

# ○ prijevozu putnika morem

Lucijan Kos, Zagreb

Normiranje ugovora o prijevozu putnika morem predmet je novijih kodifikacija. Taj ugovor je ustvari ugovor o djelu uz elemente i ugovora o najmu, kojim se obavezuje brodar, brođarsko poduzeće da će uz ugovorenu cijenu (prevozninu — *prix de passage*, *Passage-money*) prevesti morem putnika iz jedne luke u drugu luku. Ovaj se ugovor sklapa u praksi, u pravilu, za brodove male obalne plovidbe kupovanjem putne karte, a za ostale brodove, koji vrše međunarodna putovanja i potpisivanjem takove karte. Prema tome putna karta može glasiti ili na donosioca ili na ime.

Ugovor o prijevozu putnika morem za prekomorska putovanja glasi na ime i ovlaštenik takove putne karte stiče ona prava i preuzima one obaveze, koje proističu iz takve putne karte.

Za pravnu ocjenu ugovora o prijevozu putnika morem primjenjuju se opća načela građanskoga prava, ukoliko nema

za to posebnih propisa. Međutim, mnoge zemlje propisale su detaljne uslove u svojim specijalnim zakonodavstvima o prijevozu putnika morem i to redovno u okviru materije o iskorišćavanju brodova na moru, koji pored toga sadrži i odredbe o odgovornosti brođara (općenito), o primitku, čuvanju i predaji tereta; o ukrcavanju i iskrcavanju robe; o tereticama; o vozarini; o teglenju brodova; o zakupu brodova i t. d.

Sva zakonodavstva sviju zemalja obrađuju ugovore o iskorišćavanju brodova na moru kao poseban dio pomorskog prava. Kod tog iskorišćavanja broda pojavljuju se različiti pravni odnosi — kako s obzirom na samu plovidbu, tako i obzirom na prijevoz.

Plovidbu kao pojam treba promatrati sa tehničkog gledišta, po kojem je brod samo sredstvo i iz ekonomskog gledišta, po kojem brod služi za podmirenje potreba u cilju

prijevoza, ova se prijevozna djelatnost može odnositi kako na prijevoz robe a tako i na prijevoz putnika. Prema tome onaj, koji raspolaže brodom namiruje bilo svoje potrebe prijevoza, bilo potrebe prijevoza drugih osoba, on se služi brodom ili izravno ili pak obavlja plovidbu uz naknadu. Stoga se ustanovljuju odnosi između onoga koji iskorišćuje brod u svoju svrhu i trećih osoba sa kojima on ulazi u odnos u toku plovidbe, u potonjem slučaju pojavljuju se i odnosi između samih učesnika tog iskorišćavanja.

Pojam prijevoza možemo posmatrati u širem smislu kao specifični odnos u pravcu općenitog premještanja i kretanja pomoću broda i u užem smislu kao transport putnika ili robe, kojoj djelatnosti je srodna jedna specifična plovidbena djelatnost i to tegljenje (remorkaža).

Stoga prema shvaćanju plovidbe kao prijevozne djelatnosti, možemo sve ugovore glede iskorišćavanja brodova podijeliti prema predmetu prijevoza u ove grupe:

a) u ugovore o prijevozu putnika, b) u ugovore o prijevozu robe, c) u ugovore o tegljenju d) u ugovore o ostalim prijevoznim podhvataima.

U odnosu na osobu brodovlasnika s obzirom na upotrebu broda postoje razni načini iskorišćavanja, jer brodovlasnik ne mora uvijek sam da upotrebljava brod — mogu nastati raznovrsni pravni odnosi. Uglavnom razlikujemo ove tipove:

- a) *Time-charater* — kada brodovlasnik prepusti brod drugome bez kapetana, posade i opreme, dakle goli brod, te onaj koji ga uzima snabdjeva ga posadom i opremom. Taj pravni odnos možemo nazvati »najmom golog broda«.
- b) *Time-charter by demise* — kada brodovlasnik prepusti drugome brod zajedno sa kapetanom, posadom i opremom. Ovaj pravni odnos možemo nazvati »zakupom broda«, te zakupnik koji vrši funkciju brodarka neposredno raspolaže sa posadom i kapetanom.
- c) *Poseban tip Time-chartera*, koji se razlikuje od pravnoga odnosa navedenog pod b) time, što brodovlasnik ostaje nosilac plovidbenog podhvata i obavlja funkciju pomorskog vozara, te kapetan i posada ostaju pod raspoložbom brodovlasnika. I u ovom slučaju brod može biti ugovoren na stanovito vrijeme, te kapetan unutar ugovorenog razdoblja ima izvršiti prijevoz.

## I.

Pitanje odgovornosti pri prijevozu putnika morem aktuelno je pitanje — naročito povodom porasta putničkog saobraćaja i razvijanjem turizma kao jedne veoma važne privredne grane, kako u drugim zemljama tako i kod nas, pa je s toga ta odgovornost postala jednim problemom i nužnošću međunarodnog značaja. Ta odgovornost brodarka za prijevoz putnika morem različito varira s obzirom na strogost ove odgovornosti u zakonodavstvima i shvaćanjima raznih država, pa je ova odgovornost u pojedinim zemljama i različito normirana.

U francuskom zakonodavstvu zauzeto je sasvim drugo stanovište o odgovornosti brodarka u odnosu na sadašnje opće stanovište. Na odnose, koji proističu iz prijevoza putnika morem primjenjivali su se principi ugovornoga prava i ugovorene slobode, tu se je brodark mogao osloboditi svake odgovornosti, ukoliko mu se nije mogla dokazati odsutnost nužne pažnje u vršenju njegove dužnosti. Međutim po sadašnjem shvaćanju odgovornost brodarka postala je teža, budući je istaknuto mišljenje — da putnik kada ne bi mogao tužiti za veću naknadu od one stimulirane ugovorom, da

treće osobe koje su pogođene nestankom putnika mogle bi tužiti izvan ugovornoga odnosa. Na temelju čl. 3 Code Civil-a za gubitke života putnika, koji se dese u teritorijalnim vodama Francuske mogu po tom načelu postaviti tužbovne zahtjeve pred francuske sudove ne samo francuski državljani, već i stranci.

Lyon — Caen et Renault u djelu »*Traite de droit commercial*« — Paris 1932. citiraju vladajuće mišljenje francuske doktrine i to u čl. 835 glede obaveza brodarka (armateur) i u čl. 836 glede obaveza putnika (passager) te precizno utvrđuju njihove međusobne odnose. Analiziramo li ove odnose tj. njihova međusobna prava i obaveze, dolazimo do ovih postavki:

1. Brodovlasnik je uvijek dužan ukrcati putnike na unapred označeni brod tj. ugovoreni brod i ukoliko nije unaprijed predviđeno, brodovlasnik ne može označiti brod zamijeniti s drugim brodom. U slučaju da brodovlasnik zamijeni brod, putnik ima pravo raskinuti prijevozni ugovor, te je dužan, osim u slučaju više sile, da putniku plati odštetu tj. na platež te odštete može da bude osuđen. Brodovlasnik je također dužan putniku osigurati predviđeno mjesto.

2. Brodovlasnik je dužan i obavezan da za vrijeme prijevoza odnosno putovanja brod drži u dobrom stanju. Ako se dokaže da brod na odlasku nije bio sposoban za plovidbu, brodovlasnik je dužan odštetiti najmitelja broda odnosno prijevoznika (pod pretpostavkom da su to različite osobe) plaćajući mu kamate i odštetu. Ako se brod ošteti tokom putovanja, putnik je dužan čekati dok se brod ne popravi, Ako se brod ne da popraviti, dužan je zapovjednik broda da osigura drugi brod i da putnike preveze na određeno mjesto. No, ukoliko ne može osigurati drugo prevozno sredstvo tj. drugi brod — tada mora povratiti putnicima razmjerni dio vozne karte.

3. Brod mora krenuti u određeno vrijeme, te ukoliko se to krivnjom zapovjednika broda ne dogodi, putnik imade pravo raskinuti prijevozni ugovor i zatražiti, ako imade za to osnovu, odštetu. Isto tako ima putnik zatražiti odštetu u slučaju da se brod zaustavi u jednoj luci, a da to nije bilo predviđeno ili se pak putnik ne može iskrcati na mjestu odnosno luci gdje je bilo predviđeno.

4. Brodovlasnik je dužan hraniti putnika za vrijeme prijevoza ako je taj trošak uračunat u voznu kartu kod duljih putovanja. Ukoliko glede toga nema naročite odredbe u tekstu prijevoznog ugovora, sud će to odrediti prema mjesnim običajima, u slučaju kada putnik mora sam sebe hraniti za vrijeme prijevoza, zapovjednik broda je dužan putnicima nabaviti hranu po pristupačnim cijenama. Naprotiv, ako pojedini putnik posjeduje hranu, može se od istoga zahtijevati da tu hranu proda brodarkom kolektivno tj. ostalim putnicima (prema čl. 249 C. Com.)

5. Zapovjednik broda zajedno sa brodovlasnikom odgovoran je spram putnika za svaku nezgodu, koja bi se njima dogodila, kao i za gubitak i oštećenje njihove prtljage, kao i za zakašnjenje. Sve to dakako sa pretpostavkom da se to nije zbilo uslijed više sile ili krivnjom samog putnika.

U slučaju smrti putnika različito se tumači, na koje lice pada teret dokaza (onus probandi). Prema jednom stanovištu ima se u tim slučajevima postupati kao kod prijevoza kopnom tj. uvijek na tužitelja pada teret dokazivanja. Prema Code Civile-u prijevoznik snosi odgovornost za svaku preuzetu robu, no putnik nije roba već individuum — subjekat, koji ima uvijek u danom času stanovitu mogućnost kretanja, pa se postavlja pitanje, da li se ta odgovornost



proteže i na putnike u istom opsegu. Prema vladajućem mišljenju to se stanovište ima odbaciti, jer zapovjednik broda i prijevoznik uvijek snose ovu odgovornost, ukoliko se ne dokaže protivno tj. krivnja putnika.

Temeljem prijevoznog ugovora prijevoznik i zapovjednik broda zaduženi su da putnika zdravog dovedu do mjesta njegovog odredišta. Ako to oni ne učine znači, da nisu izvršili svoje obaveze, pa moraju dokazati iz kojih razloga tu obavezu nisu izvršili.

U prijevoznim ugovorima ima često uglavaka o ograničenju odgovornosti, kao što je to i slučaj kod ugovora kojima se brod kao takav daje trećoj osobi u najam. Glede ovog ograničenja često se postavlja gornja granica i što se tiče prtljage i što se tiče putnika za slučaj smrti — ali sve to pod pretpostavkom da nema pozitivnog zakonskog propisa, koji takva ograničenja pod određenim uvjetima zabranjuje, jer ugovor sklopljen pod takvim uvjetima je ništav i pravno nevaljan.

Postavlja se pitanje, da li brodovlasnik odgovara za grijeshku ili propust svog zapovjednika broda ili kojeg člana posade? Što se tiče gubitka prtljage postupa se jednako, kao i u slučaju gubitka robe, kada se brod dađe u najam te se glede te odgovornosti upućuju na član 744 C. Com. Ovaj određuje da zapovjednik broda je uvijek odgovoran, ali brodovlasnik mora dokazati njegovu krivnju — dakle teret dokaza pod tom pretpostavkom pada na samog brodovlasnika. — Što se tiče samih putnika, to se gubitak svakog ljudskog života prema čl. 6 C. Com. ima smatrati kao napad na javni red, jer zaštita ljudskog života je zaštita javnog reda i prema tome je ta zaštita i ta odgovornost od primarne važnosti. Slijedom toga ima se smatrati i svaka ugovorna klauzula koja bi mogla staviti u opasnost sigurnost putnika za vrijeme prijevoza kao nevažećom (pro non adiectis).

Kada se govori o dužnostima putnika za vrijeme prijevoza u smislu čl. 836 prema vladajućoj francuskoj doktrini po Lyon — Caen i Renault-u to ove dužnosti možemo svesti na ove postavke:

1. Putnik mora biti na brodu prije njegovog označenog odlaska tako, da brod može točno u određeno vrijeme isploviti. Postavlja se pitanje, da li putnik može svoja prava koja mu proističu iz prijevoznog ugovora, bez odobrenja brodovlasnika cedirati drugoj osobi. Budući da u zakonskom tekstu nema izričite zabrane, to se takova cesija dozvoljava i priznaje.

2. Putnik je dužan platiti prijevoz. Ova obaveza je jednaka onoj obavezi koju imade iznajmitelj broda glede najamnine. No ova obaveza sa strane putnika može posve ili djelomično utrnuti ukoliko brod ne dođe na svoje odredište. Razumljivo je, ako se putnik svojom voljom ranije iskrca, on tada ne može zatražiti oštetu ili djelomični povratak vozne karte. Cijenu prijevoza treba platiti s razmjerno prevaljenom putu broda, ako brod uslijed više sile (brodoloma, sudara i sl.) ne dođe do odredišta ova obaveza posve utrnuje ako putnik pogine.

3. Za vrijeme prijevoza putnici treba da se podvrgavaju naredbama i uputama zapovjednika broda u pogledu održavanja reda na brodu.

## II.

U Engleskoj vrijede načela »Commo Law-a« o odgovornosti brodara a ugovorne odredbe stvaraju osnov potraživanja u korist trećih osoba, koja izvode svoja prava iz onih, koja su imali nastradali putnici.

U Skandinavskim zemljama brodara je dužan da se brine za sigurnost putnika i to od ukrcaja do iskrcaja — a postoji

pretpostavka odgovornosti za svaku tjelesnu povredu. Postoji i ograničenje te odgovornosti do određenog iznosa, ali samo u domaćem saobraćaju.

Prema talijanskom Zakonu o plovidbi iz godine 1942. (čl. 409) brodara odgovara u svakom slučaju, ukoliko ne dokaže da se događaj desio iz uzroka koji se ne mogu njemu pripisati tj. brodarkovoj krivnji.

Najrazrađenije propise u tome sadrži nizozemski Trgovački zakon iz godine 1924. koji predviđa mogućnost da se brodara oslobodi odgovornosti osim u slučajevima kada se radi o odgovornosti za opremu broda, za plovidbenu sposobnost i za dužni nadzor u izvršenju obaveze.

Američko je pravo naprotiv (iz 1936. g.) u pitanju odgovornosti za prijevoz putnika veoma strogo spram brodara i ne dopušta nikakvih sloboda u ugovaranju, a niti ograničenja odgovornosti s obzirom na sigurnost putnika.

Prema shvaćanju njemačke judikature u tom pitanju odgovornosti, brodara (otpremnik, poduzetnik) imade se držati propisa građanskog prava i općih pomorskih normi. Prema tome ugovor otpreme (identičan sa ugovorom o prevozu putnika morem) sa svojim mnogobrojnim elementima obavezuje otpremnika (brodara koji je identičan sa otpremnikom) da preduzme sve mjere opreza u pravcu da što sigurnije otpremi putnika — a što predstavlja osnovnu, a ne sporednu dužnost. Isto tako i krivnju svojih ljudi uzima kao svoju vlastitu krivnju — u pitanju te njegove odgovornosti. Također otpremnik (brodara) jamči — izvan svoje ugovorne obaveze — a na temelju općih pravnih načela za sigurnost saobraćaja, koji je on sa svojim prijevoznim sredstvom poduzeo. Za vrijeme toga prijevoza putnici stoje pod disciplinskom vlasti (ne kaznenom) zapovjednika broda, a isto tako kod putnika postoji dužnost pomaganja, što predstavlja za njega tj. putnika jednu obavezu za vrijeme vršenja odnosno prijevoza.

U prijevozni ugovor putnika redovno je obuhvaćena i otprema osobne prtljage.

Otpremnik (brodara) glede jamstva za gubitak ili oštećenje preuzetih stvari — oslobođen je odgovornosti ako se radi o nautičkoj ili brodotehničkoj grijeshki.

I Zakonik trgovačke pomorske plovidbe SSSR-a, u toč. 124-136 sadrži detaljne propise ugovora o prijevozu putnika morem.

I po engleskom »Merchant Shipping Act« iz godine 1894. brodara odgovara za gubitak života ili tjelesne povrede iznosom od 15 funti i to kod vanugovornih obaveza, dok kod ugovornih obaveza nema po ovome zakonu ograničenja odgovornosti brodara (brodovlasnika).

Nastavit će se

