

Dragan Bolanča *

ISSN 0469 - 6255
(139 - 143)

UGOVOR O PRIJEVOZU PUTNIKA U NOVOM HRVATSKOM POMORSKOM ZAKONIKU

UDK 347.795.4:[347.512/.514+514+347.518]

Izvorni znanstveni rad
Original scientific paper

Sažetak

U ovom se radu analiziraju pravni učinci nekih pitanja ugovora o prijevozu putnika morem u novom hrvatskom Pomorskom zakoniku (pojam i priroda tog ugovora, odgovornost broдача za povredu tjelesnog integriteta putnika, za zakašnjenje početka i prekid putovanja, za zakašnjenje u prijevozu, za sposobnost broда za plovidbu i za djela osoba koje rade za broдача, ograničenje odgovornosti broдача). Autor zaključuje da naš zakon slijedi načela Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage iz 1974.god (kao Londonskog protokola te konvencije iz 1976.god.), pa drže da bi Republika Hrvatska trebala ratificirati Atensku konvenciju.

1. Uvod

Prijevoz putnika morem u većem se opsegu uglavnom počeo praktificirati u drugoj polovici prošlog stoljeća. Premda sam po sebi najvažnija i sigurno najodgovornija grana plovidbene djelatnosti, nije on ni izdaleka onako detaljno reguliran kao prijevoz stvari.¹ Osim toga, različiti gospodarstveni i tehnički razlozi uvjetovali su čak i rasprave o budućem razvoju i ulozi pomorskog prijevoza putnika.² Ipak, značaj tog prijevoza i opasnosti koje prijete životu i tjelesnom integritetu ljudi za vrijeme prijevoza morem i onda kad se prevoze najsvremenijim brodovima, stvorili su potrebu da se ovo pitanje riješi na međunarodnoj razini u okviru međunarodne konvencije. Prvi takav pokušaj - Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem (Bruxelles, 1961)³ nije uspio jer je taj akt stupio na snagu između malog broja država. Drugi je pokušaj bio mnogo uspješniji, jer Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974. godine, ne samo što je stupila na snagu (28. travnja 1987.) već su je široko prihvatile i države koje je nisu ratificirale. Među tim državama je i Republika Hrvatska, koja uređuje materiju prijevoza putnika po uzoru na tu Konvenciju.⁴

2. Pojam i priroda ugovora o prijevozu putnika morem

Naš Pomorski zakonik (Narodne novine", br. 17/94.)⁵ u čl.612. propisuje da "ugovorom o prijevozu putnika brodar se obvezuje naručitelju da će prevesti jednog ili više putnika, a naručitelj da će platiti prevozninu". Identičnu odredbu sadržavao je i čl.605. Plovidbenog zakona.

Premda zakon *expressis verbis* to ne kaže, sredstvo prijevoza putnika je brod kao jedan od bitnih elemenata ugovora. Brodar je "osoba koja sklapa ugovor o prijevozu ili u čije se ime taj ugovor sklapa, bilo da on sam stvarno obavlja prijevoz, bilo da ga obavlja preko stvarnog broдача" (čl.611.,t.1.) Nije potrebno da ta osoba bude brodar u smislu čl.5.,t.26.⁶ Stvarni brodar "jest osoba različit od broдача bilo da je vlasnik broда, naručitelj, bilo osoba koja iskorištava brod koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili samo dio prijevoza" (čl.611.,t.2.). Stvarni brodar nužno mora biti brodar u smislu čl.5.,t.26. Zakon nema posebne definicije naručitelja za odnose iz ugovora o prijevozu putnika, pa se primjenjuje definicija iz čl.463.,t.1., po kojoj je naručitelj "ugovorna strana koja od broдача naručuje prijevoz stvari, osoba, tegljenje odnosno potiskivanje i obavljanje drugog plovidbenog posla". Putnikom se smatra "Osoba koja se prevozi brodom na temelju ugovora o prijevozu ili koja prati vozilo ili žive životinje koje se prevoze na temelju ugovora o prijevozu stvari" (čl.611.,t.3.).⁷

U pogledu pravne prirode ugovora o prijevozu putnika, danas je uglavnom prihvaćeno stajalište da je riječ o ugovoru o djelu.⁸ Ta je pravna priroda važna za primjenu supsidijarnih pravnih vrela za one odnose koji nisu regulirani pomorskim propisima.⁹

3. Odgovornost broдача za obveze iz ugovora o prijevozu putnika

a) Odgovornost broдача za povredu tjelesnog integriteta putnika

Brodar prije svega odgovara za povredu tjelesnog integriteta putnika. Prema čl.626.,st.1. Pomorskog za-

* Dr. Dragan Bolanča
asistent Pravnog fakulteta u Splitu

konika "brodar odgovara za štetu nastalu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika (...) ako se šteta (...) može pripisati krivnji brodarka ili osoba koje rade za brodarka". Riječ je, dakle, o odgovornosti na temelju dokazane krivnje.¹⁰ Međutim, "krivnja brodarka se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, ako su smrt ili tjelesna ozljeda putnika (...) nastali neposredno ili posredno zbog brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mana broda" (čl.628.,st.1.). Navedeni su slučajevi iznimke od pravila odgovornosti na temelju dokazane krivnje i takvima ih treba tumačiti *stricto iure*. U pitanju su pomorski profesionalni uzroci u koje putnik redovito, zbog nepoznavanja stvarne situacije i pomanjkanja stručne spreme, ne može ulaziti radi dokazivanja brodarkove krivnje.¹¹ Tim zakonskim rješenjima naš je zakonodavac slijedio međunarodni instrument, ali je time odstupio od jednog od temeljnih načela u našem pravnom sustavu, a to je princip pretpostavljene krivnje u ugovornim odnosima.¹²

Brodar će biti odgovoran za štetu nastalu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika samo "ako se događaj koji je prouzročio štetu dogodio za prijevoza" (čl.626.st.1.) I tu je preuzeto rješenje iz čl.1.,st.8 a Atenske konvencije, prema kojoj "prijevoz putnika obuhvaća vrijeme za koje se putnik nalazi na brodu, vrijeme za koje se obavljaju radnje ukrcavanja i isrcavanja putnika, te vrijeme za koje se obavlja prijevoz putnika vodenim putem od obale do broda i obratno (...)". Vrijeme dok je putnik u putničkoj lučkoj stanici ili na kakvu drugom lučkom uređaju na obali, ne smatra se vremenom prijevoza. Citirana je odredba u skladu s općesusvojenim pravilom da odgovornost brodarka počinje početkom putnikova ukrcaja na brod, a završava iskrcajem.

Brodar ima mogućnost da isključi, odnosno ublaži svoju odgovornost u slučaju putnikova doprinosa nastanku štete "ako dokaže da su smrt ili tjelesna ozljeda putnika (...) u cijelosti ili djelomično prouzročeni krivnjom putnika ili njegovim ponašanjem koje se ne može smatrati normalnim (...)" (čl.632.). Za putnikovu krivnju dolaze u obzir svi stupnjevi krivnje, a pod tom krivnjom razumijeva se i krivnja osoba za koje putnik odgovara.¹³

Zakonske odredbe o odgovornosti brodarka za smrt ili tjelesne ozljede putnika primjenjuju se i na sve osobe koje nisu članovi posade, a prevoze se besplatno uz suglasnost brodarka (čl.625.). U pojam besplatnog prijevoza ne ulazi tzv. slijepi putnik, a to je osoba koja nije s brodarkom zaključila ugovor o prijevozu i bez suglasnosti brodarka nalazi se skrivena na brodu radi prijevoza. Brodar odgovara za slijepog putnika koji je otkriven, prema općim načelima obveznog prava.¹⁴

- b) Odgovornost brodarka za zakašnjenje početka putovanja, za prekid putovanja i za zakašnjenje u prijevozu putnika

Pomorski zakonik izričito regulira odgovornost brodarka za zakašnjenje početka putovanja (čl.619.,st.3.) i za prekid putovanja (čl.623.,st.2.). Ako je do zakašnjenja početka putovanja ili prekida putovanja došlo namjerno ili krajnjom nepažnjom brodarka, odnosno osoba koje rade za brodarka, onda je brodar dužan putniku nadoknaditi štetu.¹⁵ *Ipso facto* brodar neće odgovarati za

naknadu štete zbog obične nepažnje (*culpa levis*), vlastite ili osoba koje za njega rade. Neće odgovarati za štetu zbog zakašnjenja iako je kriv, ali mu se ne može pripisati kvalificirana krivnja.¹⁶ Putnik mora dokazati kvalificiranu krivnju, pa se ovdje primjenjuje načelo odgovornosti na temelju dokazane krivnje.¹⁷

U zakonu nije predviđena odgovornost brodarka za zakašnjenje u prijevozu putnika jer se u čl.619. govori samo o tome da brodar odgovara za zakašnjenje u predaji prtljage. Iz toga logički proizlazi, osobito kada se uzme u obzir da ni Atenska konvencija iz 1974. godine to ne propisuje, da brodar ne odgovara za zakašnjenje u prijevozu putnika po propisima Pomorskog zakonika. Iako je taj zakonik formalno isključio odgovornost brodarka za takvu štetu, moguće je da brodar ipak odgovara. Prvo, nema zapreke da stranke ugovore ovu odgovornost. Drugo, primjenom općih načela građanskog prava (prije svega načela savjesnosti i poštenja)¹⁸ brodar će biti odgovoran ako je do štete došlo njegovom osobnom kvalificiranom krivnjom ili takvom krivnjom osoba koje za njega rade.¹⁹

- c) Odgovornost brodarka za sposobnost broda za plovidbu

Ni Pomorski zakonik ni Atenska konvencija ne sadrže odredbe o odgovornosti brodarka da se osposobi brod za plovidbu.²⁰ Zato se ovdje analogno²¹ primjenjuju odredbe čl.478. i čl.479. koje se inače odnose na prijevoz stvari.²² Mutatis mutandis zaključujemo da je brodar dužan prevesti putnika ugovorenim ili uobičajenim brodom, te da brodar odgovara za stanje broda na temelju pretpostavljene krivnje. Da bi se ekskulpirao, on mora dokazati da su bilo on osobno bilo njegovi ljudi upotreбили dužnu pažnju (pažnju urednog brodarka) za osposobljenje broda za plovidbu. Stoga on ne odgovara za štetu koja je uzrokovana skrivenim manama broda, tj. onima koje se nisu mogle otkriti dužnom pažnjom. Ipak, za razliku od prijevoza stvari, u prijevozu putnika brodar je dužan za vrijeme cijelog putovanja ulagati dužnu pažnju (od početka ukrcaja pa do završetka iskrcaja putnika) jer nema ograničenja za ulaganje dužne pažnje samo do početka putovanja.²³

- d) Odgovornost brodarka za djela svojih ljudi

"Brodar odgovara za štetu iz članka 626. ovoga Zakona što je svojom krivnjom prouzročio osobe koje rade za brodarka za obavljanja njihovih dužnosti" (čl.627.).

Pri povredi tjelesnog integriteta putnika koji su uzrokovale osobe što rade za brodarka, brodar odgovara jednako kao za svoja djela i propuste. Budući da on odgovara za skrivljena djela i propuste, proizlazi da odgovara samo za krivnju vlastitih ljudi, bez obzira na to je li i on osobno kriv.²⁴ Brodar će biti odgovoran i za nekrivljena djela ili propuste svojih ljudi ako je on kriv za njihov rad. Brodar će biti kriv ako nije uložio dužnu pažnju u izboru tih osoba (*culpa in eligendo*), ako nije kada mu je to bilo moguće nadzirao njihov rad (*culpa in vigilando*), ako nije davao upute za rad u situacijama za koje je morao pretpostavljati da su one potrebne (*culpa*

in *inspiciendo*), te ako je davao naređenja koja su uzrokovala štetu (*culpa in instruendo*).

Osim postojanja krivnje, druga je pretpostavka za brodarevu odgovornost činjenica da je šteta uzrokovana "za obavljanja njihovih dužnosti". Budući da posada stalno boravi na brodu, onaj koji se poziva na činjenicu da je član posade radio izvan okvira svoje dužnosti, mora to dokazati jer je činjenično stanje takvo da se mora pretpostavljati do protivnog dokaza da član radi posade u okviru vlastitih funkcija na brodu.²⁵

Za vrijeme prijevoza putnika, na brodu se mogu obavljati i neke djelatnosti koje nisu povezane sa samim prijevozom i izvan su okvira prijevozne prestacije. Za različite krojačke, brijačke i slične djelatnosti koje obavljaju samostalni poduzetnici, brodar neće biti odgovoran, osim ako se ugovorom obvezao da će putniku pružiti takve usluge.²⁶

4. Ograničenje odgovornosti brodara

Za ugovor o prijevozu putnika Pomorski zakonik propisuje posebna pravila na osnovi kojih brodar može ograničiti svoju odgovornost. "Odgovornost brodara u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika ograničava se, u svim slučajevima, na 46.666 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja po putniku i putovanju" (čl.633.,st.1.).

Citiranom odredbom naš je zakonodavac utvrdio granice odgovornosti brodara preuzimanjem iznosa izraženih u Posebnim pravima vučenja (engl. Special Drawing Rights) kako su one propisane Protokolom na Atensku konvenciju iz 1947. donesenim u Londonu 1976.god.²⁷ Način obračunavanja Posebnih prava vučenja u hrvatsku nacionalnu valutu jednak je kao i kad je riječ o globalnom ograničenju odgovornosti brodara, tj. preračunavanje u hrvatsku valutu obavlja se prema srednjem tečaju Narodne banke Hrvatske za odgovarajuću stranu valutu na dan osnivanja fonda ograničene odgovornosti.²⁸

Navedena svota "služi za namirenje svih vjerovnika čije se tražbine temelje na događajima nastalim tijekom jednoga putovanja" (čl.633.,st.3.). Zakonska svota odgovornosti odnosi se na svakoga umrlog, odnosno ozlijeđenog putnika pojedinačno, pri čemu se za utvrđivanje krajnje granice brodareve odgovornosti ne uzimaju u obzir drugi putnici koji su se u času događaja nalazili na brodu. Kao kriterij ograničenja uzima se i putovanje, što znači da će za svako putovanje jednog te istog putnika brodar odgovarati s navedenim iznosom. Pod pojmom putovanja razumijeva se putovanje koje je brodar dužan obaviti na temelju jednog ugovora o prijevozu, pa makar se radilo i o više putovanja, a nije bitno da se ono obavlja jednim brodom.²⁹

Zakonska formulacija "u svim slučajevima" iz čl.633.,st.1. nije točna jer postoji mogućnost brodareve neograničene odgovornosti.³⁰ Nastupi li povreda tjelesnog integriteta putnika, brodar gubi pravo da se koristi ograničenjem odgovornosti "ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je brodar učinio, bilo u namjeri da uzrokuje štetu bilo iz krajnje nepažnje znajući da bi šteta vjerojatno mogla nastupiti" (čl.636.).

Ipsa facto pretpostavka je da brodar nije kvalificirano kriv. Identičnu odredbu sadržavao je i Plovidbeni zakon u čl.629. Pri izradi novoga pomorskog kodeksa držalo se da je ta formulacija odredbe o osobnoj kvalificiranoj krivnji leksički prilagođena našem pravnom sustavu, a da istodobno pokriva sadržaj čl.13.,st.1. Atenske konvencije.³¹ Nastojalo se, dodajući tradicionalnom pojmu krajnje nepažnje izraz "znajući", približiti izvornom pojmu stupnja kvalificirane krivnje iz Atenske konvencije. Međutim, pitanje je kako će naši sudovi tumačiti takvu, za naše pravo, neobičnu konstrukciju.³²

Pomorski zakonik ne sadrži posebni propis o ograničenju odgovornost brodara za štetu nastalu zbog zakašnjog početka putovanja i za prekid putovanja, pa ovdje dolaze do primjene zakonske odredbe o općem ograničenju odgovornosti brodara.³³ Visina odgovornosti brodara za štetu zbog zakašnjenja u prijevozu putnika je neograničena (ako stranke nisu riješile ovo pitanje), jer treba primjeniti načela građanskog prava prema kojima je odgovornost dužnika u pogledu visine neograničena.

5. ZAKLJUČAK

Iz analize nekih pitanja ugovora o prijevozu putnika morem (posebice odgovornosti brodara i ograničenja odgovornosti) *prima facie* vidi se da između odredaba Pomorskog zakonika i derogiranoga Plovidbenog zakona razlika gotovo i nema. *Ratio* takva postupanja našeg zakonodavca je u tome što je i postojeći (kao i prijašnji) tekst zakona gotovo u cijelosti usklađen s odredbama Atenske konvencije iz 1974. godine. Stoga je za očekivati da će Republika Hrvatska u dogledno vrijeme ratificirati tu konvenciju. Bitna (pozitivna) novina jest recepcija odredaba o granici odgovornosti brodara za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika iz Protokola iz 1976. godine na Atensku konvenciju.

BILJEŠKE

¹ "Ovo je razumljivo samo po sebi, budući su daleko jednostavniji pravni odnosi kod prijevoza osoba koje se prvenstveno same o sebi staraju na brodu, same se ukrcavaju i iskrcavaju i u drugom pogledu u najvećoj mjeri same vode brigu o sebi za vrijeme putovanja" -Branko Jakaša, *Sistem plovidbenog prava Jugoslavije*, treća knjiga, sv.III., Zagreb-Čakovec, 1984., str.1.

² Detaljnije o tome Oliver Fio, *Ekonomski i društveni značaj suvremenog pomorskog prijevoza osoba*, Split, 1968., str. 176.-178.; Boris Glavan, *Ekonomika morskog brodarstva*, Zagreb, 1992., str.60.

³ Tekst navedene konvencije vidi u Ivo Grabovac, *Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom*, Split, 1986., str. 63.-68.

⁴ Tekst Atenske konvencije na hrvatskom jeziku vidi u ibidem, str.148.-157., te na engleskom u "Journal of Maritime Law and Commerce", Cincinnati, Vol.6, No.3, April 1975., str.461.-470.

⁵ Novi Pomorski zakonik derogirao je Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi ("Narodne novine", br.53/91. - u daljem tekstu Plovidbeni zakon) u dijelu u kojem se odnosi na pomorsku plovidbu.

⁶ "Brodar jest fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže protivno, da je brodar osoba koja je u upisnik brodova upisana kao vlasnik broda" (čl.5.,t.26.).

⁷ U upravnom pravnom smislu putnik jest svaka osoba na brodu ili brodicu, osim djece ispod jedne godine života, te osoba zaposlenih na brodu u bilo kojem svojstvu (čl.5., t.27.).

- ⁸ Tako Jakaša, o.c., str.5.; Ivo Grabovac: *Analiza klauzula u putnim kartama jugoslavenskih brodara*, Split, 1970., str. 3.; Ivan Romštajn, *Osnove saobraćajnog prava i osiguranja*, Osijek, 1989., str.145.; Gavro Badovinac, *Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova*, Zagreb, 1961., str.155. Identično stajalište nalazimo i u talijanskoj (Plinio Manca, *Studi di diritto della navigazione*, sv. II., Milano, 1975., str. 134; Antonio Brunetti, *Diritto marittimo privato italiano*, vol.III/1., Torino, 1935., str.651.) i francuskoj jurisprudenciji (Georges Ripert, *Droit maritime*, sv.II., Paris, 1952., str.855.; Rene Rodiere; *Traite general de droit maritime*, Affrements et transports, sv.II., Paris, 1968., str. 244.).
- ⁹ To znači mogućnost uporabe glave XII. (čl. 600.-629.) Zakona o obveznim odnosima Republike Hrvatske ("Narodne novine", br.59/1., u daljem tekstu - ZOO), tj. građanskopravnih odredaba o ugovoru o djelu.
- ¹⁰ Vidi čl.3. st.1. Atenske konvencije.
- ¹¹ Tako Jakaša, o.c., str.27.; Andrija Šuc, *Međunarodno izjednačenje pravnih pravila o odgovornosti brodaru za štetu usled smrti i telesne povrede putnika*, *Zbornik za pomorsko pravo*, knjiga 5., Zagreb, 1961., str.82. Zakonsko je rješenje preuzeto iz čl.3., st.3. Atenske konvencije, koja u odnosu na Konvenciju iz 1961. godine dodaje još jedan od razloga - "mane broda", što je povoljnije za putnika.
- ¹² Tako Jakaša, o.c., str.28. Ima i mišljenja da bi "de lege ferenda i brodarovu odgovornost za fizički integritet putnika trebalo temeljiti na kauzalitetu (...) jer ne postoje opravdani razlozi koji bi opravdali različito tretiranje pogona broda u odnosu na pogone ostalih transportnih sredstava" (citirano prema Perica Brajković, *Razmatranje temelja brodarove odgovornosti za fizički integritet putnika de iure condendo*, *Uperedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, br.1-2., 1987., str.38.-39.). Francuski Zakon o brodarским ugovorima i ugovorima o pomorskim prijevozima iz 1966.godine sadrži načelo dokazane krivnje brodaru za tjelesnu nezgodu putnika, jer se mora dokazati da je brodar postupao protivno svojim obvezama pri osposobljavanju broda za plovidbu, ili da postoji neka njegova nemarnost ili nemarnost njegovih namještenika (čl.37.), dok je brodar odgovoran za smrt i ozljede putnika koje su uzrokovane brodolomom, sudarom, nasukanjem, eksplozijom, požarom ili svakom većom nezgodom, osim ako on ne dokaže da se nezgoda ne može pripisati krivnji iz čl. 38.) - vidi Rodiere, o.c., str.279. U talijanskom pravu uvijek se pretpostavlja da je brodar odgovoran za povredu tjelesnog integriteta putnika, jer on mora dokazati da je događaj nastao iz uzroka koji mu se ne može pripisati (čl. 409. Zakona o plovidbi iz 1942. godine) / vidi Manca, o.c., str.136. Poljski Pomorski zakonik iz 1961. godine u čl.170., st.1. i st.2. ima propis sličan našemu, s razlikom što se kod principa pretpostavljene krivnje ne navodi "mana broda" - vidi Jan Lopuski, *Odpowiedzialność za szkody zegludze morskiej - zasadnicze kierunki ewolucji, Prawo i prawo*, Warszawa, 1969., str.728. Bugarski Zakon o plovidbi iz 1971. godine u čl. 213., st.1. i st.2. predviđa pretpostavljenu krivnju brodaru za sve uzroke šteta - vidi *Code de navigation maritime bulgare*, francuski prijevod, uvod Rene Rodiere, Paris, 1973., str.84.
- ¹³ Istu odredbu sadržavao je i čl.625. Plovidbenog zakona, koji se oslanjao na čl.6. Atenske konvencije - detaljnije: Vladislav Brajković i dr., *Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi*, Zagreb, 1981., str.260.
- ¹⁴ Opširnije Jakaša, o.c., str.53-54.
- ¹⁵ I ovdje je Pomorski zakonik preuzeo rješenja iz čl.612., st.3. i 616., st.2. prijašnjega Plovidbenog zakona. Inače, međunarodne konvencije o tome ne govore ništa
- ¹⁶ Vidi Ivo Grabovac, *Temelj odgovornosti u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi*, *Zbornik radova pravnog fakulteta u Splitu*, br.XV., 1978., str.40.
- ¹⁷ Prema talijanskom Zakonu o plovidbi brodar uvijek odgovara za naknadu štete koja je nastala putniku neizvršenjem putovanja ili zakašnjenjem, ako ne dokaže da je događaj nastao iz uzroka koji mu se ne mogu pripisati (čl.408.). To znači da postoji ista osnova odgovornosti kao i za tjelesni integritet (pretpostavljena krivnja) - tako Manca, o.c., str.135. U Francuskoj, brodar odgovara putniku za štetu zbog zakašnjenja ako se nije pridržavao odredaba o osposobljavanju broda ili za štete nastale trgovačkom (komercijalnom) krivnjom njegovih namještenika (čl.39. Zakona o brodarским ugovorima ...) - pobliže Rodiere, *Traite general* ..., str.281.
- ¹⁸ U zasnivanju obveznih odnosa i ostvarivanju prava i obveza iz tih odnosa sudionici su dužni pridržavati se načela savjesnosti i poštenja" (čl.12. ZOO-a).
- ¹⁹ Opširnije o tome: Jakaša, o.c., str.51. Vidi također: Ivo Grabovac, *Odgovornost prijevoznika za pravovremeni početak putovanja, prekid putovanja i zakašnjenje u prijevozu putnika u Jugoslaviji*, "Naša zakonitost", Zagreb, br.6., 1986., str.865.-866.
- ²⁰ Poblize o tomu Ilija Čolović, *Atinska konvencija iz 1974. o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem*, "Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu", br.2-4., 1975., str.228-229. Konvencija iz 1961. godine nametala je brodaru i njegovu osoblju obvezu upotrebe dužne pažnje da se brod dovede i održava u stanju sposobnom za plovidbu, da se primjereno opremi, popuni posadom i opskrbi zalihama na početku putovanja i za sve vrijeme trajanja prijevoza, te da sigurnost putnika bude zajamčena u svakom drugom pogledu (čl.3.).
- ²¹ "Odredbe ovoga Zakona koje se odnose na pojedine ugovore o plovidbenom poslu na odgovarajući se način primjenjuju i na ostale ugovore o plovidbenom poslu na odgovarajući se način primjenjuju i na ostale ugovore o plovidbenom poslu, ako ovim Zakonom nije drugačije određeno" (čl.462.).
- ²² Prema čl.478.,st.1. "brodar je dužan teret prevesti brodom koji je izričito ugovoren ili koji ima ugovorena svojstva", ali "ako stranke nisu izričito ugovorile određeni brod odnosno svojstvo broda prema stavku 1 ovoga članka, brodar je dužan prevesti teret brodom koji ima uobičajena svojstva za izvršenje ugovorenog prijevoza" (st.2.). U čl.479., st.1. govori se da "brodar broda dužan je pravodobno, do početka putovanja, uložiti pažnju urednog brodaru kako bi brod osposobio za plovidbu, primjereno ga opremio, popunio posadom, opskrbio potrebnim zalihama i pripremio tako da se teret može ukrcati, složiti, čuvati, prevesti i iskrcati u stanju kako je primljen na prijevoz".
- ²³ Tako Brajković i dr., o.c., str.258.; Jakaša, o.c., str.27. Francuski Zakon o brodarским ... u čl.36. ističe da je brodar dužan osposobiti brod i održavati ga sposobnim za plovidbu, primjereno ga opremiti, popuniti posadom i opskrbiti ga zalihama za namjeravano putovanje i upotrijebiti svaku pažnju za ostvarenje sigurnosti putnika.
- ²⁴ Vidi čl.620. Plovidbenog zakona - opširnije o tomu Jakaša, o.c., str.44.; Brajković i dr., o.c., str.258. Čl.3., st.1. Atenske konvencije određuje da brodar odgovara za štetu zbog krivnje ili propusta njegovih službenika ili punomoćnika koji rade u granicama svoje službe. Za razliku od ugovora o prijevozu stvari, u prijevozu putnika ne razlikuje se komercijalna i nautička djelatnost posade, pa brodar odgovara za jednu i drugu (usporedi čl.562.,st.2.).
- ²⁵ Tako Jakaša, o.c., str.45.
- ²⁶ Ibidem, str.45. Grabovac (Pomorsko pravo, Zagreb, 1993., str.141.) misli da brodar odgovara za rad samostalnih poduzetnika prema pravilima odgovarajuće struke.
- ²⁷ Vidi čl.II. spomenutog Protokola kojem je tekst objavljen u: Ivo Grabovac, *Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom*, Split, 1986., str.183.-186. Posebno pravoučienja je obračunskih jedinica koja je "košara" sastavljena od pet valuta (američkog dolara, njemačke marke, engleske funte, francuskog franka i japanskog jena). Vrijednost Posebnog prava vučenja formira se dnevno na temelju prosjeka na deviznim tržištima utvrđenih vrijednosti "košare" valuta.
- ²⁸ Vidi čl.428. Pomorskog zakonika - detaljnije o tomu Ivo Grabovac, *Opće ograničenje odgovornosti u Pomorskom zakoniku*, "Informator", Zagreb, br.4180., str.12-13.
- ²⁹ Čl. 633., st.3. ispravio je nelogičnost čl.626. Plovidbenog zakona, kojim se određivalo da zakonska svota "služi za namirenje svih vjerovnika čija se potraživanja temelje na jednom događaju koji je uzrokovao smrt ili tjelesnu ozljedu putnika". Naime, gramatičko tumačenje citirane odredbe navodilo bi na zaključak da se svota ograničenja umnožava brojem doživljenih nesreća putnika na jednom putovanju, što nije točno - tako Brajković i dr., o.c., str.260.
- ³⁰ Formulacija je preuzeta iz čl.7. Atenske konvencije, u kojem se govori da odgovornost brodaru "(...) ne može nikako premašiti (...), redaktori Zakona je nisu htjeli mijenjati da se ne bi udaljavali od teksta konvencije.
- ³¹ Tako Ljerka Mintas-Hodak, *Novi Pomorski zakonik*, "Pomorski zbornik", Rijeka, knjiga 31., 1993., str.31. U čl.13., st.1. Atenske konvencije ističe se da brodar nema pravo na ograničenje "ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je brodar učinio u namjeri da uzrokuje takvu štetu, ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastupiti".
- ³² Ivo Grabovac, *Jugoslavensko zakonodavstvo i Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem*, 1974., "Naša zakonitost", Zagreb, br.5., 1989., str.674.
- ³³ Institut općeg (globalnog) ograničenja odgovornosti brodaru (čl.405.-420.) reguliran je u skladu s Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja (London, 1976.). Između te i Atenske konvencije dvije su nesuglasnosti. Naime, po čl.412., st.1. "u slučaju tražbina zbog smrti ili tjelesnih ozljeda putnika na brodu, koje su nastale iz istog događaja, granica odgovornosti brodaru je iznos od 46.666 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja". Dakle, po Lon-

donskoj konvenciji ograničenje se zbog potraživanja putnika računa prema svakomu posebnom štetnom događaju u tijeku putovanja. Osim toga, dok Atenska konvencija propisuje da se fond za ograničenje odgovornosti za potraživanje putnika formira prema broju putnika koji potražuju naknadu, dotle Konvencija iz 1976. taj fond osniva prema broju svih putnika koje je brod ovlašten prevoziti na osnovi brodske svjedodžbe. To znači da bi odredbe Atenske konvencije bile povoljnije za za brodarku u svakom slučaju kad je broj stvarno prevoženih putnika manji od dopuštenog broja putnika, kao i kad putnici pretrpe tjelesne štete iz dva ili više događaja tijekom istog putovanja (vidi Branimir Lukšić, Neki problemi ograničenja odgovornosti za pomorska potraživanja, "Privreda i pravo", Zagreb, br.9-10., str.765.). Za ograničenje odgovornosti brodarka za štetu zbog zakašnjenja početka putovanja i za prekid putovanja primjenjuje se čl.408., st.1., t.b) i čl.411., st.1., t.b) Pomorskog zakonika. U slučaju neograničene odgovornosti brodarka (čl.410.,st.1.) aplicira se ista formulacija kao u čl.636.

THE CONTRACT OF PASSAGE IN THE NEW CROATIAN MARITIME CODE

Summary

This paper deals with legal effects of some aspects of the contract of passage in the new Croatian Maritime Code (the term and nature of the contract, liability of the shipowner for a personal injuries of a passenger, for seaworthiness, for delay of beginning and interrupting of voyage, for delay in carriage of passenger, for his servants and agents, limits of liability). The author considers that our law follows the instance of the Athens Convention on Shipping of Passengers and their Luggage, 1974 and the Londons Protocol 1976. It has been recommended that Croatia should ratify the Athens Convention.

Rukopis primljen: 22. 8. 1994.



armacon
ocean transport bv
ROTTERDAM

AGENTS FOR ATLANT HEAVY LIFT DUBROVNIK

REGULARLY SAILING BETWEEN NORTH CONTINENT/MEDITERRANEAN VV
ALSO TRADING WORLDWIDE

m/v GRUŽ

Multipurpose ro-ro/lo-lo/flo-flo vessel
4,000 tdwat
2 x 200t lifting capacity/combined 400t

m/v SLANO

2,850 tdwat
2 x 180t lifting capacity/combined 360t

m/v LAPAD

ro-ro ship with free deck space 60.00 x 16.00m
300t lifting capacity

m/v PLITVICE/KUPARI

(exact sisters)
2,720 tdwat
1 derrick 150t, 1 derrick 100t, jointly 200t lifting capacity

56, Glashaven, PO box 23363
3001 KJ Rotterdam

Telephone: 31-10-4141011

Telex: 21224 aot nl

Telefax: 31-10-4130005