

## ○ prijevozu putnika morem

Lucijan Kos, Zagreb

### III.

Sa svrhom da se izvrši kodifikacija svih pravila glede odgovornosti brodara za prijevoz putnika morem, donesena je Međunarodna konvencija za unifikaciju pojedinih pravila prijevoznog prava glede prijevoza putnika morem, a koja je u svom projektu normirala tu odgovornost i ujedno utvrdila stanovite termine koji bi trebali važiti u međunarodnom saobraćaju radi jednoobraznosti.

Termine koje je konvencija utvrdila za upotrebu i s kojima se konvencija služi su:

a) *Prijevoznik* je ili vlasnik broda ili brodar, koji je od brodovlasnika uzeo brod u charter, a koji ima ugovor za prijevoz putnika ili prtljage.

b) *Prijevozni ugovor* je ugovor, koji obuhvaća isključivo prijevoz putnika ili prtljage.

c) *Putnik* je svaka osoba, koja se prevozi brodom u smislu prevoznog ugovora.

d) *Prtljag* su kovčezi ili druge osobne putne potrepštine bilo da su dane na čuvanje (pohranu) prijevozniku ili ne.

e) *Brod* je svako plovidbeno sredstvo tj. brod kojim se prevoze putnici.

f) *Prijevoz* je pojam pod kojim se podrazumijeva boravak putnika ili njihove prtljage na brodu od časa ukrcaja do časa iskrcaja. Iz pojma prijevoza se isključuje boravak putnika i njihove prtljage u lukama i na obali, ali se pod tim pojmom podrazumijeva i sam prijevoz putnika i njihove prtljage na brod i iz broda, i to vodom ili kopnom, ali samo tada, ako je taj prijevoz uračunat u voznu kartu ili ako su ta prijevozna sredstva vlasništvo prijevoznika.

g) *Međunarodni prijevoz* je onaj, pod kojim se smatra mjesto odlaska i mjesto dolaska u dvjema različitim državama ili ako se mora proći kroz luku čiji suverenitet drži druga država.

Što se tiče odgovornosti brodara odnosno prijevoznika, to ova konvencija određuje da isti nisu odgovorni za smrt putnika ili bilo kakve njegove povrede ili gubitka njegove prtljage, ako se sve to dogodilo uslijed nemogućnosti upravljanja brodom, ukoliko se dakle ne radi o pomanjkanju nužnog opreza (culpa lata i culpa levis) sa strane brodara odnosno prijevoznika i to u pravcu da li je pred početak vožnje odnosno prijevoza stavio brod u ispravno stanje tj. u stanje plovidbene sposobnosti i da li je brod za vožnju bio dobro opremljen i opskrbljen. — Prema tome, ukoliko se radi o gubitku ili oštećenju uslijed nemogućnosti upravljanja brodom, teret dokazivanja pada u dužnost brodara odnosno prevoznika.

Međutim, niti brodar odnosno prijevoznik, a niti sam brod nisu odgovorni za smrt ili tjelesnu povredu, kao niti za gubitak prtljage — ako se to dogodilo u ovim slučajevima:

a) ako brod potone, bilo uslijed sudara, bilo da se brod nasukao — čak niti u slučaju, ako se to dogodilo griješkom samog broda ili krivnjom zapovjednika broda ili kojeg člana posade tog broda,

b) uslijed požara,

c) uslijed morskih i slatkovodnih nepogoda,

d) više sile («act de Dieu»),

e) ratnih događaja,

f) javnih neprijatelja (gusara — ennemis publics),

g) povodom naredbe vladara, vlasti ili suda,

h) karantene,

i) štrajkova (parcijalnih i generalnih),

j) pobune,

k) uslijed spasavanja ili pokušaja spasavanja ljudskih života,

l) radi griješaka koje su nevidljive za redovnu opreznost,

m) radi samoubistva, pijanstva ili nestanka putnika za vrijeme vožnje,

n) za svaki drugi razlog, koji ne proizlazi iz krivnje brodarka odnosno prijevoznika, pa tako i kada putnik usprkos svih opomena i upozorenja traži beneficije ili neke iznimke, koje mu poslije donesu štetu.

Obzirom na ove iznimke po kojima brodar odnosno prijevoznik nije odgovoran za smrt ili tjelesnu povredu putnika za vrijeme prijevoza, to se oni ipak smatraju odgovornim i za ove slučajeve ako je kvar prouzrokovan ličnom griješkom ili propustom brodarka odnosno prijevoznika, kao i u slučaju požara, samoubistva, pijanstva i nestankom putnika za vrijeme vožnje ako se utvrdi da su se naprijed navedene okolnosti desile krivnjom tj. propustom samog brodarka odnosno prijevoznika.

Odgovornost brodarka odnosno prijevoznika bit će otklonjena ili ublažena ako se dokaže da je sam čin, griješka ili propust sa strane samih putnika bio uzrokom šteti ili je toj šteti pridonio.

U slučaju smrti ili tjelesne povrede putnika odgovornost brodarka odnosno prijevoznika ograničena je u svakom slučaju na maksimum od 125.000 franaka, dok u slučaju gubitka ili oštećenja prtljage prijavljene po putniku ta odgovornost je ograničena na 6.000 franaka, a u slučaju neprijavljene prtljage odgovornost prijevoznika odnosno brodarka je smanjena na 4.000 franaka. Navedeni iznos u francima označuje francuske franke od 65,5 miligrama čistog zlata.

Prijevoznik odnosno brodar je lišen pogodnosti napram spomenutog ograničenja odgovornosti — ako se dokaže da je šteta nastala njegovom krivnjom i nemarkom tj. nedovoljnom oprežnošću.

U čl. IX. ove konvencije određeno je, da dispozicije iste ne mijenjaju prava i obaveze prijevoznika odnosno brodarka iz Bruxellske konvencije što se tiče ograničenja odgovornosti brodovlasnika, kao ni prava i obaveze koje proizlaze iz raznih internih zakona, a tiču se ovog ograničenja.

Prema tome, svaka klauzula koja bi nastojala da otkloni odgovornost ili da ustanovi granicu što se tiče novčanih iznosa i to ispod naprijed navedenih novčanih ograničenja — kako je to postavila ova konvencija, kao i sve dispozicije koje bi otklanjale teret dokazivanja po prijevozniku — su

nevažće i prema tome pravno nevaljane. Međutim, nevažnost ovih ugovornih klauzula ne uništava sam prijevozni ugovor u cijelosti, budući isti ugovor u ostalom dijelu ostaje na snazi i podvrgava se tim točkama neovisno od naprijed navedenih nevažćih uglavaka glede ograničenja odgovornosti — dispozicije konvencije. Sa takvim ugovornim klauzulama u prijevoznim ugovorima postupa se kao da nisu bile tom ugovoru uopće dodane tj. kao da ih nema (pro non adiectis).

Prema izloženom prijevoznik bi bio odgovoran za svaki smrtni slučaj ili tjelesnu povredu osim u gore navedenim slučajevima (od a — n), a koji su normirani i taksativno navedeni u čl. 5. ove konvencije i ako su se ti slučajevi dogodili za vrijeme samog prijevoza u smislu definicije tog pojma, kako ga je dala ova konvencija kod utvrđivanja tih pomorskih termina.

Što se tiče prtljage kao osobnog tereta putnikovog to se dispozicija ove konvencije, koja inače tretira pitanje odgovornosti brodarka odnosno prijevoznika za prijevoz putnika morem — odnosi i na osobnu prtljagu i prijevoznik odgovara za istu po istim načelima za nastalu štetu i to od početka prijevoza do uručjenja prtljage po završetku samog prijevoza. Isto tako je odgovoran prijevoznik odnosno brodarka za prtljagu tj. za njen gubitak ili oštećenje bez obzira da li je ista prtljaga ostavljena u kabini putnikovoj kao neupisana prtljaga, ili ako je odložena u zato određenim prostorijama, a u koje prostorije imaju putnici slobodan pristup — sve to pod pretpostavkom da je prijevoznik odnosno brodarka ili koji član njegove posade kriv za gubitak ili oštećenje prtljage.

Također u vezi te odgovornosti u odnosu na prtljagu putnika — prijevoznik odnosno brodarka ne odgovara za gubitak dragulja, novaca, čekova, vrijednosnih papira i t. d. — ukoliko nisu ti predmeti bili pohranjeni kod brodarka ili osobe za to određene.

Ove dispozicije normirane su u projektu Međunarodne konvencije, a koje dispozicije bi važile u smislu tog projekta — za sve one zemlje koje bi tu konvenciju potpisale, a u koliko se mjesto polaska i mjesto dolaska nalazi na području jedne od država podpisnica.

#### IV.

Stari jugoslavenski projekt pomorsko-trgovačkog zakona iz 1937. godine u § 131 - 139 propisivao je, da je ugovor o prijevozu putnika morem neprenosiv, da je u prevozninu uključena i prehrana putnika na brodu. Ako se pak putnik pravovremeno ne ukrcna na brod tada gubi prevozninu, ako prethodno umre, oboli ili slično gubi polovicu uplaćene prevoznine, ako krivnjom vozara ne dođe do putovanja putnik ima pravo na povraćaj cijele prevoznine i na naknadu štete. Za osobni prtljag odgovara sam putnik, a poduzeće ima pravo zadržati prtljagu putnika za pokriće svojih potraživanja iz ugovora o prijevozu.

Prema nacrtu našeg Zakona o granicama odgovornosti brodarka, brodarka je odgovoran za štetu, koja je nastala — krivnjom zapovjednika broda, člana posade, pilota ili druge osobe u službi broda — putniku gubitkom ili umanjnjem njegove radne sposobnosti uslijed povrede tijela ili smrti. Ova odgovornost brodarka ne može preći veći iznos od Din. 1.000.— po toni: ova se naknada realizira unesrećenom putniku, a njegovim sljedbenicima samo ako su ovi u njemu izgubili svog hranitelja (član 1 i 10 Nacrta). — Međunarodna konvencija o unifikaciji izvjesnih pravila o ograničenju od-

govornosti vlasnika ili brodarka na moru iz 1924. godine u pogledu putnika predviđa odgovornost brodarka neovisno od vrijednosti broda i vozarine.

U FNRJ još nema pozitivnih propisa o prijevozu putnika morem kako u maloj, tako i u velikoj i dugoj plovidbi, pa je brodarsko poduzeće »JUGOLINIJA« iz Rijeke za svoje brodove donijela odredbe o prijevozu putnika i njihove prtljage morem. Contract-ticket regulira uvjete između JUGOLINIJE kao organa upravljanja broda, kojim se odnosni putnik prijevozi i samoga putnika, koji se prevozi i to za svaku zgodu (za slučaj devijacije broda, nesposobnosti broda za plovidbu i sl.), osim ako poduzeće ili zapovjednik broda pismeno dostave putniku izmjene uvjeta, sadržanih u putnoj karti. Putnik odnosno njegov opunomoćenik, agent ili dr. dužan je potpisati putnu kartu a time preuzima sve obaveze i uvjete putne karte.

Concart-ticket — billet de passage sadrži ove glavne klauzule (obaveze i prava JUGOLINIJE s jedne strane i putnika, koji se prevoze njenim brodovima s druge strane) i to:

1. — poduzeće (brodarka) može poništiti, požuriti, odgoditi ili napustiti zakazano putovanje, ticati bilo koju luku, izvršiti zamjenu broda (sa svojim ili tuđim), vršiti popravak broda, opskrbu posade, uzimati bunker u bilo kojoj luci, pružati pomoć ili slično ili povratiti putniku prevozninu bez prava na plaćanje odštetnog zahtjeva;

2. — za svako djelo koje bi povlačilo za brod zapljenu, oštećenje, zakašnjenje ili gubitak broda, robe putnika ili prtljage ili bi ugrozilo njihovu sigurnost, zapovjednik broda imade pravo iskrcati putnika bilo gdje, ako je u pitanju sigurnost broda, a da putnik nema pravo tražiti odštetni zahtjev.

3. Putnik imade pravo zadržati se u usputnoj luci na svoj trošak, a može nastaviti putovanje istom ako prethodno indosira putnu kartu u roku od 6 mjeseci kod brodarkog agenta i prevesti se do odredišta označenog u putnoj karti i nadoplatiti odnosno priznati razliku, ako ova bude propisana za brod kojim se on prevozi.

4. — Putnik može imati utvrđenu količinu osobne prtljage, a da na tu količinu ne plati nikakove pristojbe. Za količinu prtljage preko toga — plaća se razmjerna dodatna pristojba po utvrđenoj tarifi. On je dužan svoju prtljagu jasno označiti i odgovoran je sa štetu koja bi nastala od iste ili na njegovoj prtljazi radi njenog sadržaja (carinske i policijske zabrane u zemlji iskrcaja putnika).

5. — Brodarka odgovara za putnika i njegov prtljag dok je ovaj na brodu. Izvan toga mjesta i vremena sav rizik snosi putnik.

6. — Brodarka ne odgovara za višu silu, opasnost, pomorsku nezgodu, nasukanje, bacanje tereta, požar, brodolom, krađu, štrajk i sl. — osim u slučaju dokazane krivnje njegovih ljudi tj. članova posade ili samog brodarka.

7. — Protuvrijednost za izgublenu prtljagu brodarka daje u vrijednosti od 250 Dolara ukoliko putnik nije pismeno očitovao veću vrijednost.

8. — Naknada za pretrpljenu štetu koja snađe putnika na brodu plaća se do visine 5.000 Dolara. Ako putnik prije putovanja uplati određeno povišenje odgovornosti iznad toga iznosa plaća mu se to povišenje, ali ne iznad vrijednosti stvarno pretrpljene štete.

9. — Brodarku se mora podnijeti odštetni zahtjev u propisanom roku nakon smrti ili povrede putnika po njegovim nasljednicima ili ovlaštenoj osobi.

10. — Prtljagom se ne smatra roba koja je carinski zabranjena, eksplozivni, trgovačka roba, uzorci, umjetnička djela, naučni instrumenti i slično.

## V.

Od oslobođenja naše zemlje mnogo se diskutira, između ostalog, i o prijevozu putnika morem. Komisija za pomorsko pravo Jadranskog Instituta u Zagrebu bila je još 1949. godine izradila prvi Nacrt ugovora o iskorišćavanju brodova na moru. Kasnije je bio izrađen i drugi nacrt po Saveznoj vanjsko-trgovinskoj komori. Oba ova nacrta sadrže i odredbe o prijevozu putnika morem. Glavne odredbe o prijevozu putnika morem, sadržane u ovim nacrtima, su:

1. — Putna karta je dokaz postojanja ugovora.

2. — Prava iz putne karte.

a) mogu se prenositi samo ako taj ugovor glasi na donosioca,

b) ne mogu se prenositi ako taj ugovor glasi na ime.

3. — Putnika bez putne karte brodar iskrcava u prvoj luci ili je putnik dužan platiti dvostruku prevozninu i eventualnu kaznu.

4. — Putnik nema pravo na povratak prevoznine ako na vrijeme ne dođe na brod, ako oboli, umre ili ako odustane od putovanja a ne izvrši pravovremeno odjavu.

5. — Brodar odgovara za sve štete koje pretrpi putnik osim u slučaju više sile ili krivnje samog putnika.

6. — Brodar ne odgovara za ručni prtljag putnika, dok za ostali odgovara uz uvjet uspostavljene predatnice.

7. — Brodar ima založno pravo na putnikov prtljag za pokriće njegovih potraživanja.

8. — Za prava i obaveze iz izravne putne karte odgovara prvenstveno brodar, koji je zaključio ugovor do luke iskrcaja, uz pravo regresa ostalih brodara, učesnika u prijevozu putnika.

U interesu je sigurnosti međunarodnog prijevoza putnika morem da se sva međusobna prava i obaveze, između putnika s jedne strane i brodarka s druge strane što prije reguliraju i da se izvrši kodifikacija pravno-pomorskih propisa donošenjem jednog Pomorskog zbornika FNRJ. Narodna skupština FNRJ ima u planu svog zakonodavnog rada da već u ovoj godini donese Zakon o iskorišćavanju brodova na moru, a koji sadrži i propise o prijevozu putnika morem. Time bi se unapredilo ne samo naše pomorsko pravo, već i samo pomorstvo kao takvo, to je imperativ našeg razvitka kao pomorske zemlje.

---

<sup>1</sup> Lyon — Caen et Renault: *Traité de droit commercial*, Paris, 1932.

<sup>2</sup> *Il diritto marittimo* — VII.-IX.-1955. Genova — Roma.

<sup>3</sup> Ugovori o iskorišćavanju brodova na moru, Zagreb, 1951. g.

<sup>4</sup> Nacrt zakona o iskorišćavanju brodova na moru.

<sup>5</sup> Vozna karta »Jugolinije« za prijevoz putnika.