s Protokolima iz 1976. i 1990. godine.⁴¹

41 Članak 641. stavak 1. Zakonika. Odredba odgovara članku 12. stavku 1. Atenske konvencije i članku 6. stavku 6. Konvencije iz 1961. godine.

Summary:

THE LIABILITY OF THE CARRIER FOR THE DEATH OF OR PERSONAL INJURY TO A PASSENGER

-International regulations and the Croatian Maritime Code

The author is comparatively analysing the provisions of the new 1994 Croatian Maritime Code regulating the liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger and the corresponding solutions of international conventions. He seeks to establish to what degree the solutions of international conventions have been incorporated into the Croatian Maritime Code.

At the international level, the carrier's liability has been regulated by the 1961 International Convention for the Unification of Certain Rules relating to the Carriage of Passengers by Sea and by the 1974 Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (Athens Convention). The Athens Convention was amended by the 1976 Protocol by which a new unit of account - the Special Drawing Right, has been established and by the 1990 Protocol by which the limits of carrier's liability have been remarkably increased.

The author concludes that the solutions of international conventions regulating the liability of a carrier for death of or personal injury to a passenger have been incorporated into the Croatian Maritime Code and the most significant progress was made by adopting the new unit of account - the Special Drawing Right.

The necessity of accession to the Athens Convention with the 1976 and 1990 Protocols is particularly pointed out.