

PRAVNI OKVIR ODGOVORNOSTI BRODARA ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE ČLANA POSADU U ANGLOAMERIČKOM POMORSKOM ZAKONODAVSTVU

Doc. dr. sc. IGOR VIO*

UDK 656.6:340.134(73)

347.793:343.6

DOI 10.21857/mzvktlp69

Pregledni znanstveni rad

Primljeno: 5. svibnja 2022.

Prihvaćeno za tisak: 14. lipnja 2022.

Razmatrajući pravno uređenje odgovornosti brodara za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede člana posade u raznim nacionalnim zakonodavstvima, može se konstatirati kako se one temelje na potpuno različitim pravnim tradicijama, no zajednička im je crta da se status pomoraca regulirao odvojeno od statusa djelatnika na kopnu. Hrvatski pomorci plove na hrvatskim brodovima upisanim u hrvatske upisnike brodova i na brodovima pod zastavama drugih država, stoga dijele sudbinu s više od dva i pol milijuna pomoraca iz osamdesetak pomorskih država na svim svjetskim morima. Naravno, potrebno je istaknuti kako za sve te pomorce nisu važni samo propisi države njihova državljanstva ili prebivališta, nego i pravo države zastave broda, države luka u koje će brod uplovjavati te države u kojima je sjedište brodarka. S obzirom na to da će u brojnim slučajevima ove države pripadati upravo angloameričkom pravnom krugu, u sudskim postupcima za naknadu štete pomorcima često će se primjenjivati njihovi pravni propisi. U ovom radu prikazana su neka od važnijih pravnih rješenja njihovih vodećih zakonodavstava.

Ključne riječi: oštećenje zdravlja; smrt i tjelesne ozljede člana posade; odgovornost brodara za štetu; doprinoseća odgovornost; naknada štete.

1. UVOD

U pomorstvu postoji razlika između pomorskih nezgoda i nezgoda na radu članova posade. Uzroci pomorskih nezgoda, odnosno nesreća, najčešće su posljedica nedostatka tehničke ili stručne kompetencije, pogrešaka u navigaciji ili

* Doc. dr. sc. Igor Vio, Sveučilište u Rijeci, Pomorski fakultet, Studentska 2, 51000 Rijeka, e-adresa: igor.vio@pfri.uniri.hr.

nedostatku pomoći s kopna, a ponekad i nepovoljnih okolnosti kao što su, primjerice, vremenske neprilike. Vanjski čimbenici, poput slabog funkcioniranja sredstava sigurnosti plovidbe, kao i pogreška drugog broda koja može dovesti do sudara mogu biti uzroci pomorskih nesreća, unatoč savršenom obavljenom radu svih članova posade. U svakom slučaju, najveći broj pomorskih nezgoda uzrokuje ljudski faktor, pa je nužno poduzimati preventivne mjere kroz sustave sigurnosti broda. Brojni subjekti trebaju u tome sudjelovati, počevši od brodarskih i drugih tvrtki i ustanova pa do pomorske uprave države zastave i države luke. U najvećoj mjeri potrebno je utjecati na što bolju obučenost članova posade te izbjeći njihovu premorenost, jer se često zbog prekovremenog rada učine pogreške koje se odmornom članu posade ne bi dogodile. Brod može doživjeti pomorsku nesreću i zbog zamora materijala, skrivenih mana te lošeg održavanja. Međutim, najčešći je uzrok pogrešno obavljanje poslova članova posade, bilo onih koji upravljaju brodom u službi palube ili onih zaduženih za ispravno funkcioniranje strojeva i uređaja u službi stroja. U slučaju većih propusta u upravljanju samom brodarskom tvrtkom, povećava se vjerojatnost nastupa pomorskih nezgoda. S druge strane, nesreće na radu članova posade broda mogu biti posljedica nepažnje, nestručnosti, zlorabe alkohola ili opojnih droga, umora, ali i neispravnih uređaja, nedostatka sredstava zaštite na radu te loše organizacije rada. Također, ozljede ili narušenje zdravlja mogu uzrokovati vremenske nepogode, visoke temperature, prevelika buka ili jednostavno tehnički nedostaci na starim brodovima. Članovi posade koji rade na palubi i u strojarnici češće se ozljeđuju spram onih koji obavljaju druge dužnosti na brodu.

Sustav zaštite od nezgoda i ozljeda na radu na brodu određen je međunarodnim konvencijama i preporukama te nacionalnim propisima o sigurnosti na radu. Nadzor obavlja državna inspekcija, inspekcija unutar brodarskih tvrtki te zapovjednik broda. Brodski sustavi sigurnosti i zaštite na radu u prosjeku funkcioniraju bolje od onih u tvrtkama na kopnu, jer opasnosti koje neizbježno donosi pomorska plovidba tjeraju članove posade da budu oprezniji i da se ne prepuštaju neopreznom rutinskom obavljanju poslova. Međutim, ovo nipošto ne znači da sustavi zaštite na brodovima nemaju i svoje nedostatke, poput pretjerane racionalizacije troškova, u smislu stalnog smanjivanja broja članova posade te neopravdane štednje na sredstvima zaštite na radu, kao i tendencije da se odgovornost za osobnu sigurnost pomoraca prebacuje na što niže razine upravljanja (pa čak i na same članove posade) te naposljetku i do inspeksijskog nadzora od strane državnih vlasti koji se ponekad svodi na puku formalnost.

Tendencija smanjenja broja članova posade na brodovima započinje osamdesetih godina prošloga stoljeća. Posljedica je toga da se u periodima intenzivnog rada (uplovljavanje, isplovljavanje iz luke, ukrcaj ili iskrcaj tereta, održavanje

strojeva ili uređaja u strojarnici) ne raspolaže s dovoljnim brojem ljudi te, uglavnom, zbog premorenosti članova posade, jer rade u više smjena, lako dolazi do previda koji rezultiraju opekotinama, padovima, prijelomima i drugim ozljedama.

S jedne strane suvremena tehnologija, a s druge strane stroga određenost uloge broдача i članova posade u ispunjenju zahtjeva za sigurnošću plovidbe svakako su umanjili, ali ne i isključili rizik nastupanja štetnih posljedica, bilo onih nastalih zbog pomorskih nezgoda ili onih nastalih u svakodnevnom životu i radu na brodu. Među ovim posljedicama nisu samo materijalne štete one koje su vrlo često visoke, nego, nažalost, nerijetko dolazi i do ozljeda članova posade, njihova obolijevanja pa i do gubitka onog najvrjednijeg, njihova života.

Dužnost je broдача da na brodu konstantno održava uvjete za siguran rad. Ako zbog kakvog propusta, na samom brodu ili u njegovoj blizini, dođe do ozljede nekog od članova posade, putnika ili djelatnika na području luke, brodar će biti odgovoran za naknadu nastale štete. U određenim prilikama, odgovornost broдача proteže se i na ozljede koje pretrpe članovi posade tijekom svog boravka na kopnu. Prema sudskim presudama u Sjedinjenim Američkim Državama (u daljnjem tekstu: SAD) i nekim drugim zemljama angloameričkog pravnog sustava, koje se temelje na engleskoj *common law* tradiciji, naknade za tjelesne ozljede su relativno visoke. Posljedica je toga da, osim primarne dužnosti broдача i zapovjednika broda, dosljednom primjenom svih propisanih mjera sigurnosti na brodu djeluju preventivno, u smislu zaštite najvećih vrijednosti, a to su život, zdravlje i integritet svih osoba na brodu. Uz navedeno, također postoji i dužnost zapovjednika koji vodi računa o ekonomskim aspektima funkcioniranja broda. Naime, kako bi smanjio opasnost da brodar odgovara po odštetnim zahtjevima zbog tjelesnih ozljeda, zapovjednik mora neprestano biti na oprezu pazeći na sve neispravnosti koje bi mogle utjecati na sigurnost rada na brodu. On bi se isto tako morao pobrinuti da se savjesno zabilježe svi uzroci i okolnosti svake nezgode koja dovede do ozljede, pa i one najmanje.

2. SJEDINJENE AMERIČKE DRŽAVE

Američka pravna doktrina smatra odgovornost broдача za štete čiji je uzrok nesposobnost broda za plovidbu slučajem humanitarnog imperativa, pa je, dosljedno tome, za njih primijenjeno načelo objektivne odgovornosti broдача.¹

¹ Lukšić, B., *Odgovornost broдача za smrt i tjelesne ozljede člana posade broda*, *Privreda i pravo*, god. 24 (1985.), br. 5-6, str. 290.

Prava pomoraca proširuje Zakon o trgovačkoj mornarici (*Merchant Marine Act*), poznatiji pod nazivom *Jones Act*.² U svojoj formulaciji odredbe iz članka 688. i njezinim liberalnim tumačenjem dolazilo se do zaključka kako se pravnom zaštitom koju pruža *Jones Act* može koristiti svaki mornar, dakle i stranac. Ovo je pogodovalo stranim pomorcima koji su se često u svojim tužbama pozivali na odredbe *Jones Acta*. Ovakvo pokretanje postupaka u SAD-u, kada ni stranke ni sporni događaj nemaju bitne veze s tom zemljom, omogućilo je široko postavljanje granice međunarodne nadležnosti američkog pravosuđa.³

U slučaju tjelesne ozljede ili smrti, pomorac prema pravu Sjedinjenih Američkih Država ima pravo prema brodovlasniku postaviti sljedeće zahtjeve:

1. za troškove liječenja i uzdržavanja,
2. za naknadu štete temeljem nesposobnosti broda za plovidbu,
3. za naknadu štete temeljem *Jones Acta*.

Do donošenja *Jones Acta* 1920. godine, brodovlasnik nije odgovarao pomorcima temeljem nepažnje jer se smatralo kako se brodovlasniku ne može pripisati takva odgovornost s obzirom na to da on nije na brodu, pa samim time ne može svojim propustom uzrokovati povredu pomorca te ne odgovara za propuste i pogreške drugih članova posade koji su svojim činom ili propustom prouzročili nezgodu u kojoj je bivao povrijeđen pomorac. Zbog svega navedenog, sudska je praksa razvila institut odgovornosti brodovlasnika za smrt i tjelesne ozljede pomoraca na temelju njegove obveze opremanja broda, tako da bude sposoban za plovidbu kako zbog svoje manjkavosti ili neispravnosti ne bi predstavljao opasnost za pomorce koji na njemu plove i rade. Brod i brodska oprema ne moraju biti idealni, nego razumno sposobni za namjeravanu uporabu. Ovaj je kriterij preuzet iz odgovornosti za teret, a razlozi su socijalni i opravdavaju se činjenicom da je brod mjesto rada koje bi trebalo biti bez opasnosti, koliko je to moguće. Neki autori smatraju kako je *Jones Act* kao zakon podjednako utemeljen na krivnji, odnosno nepažnji, a odgovornosti za gubitak života (*negligence and wrongful death act*) dostupan je isključivo osobama koje su ukrcane na brod kao članovi posade te zaposleni od strane brodaru.⁴

² Zakon 46 USC par 688 donesen 1920. godine poznat po nazivu *Jones Act*, omogućio je pomorcima koji su pretrpjeli štetu zbog povrede ili smrti na brodu da štetu naknadi od brodovlasnika, ako je ona prouzročena brodovlasnikovom nepažnjom, makar i neznatnom, koja mu se mora dokazati. Prema ovom Zakonu poslodavac odgovara za nepažnju svih svojih zaposlenika uključujući i pomorca koji je prouzročio štetu svome kolegi na brodu.

³ Vidi detaljno u Healy, G. W., *Rights of Foreign Seamen in US Courts*, Fisher, K. W. (ur.), *Dynamic Aspects of Marine and Offshore Liabilities*, 2. poglavlje, Lloyd's List, South Orange, 1978., str. 1-23.

⁴ Norris, M. J., *The Law of Maritime Personal Injuries*, 4. izdanje, Lawyers Cooperative Publishing, Rochester, New York, 1990., str. 30.

U američkom pravu pomorac mora dokazati nesposobnost broda ili opreme te neposrednu uzročnu vezu između nesposobnosti i pretrpljene ozljede, pri čemu pažnja pomorca za svoju vlastitu sigurnost nije relevantna, pa će brodar biti odgovoran ako je ozljeda posredno prouzročena nesposobnošću broda za plovidbu, neovisno o tome je li pomorac upotrijebio bilo kakvu pažnju za svoju sigurnost. Ovakva nepažnja samo će utjecati na visinu dosuđene štete. Ako pomorac ne uspije dokazati kako je ozljeda prouzročena nesposobnošću broda, brodar ne odgovara na temelju nepažnje.

Sjedinjene Američke Države za razliku od svih ostalih pravnih sustava karakterizira gotovo u cijelosti načelo korektivne pravde, što pruža mogućnost ozlijeđenim pomorcima ili članovima obitelji preminulih pomoraca da sudskim putem ostvare naknadu štete kroz složeni pravni okvir koji predviđa različite odredbe za različite tipove oštećenika i nezgoda.⁵

Dvije su glavne mogućnosti za pomorce, da utemelje svoj tužbeni zahtjev na nesposobnosti broda za plovidbu ili na dužnosti brodar da plati njihovo uzdržavanje i liječenje u slučaju tjelesnih ozljeda. Ova prva mogućnost temelji se na kršenju brodarove primarne dužnosti da za svoje članove posade kao zaposlenike osigura da brod te sva njegova oprema i uređaji budu razumne kvalitete za njihovu pretpostavljenu uporabu. Odgovornost brodar za sposobnost broda za plovidbu ne temelji se na krivnji, no zahtjeva od člana posade da dokaže kako je tjelesna ozljeda u uzročno-posljedičnoj vezi s nesposobnošću broda ili njegove opreme te nije prouzročena nekim pojedinačnim činom ili propustom.

U američkom općem pomorskom pravu odavno postoji pravilo da je brodar dužan pokriti troškove uzdržavanja i njege (*maintenance and cure*) pomorcu koji je pretrpio bilo kakvu ozljedu ili bolest tijekom službe na brodu, što uključuje troškove smještaja, prehrane te liječničke njege kroz razumno vremensko razdoblje ili do trenutka kada je postignut maksimum u mogućem liječenju. Odgovornost brodar ne temelji se na krivnji jer ne proizlazi iz njegove nepažnje, nego iz odnosa člana posade i broda. Brodar se može osloboditi ove odgovornosti samo ako dokaže kako je bolest ili ozljeda člana posade prouzročena njegovim namjernim ponašanjem (*willful misconduct*). Brodarevo odbijanje snošenja ovih troškova može samo prouzročiti njegovu dodatnu odgovornost za snošenje pravnih troškova oštećenog pomorca. Procesnopravno je moguće ustati zahtjevom *in personam* i to na američkim saveznom sudovima ili sudovima pojedinih država, a moguće je i postaviti zahtjev *in rem* koji je uvijek vezan uz savezni okružni sud. Također, treba istaknuti kako je u američkom pravu

⁵ Detaljnije o tome vidi Fallon, E. E., *Rights, Remedies and Recovery for Wrongful Death under Maritime Law*, *Tulane Maritime Law Journal*, god. 1 (1975.), str. 32-62.

za ove tražbine predviđen status pomorskog privilegija (*preferred maritime lien*) koji ima isti redoslijed namirenja kao i neisplaćene plaće pomoraca.⁶

Dakle, *Jones Act* pruža zaštitu pomorcima koji su štete pretrpjeli kao rezultat nepažnje poslodavca, utemeljene na pretpostavljenom kršenju njegove primarne dužnosti da članovima posade pruži sigurnu radnu okolinu.⁷ Zakon se primjenjuje bez ikakvih teritorijalnih ograničenja bez obzira na to je li se nezgoda dogodila na otvorenom moru, na moru pod suverenitetom SAD-a, dakle u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru (*US navigable waters*), a ponekad čak i na kopnu za vrijeme izlaska člana posade s broda. Bilo koji stupanj krivnje brodaru dovoljan je za nastanak odgovornosti na temelju *Jones Acta*, stoga je na američkim sudovima dovoljna za odgovornost i sasvim neznatna nepažnja (*slight negligence*) koja je prouzročila ozljedu ili smrt člana posade.

Pomorci, prema *Jones Actu*, moraju biti zaposlenici čije dužnosti doprinose funkcioniranju broda ili dovršenju pomorskog pothvata ili je u takvoj vezi s plovidbom broda u pogledu njezina trajanja i prirode.⁸ Podijeljena odgovornost, u smislu doprinoseće nepažnje (*contributory negligence*) člana posade, neće biti prepreka njegovom pravu na naknadu, nego će samo umanjiti njezinu visinu.⁹ Slično spomenutom pravilu općeg pomorskog prava koje u slučaju nesposobnosti broda za plovidbu predviđa naknadu samo imovinske štete (*pecuniary damages*). Primjerice, to su: gubitak plaće, gubitak buduće zarade zbog umanjenja radne sposobnosti, prošli i budući liječnički troškovi koji nisu pokriveni kroz naknadu održavanja i njege (*maintenance and cure*), kao i naknada za pretrpljenu bol, patnju i gubitak životnog zadovoljstva (u američkom pravu također predstavljaju imovinsku štetu, dok u europskom kontinentalnom pravu imaju status neimovinske štete). S druge strane, američko pravo za neimovinsku štetu smatra gubitak zajedničkog života (*loss of society*), a treba dodati kako je omogućeno da i članovi obitelji preminulog pomorca traže naknadu boli i patnje koje je on

⁶ O pomorskim privilegijama vidi opširnije u Tetley, W., *Maritime Liens and Claims*, 2. izdanje, Yvon Blais Edition, Montréal, 1998.

⁷ Pojam poslodavca u *Jones Actu* obuhvaća brodovlasnika i brodaru, tako da će biti obuhvaćeni *ship's operator* i *bareboat charterer*, ali ne i *time charterer*.

⁸ Pojam pomorca obuhvaća i tzv. bijelo osoblje na kruzerima (primjerice, konobari, stjuardeste i sl.), ali ne i zaposlenike broderske tvrtke koji samo povremeno borave na brodu te na njemu provedu manji dio svog radnog vremena. U svakom slučaju, pojam se nikako ne odnosi na slugače tereta, lučke radnike i druge osobe koje bi na brodu mogle pretrpjeti nezgodu, ali u nekim slučajevima mogli bi biti obuhvaćeni tzv. *supernumeraries*, zaposleni kao dodatak stalnom sastavu posade.

⁹ Schoenbaum, T. J., *Admiralty and Maritime Law*, 2. izdanje, West Publishing Company, St. Paul, Minnesota, 1994., str. 334.

pretrpio prije svoje smrti (*recover for conscious pain and suffering incurred by the deceased before death*).¹⁰

Tražbine na temelju *Jones Acta* ne mogu se potraživati u postupku *in rem*, nego samo *in personam*. Tužitelj može ustati tužbom na saveznom okružnom sudu koji će u postupku bez porote odlučivati o ovom pitanju s obzirom na generalnu saveznu jurisdikciju za pomorsko pravne sporove ili na sudu nadležne savezne države koja predviđa postupak s porotom. Zastarni rok iznosi tri godine od štetnog događaja. Tužbeni zahtjevi na temelju općeg pomorskog prava zbog nesposobnosti broda za plovidbu i/ili uzdržavanja i njege često se kombiniraju sa zahtjevima utemeljenim na *Jones Actu*, iako sva tri tipa tužbenih zahtjeva imaju svoje posebne karakteristike. Pitanje je, mogu li i pomorci koji nisu državljani SAD-a, a čije ozljede ili smrt imaju neku povezanost sa SAD-om ustati tužbom na temelju *Jones Acta* ili općeg pomorskog prava? Vrhovni sud SAD-a donio je nekoliko presuda koje su utjecale na pravila o izboru mjerodavnog prava.¹¹ U citiranim presudama, Vrhovni sud SAD-a odredio je osam čimbenika koje bi sud morao razmotriti pri donošenju odluke o izboru mjerodavnog prava: 1) mjesto nastanka štetne radnje, 2) pravo zastave broda, 3) državljanstvo, odnosno prebivalište ozlijeđenog pomorca, 4) državljanstvo, odnosno prebivalište ili mjesto sjedišta brodarka, 5) mjesto zaključenja ugovora o radu, 6) dostupnost stranog suda, 7) *lex fori* te 8) mjesto iz kojeg brodarka vodi svoje poslovanje.

Nakon ovoga došlo je i do izmjena i dopuna *Jones Acta*, kojima su znatno umanjene mogućnosti stranih pomoraca u ostvarivanju svoje tražbine na američkim sudovima. Ograničenja se neće primijeniti ako tužitelj dokaže kako mu nije dostupno niti jedno drugo pravno rješenje po zakonima države u kojoj se štetni događaj dogodio ili države njegova državljanstva, odnosno prebivališta u vrijeme nastanka štete.

Još jedan zakon SAD-a usvojen je iste godine kad i *Jones Act*. Riječ je o Zakonu o smrtnim slučajevima na otvorenom moru (*Death on the High Seas Act, DOHSA*), koji je omogućio pravni postupak za članove obitelji preminulih pomoraca i drugih osoba za naknadu štete zbog smrti, ako je ona nastupila kao posljedica nesreće koja se dogodila na otvorenom moru, tj. na udaljenosti većoj od tri milje od obale.¹² Proširenje teritorijalnog mora SAD-a s tri na dvanaest milja do kojeg je došlo

¹⁰ Vidi pobliže u Lamy, H. J., *Damages Recoverable for Maritime Deaths*, *Tulane Maritime Law Journal*, god. 2 (1976.), br. 1, str. 27-40.

¹¹ *Lauritzen v. Larsen*, 345 U. S., 571, 1953, AMC 1210 (1953.), *Romero v. International Operating Company*, 358 U. S. 354, 1959, AMC 832 (1959.), *Hellenic Lines v. Rhoditis*, 398 U.S. 306, 1979, AMC 994 (1970.).

¹² *Death on High Seas Act*, <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46/subtitle-III/chapter-303> (pristup 15. listopada 2021.).

1988. godine, ustvari je pomaknulo početne točke primjene ovog zakona za devet milja u smjeru pučine. Ovo je pitanje bilo dvojbeno sve do izmjena i dopuna iz 2000. godine kada je izrijekom ova granica utvrđena na dvanaest milja od polaznih crta.¹³ No, postoje stajališta kako se navedene izmjene i dopune odnose samo na zrakoplovne nesreće, dok bi za nesreće na moru vjerojatno i dalje trebalo primjenjivati početnu udaljenost od tri nautičke milje. U slučaju primjene DOHSA taj će postupak predstavljati prepreku za bilo kakve druge postupke za naknadu štete zbog smrti na temelju propisa SAD-a. Što se tiče smrti koja je posljedica pomorske nesreće, DOHSA predviđa samo naknadu nekih imovinskih šteta kao što su troškovi sprovođa, gubitak uzdržavanja i gubitak drugih vrsta pomoći, dok su isključene neimovinske štete zbog pretrpljene boli i patnje pokojnika te zbog prestanka zajedničkog obiteljskog života, a također su isključene i naknade štete kojima je svrha kažnjavanje štetnika (tzv. *punitive damages*). Tužbeni zahtjev može se ostvariti u postupku *in rem* i *in personam*, a zastarni rok je tri godine kao i kod *Jones Acta*.

U slučaju šteta zbog nesposobnosti broda za plovidbu, američki sudovi dosuđuju ne samo naknadu imovinske štete (*pecuniary damages*), nego i naknadu neimovinske štete (*non-pecuniary damage*), pod uvjetom da je šteta nastala unutar teritorijalnih voda Sjedinjenih Američkih Država, odnosno u suprotnome samo naknadu imovinske štete.¹⁴ Ako je uzrok štete nesposobnost broda za plovidbu, proširen je i krug osoba koje mogu tražiti naknadu štete tako da nasljednici imaju pravo na kolektivno obeštećenje. Međutim, ako smrt ili tjelesna ozljeda nisu prouzročeni neposredno (*proximately caused*) nesposobnošću broda za plovidbu, nego su rezultat nekog drugog čina ili propusta broдача (*negligence*), američki sudovi primjenjuju odredbe *Jones Acta* (1920/1977) za štetu nastalu u teritorijalnim vodama Sjedinjenih Američkih Država, odnosno odredbe DOHSA za štetu nastalu izvan tih voda.

Treći zakon SAD-a koji treba spomenuti odnosi se na lučke radnike, *The Longshore and Harbor Workers' Compensation Act* (LHWCA) iz 1927. godine, tipičan je propis o naknadi štete zaposlenicima te predstavlja rijedak primjer distributivne pravde u američkom pomorskom i radnom pravu.¹⁵ Ovaj zakon predviđa isplatu poslodavca za tjelesne ozljede koje bi mogli pretrpjeti lučki radnici i radnici

¹³ Vidi opširnije u Lewis, H. D., *Seamen's Death Actions under the Jones Act, DOHSA, and the General Maritime Law: A Comparison*, *Washington and Lee Law Review*, god. 37 (1980.), vol. 4, str. 1247-1261.

¹⁴ Detaljno o naknadi vidi Acomb, R. B., *Case Book Admiralty: Personal Injury and Death*, 4. izdanje, Tulane Press, New Orleans, 2007.

¹⁵ Longshore and Harbor Workers' Compensation Act, <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/33/chapter-18> (pristup 15. listopada 2021.).

u brodogradilištima i rezalištima, u slučaju da je nesreća nastala na plovidu u unutarnjim morskim vodama SAD-a ili na povezanim obalnim područjima (kao što su terminali, dokovi, operativne obale, gatovi, dizalice i sl.). Što se tiče troškova koji se plaćaju, riječ je o svim liječničkim uslugama, naknadi za invalidnost (potpunu, djelomičnu, privremenu ili trajnu) kao i za rehabilitaciju. Također je predviđena naknada u slučaju smrti u obliku jednokratne isplate i pokrivanja troškova sprovoda. Dakle, ovaj propis predviđa režim odgovornosti koji nije utemeljen na krivnji i koji ne predviđa pravni zahtjev koji bi se temeljio na izvanugovornoj odgovornosti (deliktu), a kao što je navedeno poslodavac će imati obvezu plaćati unaprijed određene iznose odštete za koje će oštećenici moći voditi poseban upravni postupak. Međutim, ako je tjelesna ozljeda ili smrt lučkih radnika ili drugih navedenih djelatnika posljedica krivnje brodarka broda s kojim ili na kojemu je nastao štetni događaj, uvijek postoji mogućnost da oštećenici ustanu tužbenim zahtjevom na temelju izvanugovorne odgovornosti (*tort action in negligence*) protiv brodovlasnika, odnosno brodarka tog broda.¹⁶

Naposlijetku, potrebno je istaknuti i Zakon o epikontinentalnom pojasu (*Outer Continental Shelf Lands Act, OCSLA*) iz 1953. godine, koji omogućava pravnu zaštitu radnicima na platformama za istraživanje i iskorištavanje nafte iz podmorja koje se nalaze na udaljenosti većoj od tri morske milje od obale.¹⁷ Naime, ovi radnici najčešće nemaju status pomorca te se ne mogu poslužiti pravnim rješenjima iz *Jones Acta*, tako da je primjena OCSLA dobro rješenje kada je do ozljede ili smrti došlo na platformi koja se nalazila u vrijeme nezgode iznad epikontinentalnog pojasa SAD-a. Na ove slučajeve primijenit će se odredbe već navedenog LHWCA. Ako je fiksna platforma u vrijeme nastanka nezgode bila u funkciji unutar područja od tri morske milje, oštećenici će imati jedino mogućnost pravne zaštite koju im pružaju zakoni o naknadi štete za nezgode na radu relevantne američke savezne države. Zaključno se može konstatirati kako je američko pravo o odgovornosti za štetu zbog tjelesne ozljede ili smrti pomorca ili drugih pomorskih radnika iznimno složen labirint saveznih i državnih zakona i općeg pomorskog prava koji se razvijao kroz dugi niz godina i koji se razvija kroz presude sudova iz kojih je vidljiva prednost koju suci daju korektivnoj spram distributivne pravde.¹⁸ Treba primijetiti kako američki sudovi u postupcima na naknadu štete od ozljeda ili smrti općenito poštuju izbor mje-

¹⁶ Opširnije u Force, R., *The Law of Maritime Personal Injuries*, Imprint Eagan, Thomson West, 2004.

¹⁷ Outer Continental Shelf Lands Act, <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/43/chapter-29/subchapter-III> (pristup 15. listopada 2021.).

¹⁸ Tetley, W., *International Maritime and Admiralty Law*, Yvon Blais Edition, Cowansville, 2002., str. 554.

rodavnog prava u klauzulama ugovora o zapošljavanju pomoraca, pod uvjetom da one nisu nevaljane zbog moguće prijave ili drugih mana volje te pod uvjetom da njihovo izvršenje ne bi bilo nepravično ili nerazumno ili protivno javnom poretku SAD-a.¹⁹

3. UJEDINJENO KRALJEVSTVO

U britanskom pravu ne pravi se razlika između tražbina za štete zbog tjelesnih ozljeda ili smrti pomoraca i tražbina za iste štete koje pretrpe radnici u drugim profesijama.²⁰ U oba slučaja odgovornost se temelji na krivnji. Jedini je izuzetak odredba članka 45(1) Zakona o trgovačkoj mornarici (*Merchant Shipping Act*) iz 1995. godine, koja predviđa da ako osoba koja je zaposlena na brodu britanske državne pripadnosti dobije izvan teritorija Ujedinjenog Kraljevstva (u daljnjem tekstu: UK) bilo kakve medicinske usluge, uključujući eventualne zamjene ortopedskih, očnih ili drugih pomagala koje se nisu mogle dogoditi bez da se umanjuje njihova radna sposobnost, tada poslodavac snosi sve razumne troškove.²¹ Odredba članka 45(2) istog Zakona predviđa kako će poslodavac također snositi troškove sprovođa ili kremiranja pomorca koji je izgubio život tijekom zaposlenja na brodu britanske državne pripadnosti. U svakom drugom slučaju britanski pomorci imaju prava koja odgovaraju onima koje imaju djelatnici koji rade na kopnu. S druge strane, postoji obveza brodaru i drugih poslodavaca da radnu sredinu održavaju razumno sigurnom.

Zakonodavstvo Velike Britanije brod smatra opasnom stvari (*dangerous premises*), pa se na štete zbog smrti ili tjelesne ozljede primjenjuju odredbe Zakona o odgovornosti poslodavaca (*Occupiers' Liability Act*) iz 1957. godine.²² Prema odredbama citiranog zakona brodaru je nametnuta zakonska dužnost pažnje i skrbi o članovima posade, koja neće biti umanjena zbog činjenice da je član posade broda dobrovoljno pristao na rizike plovidbe.²³ Ova dužnost pažnje (*common duty of care*) uključuje da se brodar pobrine za sigurnost na radnom mjestu, da brod nema defektnu opremu i uređaje, da su drugi članovi posade stručni i

¹⁹ Vidi pobliže u Laughlin, J. P., *Choice of Law in the Federal Admiralty Court*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, god. 10 (1978. – 1979.), br. 2, str. 165-197.

²⁰ Tetley, W., *op. cit.*, str. 571.

²¹ UK Public General Acts 1995 c. 21, <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21> (pristup 12. listopada 2021.).

²² UK Public General Acts 1957 c. 31, <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1957/31> (pristup 12. listopada 2021.).

²³ *Ibid.*

kompetentni za radno mjesto na koje su postavljeni te da se obavlja redoviti nadzor rada na brodu. Postojanje instituta *warranties* pretvara ovo načelo dokazane krivnje u praksi u načelo pretpostavljene krivnje. Engleska je sudska praksa u više navrata analizirala domašaj pravne maksime *volenti et consentienti non fit injuria*, kad je riječ o šteti zbog povrede tjelesnog integriteta osobe. Kako bi se oslobodio odgovornosti temeljem ovog načela, brodar mora dokazati kako je oštećenik dao svoju suglasnost da brodar, ili osoba za koju je brodar odgovoran, izvrši čin ili propust iz kojeg je šteta nastala, pri čemu nije dovoljno da je oštećenik znao za postojanje mogućnosti rizika, nego da je on pristao na taj rizik. Iako odgovornost poslodavca (brodara) prema članovima posade broda nije *absolute liability* (prema načelu kauzalnosti), nego odgovornost na temelju krivnje, tuženom brodaru u praksi ostaju jedino prigovori postojanja *contributory negligence*.²⁴

Pravo Ujedinjenog Kraljevstva ukinulo je staro pravilo *common law* koje je štitalo poslodavca od odgovornosti u slučaju da je zaposlenik pretrpio ozljedu zbog krivnje drugog zaposlenika. Također je ukinulo mogućnosti koje je *common law* pružao štetniku, u smislu ekskulpacije zbog i najmanje suodgovornosti oštećenika, po kojoj je zahtjev tužitelja bivao odbačen ako je makar i u najmanjoj mjeri sam svojom krivnjom doprinio tjelesnoj ozljedi.²⁵

Prije donošenja Zakona o pravnoj reformi (*Law Reform Act*), tj. izmjene Zakona iz 1945. godine, štetnik je bio oslobođen odgovornosti ako bi dokazao kako do ozljede ne bi bilo došlo da nije bilo nemarnosti, makar i djelomične od strane oštećenika. Temeljem navedenog Zakona, sudovi mogu podijeliti krivnju i oštećeniku dosuditi naknadu štete u manjem omjeru pa čak i zanemariti oštećenikovu krivnju ako je ona neznatna.

Naime, danas podijeljena odgovornost nije smetnja podizanju tužbe, nego samo služi kao kriterij za umanjenje visine štete koju će dobiti oštećenik. U slučaju smrti pomorca, članovi njegove obitelji (bračni drug, potomci, a u nekim slučajevima roditelji, braća i sestre) na temelju Zakona o nezgodama sa smrtnim ishodom (*Fatal Accident Act*) iz 1976. godine, imaju pravo na naknadu štete, uključujući i kamate, kao i gubitak uzdržavanja do kojeg je došlo kao posljedica smrti pomorca. Tražbine za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede koje su nastale na brodu na temelju Zakona o Vrhovnom sudu (*Supreme Court Act*) iz 1981. godine mogu se

²⁴ Lukšić, B., *op. cit.*, str. 292.

²⁵ Britanski sudovi priznaju koncept podijeljene odgovornosti, odnosno doprinoseće nepažnje (*contributory negligence*) pa mogu umanjiti odgovornost brodara ako utvrde da je pomorac bio nepažljiv. Ovdje je bitno istaknuti kako obična greška u prosudbi pomorca koji je pretrpio ozljedu, najvjerojatnije neće biti protumačena kao »doprinoseća nepažnja«.

procesno ishoditi putem postupka *in personam*, ali i u postupku *in rem*.²⁶ U nekim slučajevima, kada je sam brod uzrok nastanka štete, također predstavljaju i privilegiiranu tražbinu. Neki autori smatraju kako u britanskom pravu tek treba konačno riješiti dvojbu stvara li tražbina za tjelesnu ozljedu ili smrt koju je prouzročio brod pomorski privilegij ili samo zakonsko pravo *in rem*.²⁷

Unatoč znatnom smanjenju broja brodova upisanih u Ujedinjenom Kraljevstvu Velike Britanije i Sjeverne Irske, kao i smanjenoj ulozi ove zemlje u smislu izvora pomorskog kadra u zadnjih trideset godina, UK još uvijek ostaje vodeće pravno i gospodarsko središte za svjetsku brodersku industriju. Položaj UK-a kao države zastave umanjen je jer je većina brodaru odlučila upisati svoju flotu u upisnicima zastava pogodnosti. Unatoč tomu, pravni okvir UK-a koji uključuje najvažnije međunarodne konvencije i standarde za zaštitu pomoraca, u smislu zaštite zdravlja i sigurnosti, a pogotovo uvođenje poreza po tonaži broda 2000. godine, predstavlja znatan doprinos privlačenju brodaru pod zastavu UK-a. U vezi s ugovorom o radu pomoraca, kao i kolektivnih ugovora između sindikata pomoraca i brodaru predviđa se primjena britanskog sustava koji je kombinacija zakonskih propisa i sudskih presuda.

Merchant Shipping Act (MSA) iz 1995. godine u dijelu III uređuje pravni status zapovjednika i članova posade na brodovima koji su upisani u UK-u. Odredbe ovoga zakona predviđaju obvezno sklapanje ugovora o zapošljavanju između člana posade i poslodavca u pisanoj formi, a odredbe i oblik ugovora o radu mora odobriti Agencija za pomorstvo i obalnu stražu (*Maritime and Coastguard Agency*, MCA).²⁸ Ugovori o zapošljavanju koji se odnose na posadu broda moraju biti dostupni na brodu pri svakom isplavljenju i u slučaju potrebe prezentirani članovima posade. Ovi standardizirani ugovori, odobreni od MCA, moraju biti u skladu s Konvencijom MOR-a o radu pomoraca i Konvencijom STCW. Bilo kakav drugi ugovor o radu pomoraca mora proći postupak odobrenja od strane MCA, kako bi se osigurala njegova sukladnost međunarodnim obvezama koje je preuzeo UK i pružanje odgovarajuće zaštite pomorcima. MSA i drugi propisi radnog prava ne pružaju zaštitu britanskim pomorcima koji rade na brodovima pod stranom zastavom, kao ni onima koji su upisani u posebnim upisnicima otočja Isle of Man ili Channel Islands.

²⁶ Poblže o postupku *in rem* u Rose, F. D., *The Action in Rem in English Law*, van Hooydonk, E. (ur.), *English and Continental Maritime Law*, European Institute of Maritime and Transport Law, Maklu, Antwerpen/Apeldoorn, 2003., str. 45-61.

²⁷ Tetley, W., *International Maritime...*, str. 556.

²⁸ Fitzpatrick, D.; Anderson, M., *Seafarers' Rights*, Oxford University Press, Oxford, 2005., str. 493.

Međutim, treba istaknuti kako u sklopu britanskog *common lawa* postoje neki oblici zaštite koji bi se mogli primijeniti i na britanske pomorce na brodovima strane državne pripadnosti. Uobičajena je praksa brodovlasnika i brodaru da u ugovore o radu uključuju klauzule koje predviđaju jednokratne isplate unaprijed određenih iznosa novca u slučaju smrti i tjelesne ozljede pomorca, uz izričitu naznaku kako će ove isplate predstavljati podmirenje svih zahtjeva koje bi pomorac mogao imati s obzirom na brodaru, što bi dakle isključivalo tražbine utemeljene na krivnji brodaru. Kada se ugovor temelji na engleskom pravu tada će, u skladu sa Zakonom o nepravičnim ugovornim uvjetima (*Unfair Contract Terms Act*) iz 1977. godine, ovakve klauzule kojima se nastoji isključiti ili ograničiti tražbine za naknadu štete zbog tjelesne ozljede ili smrti člana posade biti ništave, te sudovi u UK-u neće priznati slična ograničenja. Slično ovome, u slučajevima kad se u ugovoru pokuša predvidjeti kako će ovakve jednokratne isplate biti prebijene s eventualnim budućim tražbinama za naknadu štete, britanski će sudovi najčešće ignorirati te klauzule na temelju stajališta da isplate koje se duguju na temelju ugovora (ugovora o radu ili ugovora o osiguranju) neće biti uzete u obzir pri procjenjivanju ukupne visine štete.²⁹

Što se tiče prava na povratno putovanje (repatrijaciju), na temelju Pravilnika o repatrijaciji (*Merchant Shipping Repatriation Regulations*) iz 1979. godine, pomorci koji su nakon brodoloma ili drugog razloga dospjeli na neko mjesto izvan UK-a, imaju pravo na snošenje troškova puta do njihova mjesta prebivališta, kao i pravo na punu plaću do okončanja ovog putovanja. Osim toga, pomorci koji su državljani UK-a ili zemlje Britanskog Commonwealtha, koji su napušteni nakon službe na nekom stranom brodu, imaju pravo zatražiti od konzulata UK-a, u mjestu u kojem se nalaze, da im organizira i plati povratno putovanje.³⁰

U slučaju bilo kakva spora između člana posade i brodaru na brodu britanske državne pripadnosti, primijenit će se englesko pravo i postojat će nadležnost suda u UK-u. Čak i u rijetkim slučajevima da MCA odobri ugovor o radu u kojemu je predviđena primjena stranog prava, odnosno nadležnost stranog suda, sudovi bi najvjerojatnije odlučili da je takav ugovor o radu zbog poveznice najbliže veze ipak potrebno podvrgnuti britanskim propisima, pa bi odbacili ovaj izbor mjerodavnog prava i to na temelju Zakona o mjerodavnom pravu za ugovorne odnose iz 1990. godine, kojim se implementira Rimski konvencija

²⁹ Vidi detaljnije Derrington, S. C.; Turner, J. M., *The Law and Practice of Admiralty Matters*, Oxford University Press, Oxford, 2008.

³⁰ UK Statutory Instruments 1979 No. 97, <https://www.legislation.gov.uk/uksi/1979/97> (pristup 21. studenoga 2021.).

iz 1980. godine s naknadnim izmjenama i dopunama.³¹ Ako se ova klauzula, koja predviđa primjenu stranog prava ili nadležnosti stranog suda, pojavljuje u ugovoru koji se odnosi na brod pod stranom zastavom, britanski će sudovi u pravilu poštovati ovaj izbor mjerodavnog prava, ako stranka u postupku ne dokaže valjani razlog zašto bi takav izbor trebalo odbaciti (primjerice, dokaže li nemogućnost ostvarivanja zaštite svojih prava pred stranim sudom). Međutim, ako tuženik u postupku ima prebivalište ili sjedište u državi koja je stranka Briselske konvencije iz 1968. godine ili Lugano konvencije iz 1988. godine, tada se tužbeni zahtjev može podnijeti jedino u toj zemlji, osim ako se stranke slože o alternativnoj nadležnosti.³² Potrebno je istaknuti kako na temelju Zakona o mjerodavnom pravu za ugovore iz 1990. godine postoje posebne odredbe koje se odnose na ugovore o radu, a koje predviđaju zaštitu zaposlenika, u smislu da ne mogu biti podvrgnuti nekom pravnom sustavu ili nadležnosti suda neke države s kojom nemaju nikakvu vezu. Dakle, ugovor o radu na sudovima uvijek će se podvrgavati pravu države s kojom je u najbližoj vezi te je tako moguće i da britanski sud prihvati nadležnost za neki spor ako odluči da će primijeniti strano pravo, pa će obavijesti o njegovom sadržaju dobiti od sudskih vještaka.

U Ujedinjenom Kraljevstvu ne postoji sustav naknada za zaposlenike poput onoga u Francuskoj, u smislu dužnosti za naknadu štete bez odgovornosti, stoga ako nekakva klauzula u ovom smislu nije unijeta u ugovor o radu pomorac će, da bi ishodio naknadu štete zbog ozljede, morati dokazati krivnju brodarica ili druge osobe koja je svojim činom ili propustom prouzročila ovu ozljedu.³³ Dakle, britansko je pravo prihvatilo za ovu odgovornost načelo dokazane krivnje, koja će se manifestirati najčešće u propustu uspostavljanja sigurnog sustava zaštite na radu na brodu ili propustu u smislu održavanja broda sposobnim za plovidbu. Također je moguće ovu krivnju dokazati kao posebne čine ili propuste časnika ili drugih članova posade na brodu za koje će također odgovarati brodar. Na temelju Zakona o odgovornosti poslodavaca iz 1957. godine te Zakona o zaštiti na radu iz 1974. godine, brodarica se može tužiti zbog povreda njegovih zakonskih dužnosti, u smislu stvaranja uvjeta za siguran rad. U Velikoj Britaniji svi poslodavci moraju osigurati svoju odgovornost prema *Employers' Liability Actu* iz 1969. godine, od čega su pak oslobođeni brodarica koji su učlanjeni u P&I klubove (*Protecting and Indemnity Clubs*).³⁴

³¹ Fitzpatrick, D.; Anderson, M., *op. cit.*, str. 496.

³² *Ibid.*

³³ Poblize vidi u Tetley, W., *The Lack of Uniformity and the Very Unfortunate State of Maritime Law in Canada, the United States, the United Kingdom and France*, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 3 (1987), str. 340-349.

³⁴ <https://www.hse.gov.uk/pubns/hse40.pdf> (pristup 15. studenoga 2021.).

Health and Safety at Work Act, tj. Zakon o zdravlju i sigurnosti na radu iz 1974. godine propisuje obvezu poslodavca (broдача) da osigura sigurne uvjete rada. Nužno je osigurati sigurne uvjete rada na brodu te brod mora biti sposoban za plovidbu, propisno opremljen i uredno održavan, tj. u onom stanju koje će zaštititi pomorca od opasnosti, a pomorcima treba davati pooštrena uputstva i obavijesti, potrebnu obuku i stručni nadzor.³⁵

Brođovlasnik odgovara na temelju dokazane krivnje, a od njega se očekuje postupanje »pažnjom razumnog čovjeka«. Teret dokaza je na tužitelju, koji je često suočen s teškoćama pri prikupljanju dokaza. Nakon što član posade dokaže krivnju broдача, naknada štete može se dosuditi ne samo za imovinske štete koje predstavljaju materijalne gubitke pomorca (kao što su primjerice liječnički troškovi, gubitak buduće zarade, budući troškovi za njegu itd.), nego i za neimovinske štete zbog pretrpljene boli i patnje. Postoje primjeri velikih naknada štete na britanskim sudovima, međutim, oni se rijetko dosuđuju u sporovima zbog tjelesnih ozljeda te su relativno umjereni u usporedbi s iznosima tzv. *punitive damages awards* u SAD-u. S druge strane, mogu biti značajne naknade štete za buduće materijalne gubitke i buduću njegu, posebno u slučajevima trajne invalidnosti. Ove sporove u britanskom pravosuđu rješavat će sudac pojedinac bez porote.³⁶

Što se tiče naknade štete zbog smrti pomorca, spomenuti *Fatal Accident Act* iz 1976. godine predviđa kako će osobe koje su bile financijski ovisne o preminulom moći pokrenuti tužbeni zahtjev za naknadu štete zbog gubitka uzdržavanja.³⁷ Kao i kod postupaka u vezi s tjelesnim ozljedama, tužitelj mora dokazati krivnju broдача ili druge odgovorne osobe. Naknada štete ograničena je na stvarni materijalni gubitak tužitelja do kojeg je došlo zbog smrti i na fiksni iznos zbog patnje prouzrokovane gubitkom bliske osobe. Osim naknade štete zbog smrti ili tjelesne ozljede pomorca, englesko pravo pruža tužitelju i pravo na naknadu troškova pravnog zastupanja, a zastarni rok za podnošenje tužbe iznosi tri godine od trenutka nastupa štetnog događaja.

Na temelju međunarodnih konvencija, brođari mogu u nekim slučajevima ograničiti odgovornost za tjelesne ozljede ili smrt. Primjerice, Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine prihvaćena je u britanski pravni sustav putem *Merchant Shipping Acta* iz 1979. godine.³⁸ Na temelju

³⁵ <https://www.hse.gov.uk/legislation/hswa.htm> (pristup 15. studenoga 2021.).

³⁶ Mandaraka Shepard, A., *Modern Admiralty Law*, Cavendish Publishing Ltd., London, 2001.

³⁷ UK Public General Acts 1976 c. 30, <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1976/30> (pristup 15. listopada 2021.).

³⁸ Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC) 1976, <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201456/volume-1456-I-24635-English.pdf> (pristup 21. listopada 2021.).

ovog propisa brodar može organizirati fond ograničenja odgovornosti koji se dijeli u dvije skupine: u jednoj su iznosi za gubitak života i tjelesne ozljede, dok se iz druge podmiruju naknade štete na imovini. Brodar će moći ograničiti svoju odgovornost za ove tražbine ako tužitelji ne dokažu kako su štete nastupile kao posljedica osobnog čina ili propusta brodar zbog namjere ili grube nepažnje.

Osim opisanog režima za naknadu šteta zbog tjelesne ozljede ili smrti, postoje i dodatne mogućnosti za pomorce za osiguranje njihovih tražbina koje su specifične za anglosaksonsko pravo. To su zahtjevi *in rem* usmjereni protiv broda, koji u kombinaciji s odredbama Međunarodne konvencije o privremenom zaustavljanju broda iz 1952. godine omogućavaju članu posade da na temelju privilegirane tražbine za naknadu štete realizira ovu privremenu mjeru, što znači da brod neće moći isploviti iz luke ako brodar ne položi odgovarajuće jamstvo. Ova jamstva najčešće pružaju P&I klubovi. Učestalo poslovanje brodarskih kompanija sa samo jednim brodom (*one ship company*), najčešće sa sjedištem u problematičnim državama zastave pogodnosti, te uzimajući u obzir mogućnost P&I klubova da se oslanjaju na načelo *pay to be paid*, ustvari znači da bez mogućnosti privremenog zaustavljanja broda često presude kojima su dosuđene naknade štete pomorcima ne bi bilo moguće izvršiti. Kao preduvjet za stvaranje pomorskog privilegija zbog ovih tražbina, koje će omogućiti pomorcima založno pravo na brodu čak i ako on promjeni vlasnika, potrebno je utvrditi kako je smrt ili tjelesna ozljeda nastala kao posljedica ozljede prouzročene nekim dijelom broda ili brodske opreme (*damage done by a ship*). S druge strane, ako je postupak *in rem* započeo prije promjene vlasništva broda, tražbina će prerasti u tzv. *statutory lien* i održat će se i nakon buduće promjene vlasništva.

Ujedinjeno Kraljevstvo za pomorce predstavlja atraktivno mjesto za vođenje postupka za naknadu štete zbog ozljeda ili smrti sa stajališta oštećenika. Stoga je razumljivo kako brodari najčešće ne žele biti tuženi u UK-u pa se često vode pravi sukobi oko nadležnosti (*jurisdiction battles*) u okviru kojih se dovodi u pitanje nadležnost britanskog suda, a u korist suda gdje bi takvi tužbeni zahtjevi imali realno manje izgleda.³⁹ Složenost pravnih pitanja o mjerodavnom pravu i nadležnosti sudova naročito dolazi do izražaja u navedenim sporovima i ovisi o mnogim čimbenicima, kao što su: mjesto nastanka nezgode, mjesto prebivališta ili sjedišta brodovlasnika, brodar ili druge odgovorne osobe, zastava broda kao i relevantne klauzule o izboru prava i nadležnosti suda u ugovorima o radu. Općenito govoreći, državljanstvo ili mjesto prebivališta oštećenog pomorca nije bitan čimbenik kod odlučivanja o nadležnosti po britanskom pravu. Naime, britanski će sudovi u načelu imati nadležnost u svim slučajevima

³⁹ Fitzpatrick, D.; Anderson, M., *op. cit.*, str. 506.

ma kada je do štetnog događaja, koji je rezultirao tjelesnom ozljedom ili smrću člana posade, došlo u britanskoj luci ili u teritorijalnom moru. Tuženi će brodar teško uspjeti opovrgnuti nadležnost britanskog suda, ne samo kada je nezgoda nastala u vodama UK-a, nego i kada postoji vlasnička povezanost s UK-om ili kada je dostupna značajna količina dokaznih sredstava na britanskom području. Pri razmatranju argumenata tuženih brodarka kojima će se najčešće nastojati opovrgnuti nadležnost britanskog suda ili barem primjenu britanskog prava, sud će odvagati sve činjenice kako bi odredio ima li tužbeni zahtjev dovoljno blisku vezu da opravda britansku nadležnost ili treba dati prednost klauzula-ugovora o radu koje predviđaju neko drugo pravo ili pak treba prepustiti tužitelju da podnese tužbu u državi zastave broda. Naravno, ponekad će biti jako teško oštećenima pronaći odgovarajuću državu u kojoj mogu ustati tužbenim zahtjevom, pogotovo kad se nezgoda dogodila na otvorenom moru na kojemu niti jedna država nema jurisdikciju. U najvećem broju slučajeva kada brod vijori zastavu pogodnosti to će dovesti do praktične nemogućnosti bilo kakvih sudskih postupaka, tako da je u britanskoj sudskoj praksi zauzeto stajalište da Zakon o nezgodama sa smrtnom posljedicom (*Fatal Accident Act*) ima ekstrateritorijalni učinak, dakle za njegovu primjenu nije potrebno da se nezgoda dogodila na britanskom teritoriju.

4. KANADA

Kanadsko pravo, slično kao i britansko, ne pruža pomorcima,⁴⁰ odnosno članovima njihovih obitelji neka posebna pravna rješenja, a obveza održavanja broda sposobnim za plovidbu koju predviđa Zakon o brodarstvu (*Canada Shipping Act*) iz 2001. godine, kao sastavni dio ugovora o radu pomoraca, relativnog je značaja.⁴¹ Osim toga, navedeni zakon predviđa dužnost liječničkog zbrinjavanja i troškova pa tako u članku 94(1) predviđa kako će član posade broda kanadske državne pripadnosti, koji je pretrpio ozljedu zbog brodoloma ili nekog drugog razloga, imati pravo na naknadu svih liječničkih troškova u inozemstvu, kao i troškova povratnog putovanja (repatrijacije) do mjesta gdje je ukrcan na brod ili drugog mjesta koje je sporazumno određeno. Na temelju odredaba koje donosi Zakon o savezним sudovima (*Federal Court Act*) za tražbine za naknadu štete zbog gubitka života ili tjelesne ozljede pomorca predviđena je jurisdikcija *in rem*, ali i *in personam*. Zakon o odgovornosti u pomorstvu (*Marine Liability Act*)

⁴⁰ Vidi opširnije o pomorskom pravu Kanade Gold, E.; Chircop, A.; Kindred, H., *Maritime Law*, Irwin Law Inc., Toronto, 2003.

⁴¹ Tetley, W., *International Maritime...*, str. 556.

iz 2001. godine, u prvom dijelu također propisuje pravo uzdržavanih članova obitelji da ustanu tužbenim zahtjevom za naknadu štete zbog tjelesne ozljede ili smrti, ako je riječ o pomorskopravnom pitanju kako ga je definirao Zakon o savezним sudovima (*Federal Court Act*).⁴²

S druge strane, Zakon o naknadi štete članovima posade trgovačkih brodova (*Merchant Seamen Compensation Act*), kao poseban zakon koji predviđa naknade za pomorce u Kanadi, sadrži odredbe koje propisuju fiksne naknade u slučaju tjelesne ozljede ili smrti pomoraca koje su nastale kao posljedica nesreća tijekom njihova rada na brodovima kanadske državne pripadnosti ili brodova koji su bili u zakupu brodara sa sjedištem u Kanadi, bez obzira na to je li se sama nezgoda dogodila u kanadskom teritorijalnom moru ili izvan njega.⁴³ Na temelju tog zakona zahtjevi se upućuju posebnom Odboru za naknade članovima posade na trgovačkim brodovima koji se sastoji od tri člana (*Merchant Seamen Compensation Board*). Taj će Odbor odlučiti o isplati predviđenih naknada ozlijeđenom pomorcu ili u slučaju smrti članovima njegove obitelji. Zakon definira pojam »*survivor*« kao članove uže obitelji tj. svaku osobu koja je živjela s preminulim pomorcem najmanje godinu dana prije njegove smrti. S druge strane, pojam »*dependent*« označava članove obitelji pomorca koji su u cijelosti ili djelomično primali uzdržavanje, odnosno ovisili o njegovim primanjima u trenutku njegove smrti. Na temelju ovog zakona, odgovornost za štetu neovisna je o krivnji poslodavca, odnosno brodara, dok bi eventualna podijeljena odgovornost, u smislu krivnje samog oštećenika, predstavljala prepreku za isplatu ove naknade jedino u slučaju ako je do njegove ozljede došlo zbog ozbiljne i namjerne krivnje (*serious and willful misconduct*). Naime, članak 8(1) predviđa kako će poslodavac pomorca, koji je pretrpio nezgodu u vezi s radom na brodu, imati obvezu isplate naknade kako je predviđa *Merchant Seamen Compensation Act* uz dva izuzetka: a) ako je ozljeda onesposobila pomorca za razdoblje kraće od tri dana i b) ako se ozljeda može smatrati isključivo posljedicom ozbiljnog i namjernog čina pomorca, osim ako je rezultirala smrću ili teškim invaliditetom.

Stoga se može zaključiti kako ovaj Zakon predviđa objektivnu odgovornost, dok je mogućnost obrane utemeljene na prigovoru podijeljene odgovornosti ograničena na vrlo uzak krug slučajeva nezgoda na radu pomoraca. Naknada štete uključuje periodične isplate, a u nekim slučajevima i jednokratne isplate za različite gubitke koji uključuju nesposobnost za rad (potpunu ili djelomičnu,

⁴² Federal Courts Act (R.S.C., 1985, c. F-7), <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/f-7> (pristup 21. listopada 2021.).

⁴³ Merchant Seamen Compensation Act (R.S.C., 1985, c. M-6), <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/m-6> (pristup 21. listopada 2021.).

trajnu ili privremenu), medicinsku pomoć (troškove pregleda, kirurških zahvata i ukupnog bolničkog liječenja i njege), troškove sprovođa i povezanih troškova prijevoza preminulog, kao i naknade članovima obitelji preminulog pomorca. Poslodavac mora pokriti sve navedene rizike putem osiguranja ili na drugi način koji će biti prihvatljiv navedenom Odboru. Pravo tražbine navedene zakonske naknade, kako ga odredi navedeni Odbor, zamjenjuje sva druga prava prema poslodavcu s obzirom na konkretnu nezgodu na brodu. Stoga je *Merchant Seamen Compensation Act* savršen primjer nacionalnog zakonodavstva koji usvaja načelo distributivne pravde, kao suprotnost tzv. korektivnoj pravdi, kao mehanizmu koji pruža mogućnost širokog spektra naknade šteta koje pomorci pretrpe kao posljedicu nezgoda na brodu, primjerice u SAD-u.

5. ZAKLJUČAK

Oduvijek je zvanje pomorca, zbog same prirode posla, krilo u sebi raznolike opasnosti. Tako je i danas, unatoč primjeni suvremene tehnologije na brodovima. Tehnološki napredak dosegao je nekad neslućene razmjere, a zahtjevi u vezi s osposobljenosti brodova za sigurnu plovidbu, obučeni pomoraca te osiguranja sredstava zaštite na radu, svakodnevno su sve stroži. Prava i obveze, odnosno dužnosti usmjerene k zajedničkom cilju – osiguranju uvjeta za sigurnu plovidbu te za život i rad na brodu, podijeljene su između brodarica i članova posade. Brodarica kao fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda organizator i nositelj plovidbenog pothvata, ujedno i nositelj odgovornosti za sve ugovorne i izvanugovorne obveze, odgovara i za štete zbog tjelesne ozljede ili smrti članova posade nastale kao rezultat nesreća koje se u nesvakidašnjim uvjetima mogu lako dogoditi. To otvara pitanja o temelju odgovornosti za štetu, o njezinom obujmu i visini te o načinu njezina popravljivanja. Na temelju pojedinačnih udjela brodarica i članova posade, u smislu činidbe ili propuštanja djelovanja sa svrhom omogućavanja sigurne plovidbe i života na moru, procjenjuje se i udio odgovornosti svakoga od njih u eventualnoj šteti koju član posade pretrpi kao posljedicu štetne radnje koja nastane na brodu.

Na međunarodnoj razini pravni položaj člana posade još uvijek je prilično nesiguran, zbog toga što se mora oslanjati na kombinaciju različitih pravnih sustava, koji su često u međusobnoj suprotnosti, zbog ugovora o radu koji nerijetko uključuju stranke iz različitih država, a naročito zbog složenih postupaka izvršenja sudskih presuda. Pritom, međunarodni instrumenti, premda su dobro zamišljeni kao pravni okvir za pravično rješavanje cijelog niza radnih i socijalnih pitanja pomoraca, često nisu od praktične pomoći članu posade koji potražuje neisplaćene plaće ili naknadu štete zbog narušenja zdravlja ili tjelesne ozljede.

Nacionalni propisi koje treba primijeniti na ove slućajeve podrazumijevaju ne samo zakone iz područja radnog prava, nego i odredbe pomorskih zakona, zakona koji se odnose na trgovaćka društva te procesne propise koji uređuju privremeno zaustavljanje i ovrhu na brodu. Sve navedeno dodatno je zakomplicirano tijekom posljednjih desetljeća kao posljedica uvođenja zastava pogodnosti koje omogućavaju nesavjesnim brođarima zaobilaznje njihovih obveza prema članovima posade. Nemilosrdni uvjeti međunarodnog tržišta u brođarskoj industriji često nameću brođarima prilagodbu u načinu poslovanja tako što smanjuju troškove te teško održavaju standarde na brodovima u svojoj trgovaćkoj floti, ne samo što se tiće zahtjeva sigurnosti na moru i zaštite morskog okoliša, nego i u vezi s visinom plaće članova posade te razine uvjeta njihova života i rada na brodu. Stoga bi trebalo kombinirati propisivanje dužnosti i sankcija za one koji ih ne poštuju s raznim ekonomskim i drugim poticajima za brođovlasnike i brođare koji se odluće prihvatiti više standarde na svojim brodovima. Ovo se pokazalo učinkovitim u pogledu pristupa rješavanju onećišćenja morskog okoliša s brođova pa se može očekivati kako bi sličan dvojni pristup dao dobre rezultate i u poboljšanju položaja pomoraca. Što se tiće ovog potonjeg, potrebno je ne samo u propisima predvidjeti veća prava za pomorce, nego i poboljšati njihove stvarne mogućnosti da ta prava ostvare. Naime, pokazalo se kako je omogućavanje ostvarivanja prava pomoraca samo po sebi znaćajan ćimbenik u podizanju opće razine pravne zaštite koja je pomorcima dostupna, te bi u pravilu usvajanje mjera učinkovitijeg ostvarenja postojećih prava ćinilo potpuno nepotrebnim propisivanje nekih dodatnih prava pomoraca.

Hrvatsko je pomorsko pravo tijekom tri desetljeća razvoja prućilo normativna rješena koja su doista vodila računa o zaštiti položaja pomoraca. Nedvojbeno je kako su već odredbe Pomorskog zakonika (u daljnjem tekstu: PZ) iz 1994. godine predstavljale pozitivan odmak s obzirom na derogirani Zakon o pomorskoj i unutrašnjoplovidbi iz 1977. godine, uvodeći odgovornost na temelju pretpostavljene krivnje umjesto dokazane krivnje brođara te objektivnu odgovornost, koju Zakon o obveznim odnosima inaće predvića u slućajevima štete koja je nastala od opasne stvari ili opasne djelatnosti, kao i najstroću objektivnu odgovornost za štetu koju ćlan posade brođa pretrpi na radu ili u vezi s radom na brodu zbog nepostojanja uvjeta za siguran rad, uz namjeru ili krajnju nepažnju oštećenog pomorca kao jedini egzoneracijski razlog.⁴⁴

⁴⁴ Detaljno o relevantnim odredbama Pomorskog zakonika iz 1994. godine vidi u Bolanća, D., *Pravni temelj odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede člana posade brođa s posebnim osvrtom na smisao postojanja odredaba ćlanka 161. Pomorskog zakonika, Osiguranje*, god. 38 (1998.), br. 4-5, str. 12-23.

PZ iz 2004. godine preuzeo je ove kvalitetne odredbe, no otišao je još dalje, uvodeći štetu od narušenja zdravlja člana posade te šireći krug pasivno legitimiranih osoba s broдача na poslovođu, kompaniju i poslodavca. Treće, znatno poboljšanje u PZ-u iz 2004. godine predstavljala je odredba o mogućnosti izravne tužbe protiv osiguratelja odgovornosti za smrt, tjelesnu ozljedu i narušavanje zdravlja člana posade, analogno rješenju predviđenom za obvezno osiguranje odgovornosti. Naposljetku, četvrti pozitivan korak bila je odredba o mjerodavnom pravu, koja polazi dalje od prava državne pripadnosti broda te predviđa još dvije poveznice za odnose iz ugovora o zapošljavanju pomoraca: pravo koje su stranke izabrale u ugovoru o radu, odnosno pravo najbliže veze.⁴⁵ Kroz prihvaćanje svih navedenih zakonskih rješenja, PZ iz 2004. godine nedvojbeno je poboljšao pravni položaj pomoraca u vezi s ostvarenjem njihovih zahtjeva za naknadu štete zbog tjelesne ozljede ili narušenja zdravlja, kao i položaj članova njihove obitelji u slučaju njihove smrti, s obzirom na prijašnja rješenja PZ-a iz 1994. godine. Novi PZ prihvaća suvremena rješenja usvojena u nacionalnim propisima istaknutih pomorskih zemalja, uključujući i zakonodavstva angloameričkog pravnog kruga, a prati ga sve snažnije i naša sudska praksa, čije se odluke u bitnome gotovo i ne razlikuju od odluka sudova država s mnogo snažnijom pomorskom i pravnom tradicijom.⁴⁶

Usporedimo li navedene odredbe Pomorskog zakonika RH s propisima u komparativnom pravu, možemo zaključiti kako se one po razini pravne zaštite koju pružaju članovima posade svrstavaju u sam svjetski vrh. Ne umanjujući značaj kojega te odredbe imaju za jedan broj hrvatskih pomoraca, ipak treba imati u vidu činjenicu da je Hrvatska sve manje država zastave, a sve više država koja radnom snagom snabdijeva svjetsku trgovačku flotu, tako da se u velikom broju slučajeva naši pomorci i članovi njihovih obitelji, nakon pomorskih nesreća, neće moći poslužiti prednostima opisanih odredaba hrvatskog pomorskog prava. Stoga je korisno i potrebno upoznati naše pomorce i pomorske pravnike s rješenjima koja su usvojena u pravnim sustavima drugih zemalja, a među vodećim pomorskim državama su nedvojbeno Ujedinjeno Kraljevstvo, Sjedinjene Američke Države, Kanada i druge zemlje s pravnim sustavom koji se temelji na engleskom *common lawu*.

Za jedan dio hrvatskih pomoraca, odnosno članova njihovih obitelji, sudski postupci ostat će jedini način da se ishodi naknada štete, a ti će se postupci često

⁴⁵ O razvoju pravnih rješenja u PZ-u iz 2004. godine vidi pobliže Kragić, P.; Jerolimov, D., *Odgovornost za smrt i tjelesne ozljede člana posade – razvoj hrvatskih pravnih rješenja*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 54 (2015.), br. 169, str. 171-235.

⁴⁶ Vidi opširnije u Bolanča, D.; Amižić Jelovčić, P., *Legal Sources of the Croatian Law on Liability for Damages Caused by Physical Injury, Death or Health Impairment of a Crew Member (Seaman)*, Amižić Jelovčić, P. (ur.), *Suvremeni izazovi pomorske plovidbe = Modern Challenges of Marine Navigation*, Sveučilište u Splitu, Pravni fakultet, Split, 2021., str. 47-57.

voditi pred pravosudnim tijelima država angloameričkog pravnog kruga. Međutim, zbog brojnih prepreka koje im stoje na ovom putu, kao što su problemi određivanja pasivno legitimirane osobe, mjerodavnog prava, nadležnosti suda te naposljetku izvršenja stranih presuda, bilo bi nužno predvidjeti i neke druge načine rješavanja sporova, kako bi što veći broj pomoraca dobio naknadu u što kraćem roku. Postupke mirenja te arbitražno rješavanje sporova moglo bi se predvidjeti već u ugovorima o radu pomoraca, odnosno u kolektivnim ugovorima, a nema razloga ne razmišljati i o konceptu međunarodne arbitraže pri Međunarodnoj organizaciji rada.

BIBLIOGRAFIJA:

Knjige i poglavlja u knjigama:

1. Acomb, R. B., *Case Book Admiralty: Personal Injury and Death*, 4. izdanje, Tulane Press, New Orleans, 2007.
2. Baughen, S., *Shipping Law*, 3. izdanje, Cavendish Publishing Ltd., Abingdon, Oxon, 2006.
3. Black, H. C., *Black's Law Dictionary*, 6. izdanje, West Publishing Company, St. Paul, Minnesota, 1990.
4. Bundock, M., *Shipping Law Handbook*, 3. izdanje, Lloyd's of London Press, London, 2003.
5. Chorley, R. S.; Giles, O. C., *Shipping Law*, 7. izdanje, Pitman, London, 1980.
6. Davies, M.; Dickey, A., *Shipping Law*, 2. izdanje, Law Book Company Limited, Sydney, 1995.
7. Derrington, S. C.; Turner, J. M., *The Law and Practice of Admiralty Matters*, Oxford University Press, Oxford, 2008.
8. Fitzpatrick, D.; Anderson, M., *Seafarers' Rights*, Oxford University Press, Oxford, 2005.
9. Force, R.; Yiannopoulos, A. N.; Davies, M., *Admiralty and Maritime Law*, Beard Books, Washington D. C., 2008.
10. Force, R.; Norris, J. M., *The Law of Seamen*, Imprint Eagan, Thomson West, 2003.
11. Force, R., *The Law of Maritime Personal Injuries*, Imprint Eagan, Thomson West, Minnesota, 2004.
12. Gilmore, G.; Black, C. L., *The Law of Admiralty*, 2. izdanje, Foundation Press, Mineola, New York, 1975.
13. Gold, E.; Chircop, A.; Kindred, H., *Maritime Law*, Irwin Law Inc., Toronto, 2003.

14. Healy, G. W., Rights of Foreign Seamen in US Courts, Fisher, K. W. (ur.), *Dynamic Aspects of Marine and Offshore Liabilities*, 2. poglavlje, Lloyd's List, South Orange, 1978., str. 1-23.
15. Mandaraka Shepard, A., *Modern Admiralty Law*, Cavendish Publishing Ltd., London, 2001.
16. Norris, M. J., *The Law of Maritime Personal Injuries*, 4. izdanje, Lawyers Cooperative Publishing, Rochester, New York, 1990.
17. Schoenbaum, T. J., *Admiralty and Maritime Law*, 2. izdanje, West Publishing Company, St. Paul, Minnesota, 1994.
18. Tetley, W., *International Conflict of Laws, Common, Civil and Maritime*, Yvon Blais Edition, Montréal, 1999.
19. Tetley, W., *International Maritime and Admiralty Law*, Yvon Blais Edition, Cowansville, 2002.
20. Tetley, W., *Maritime Liens and Claims*, 2. izdanje, Yvon Blais Edition, Montréal, 1998.

Članci:

1. Bolanča, D., Pravni temelj odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede člana posade broda s posebnim osvrtom na smisao postojanja odredaba članka 161. Pomorskog zakonika, *Osiguranje*, god. 38 (1998.), br. 4-5, str. 12-23.
2. Bolanča, D.; Amižić Jelovčić, P., Legal Sources of the Croatian Law on Liability for Damages Caused by Physical Injury, Death or Health Impairment of a Crew Member (Seaman), Amižić Jelovčić, P. (ur.), *Suvremeni izazovi pomorske plovidbe = Modern Challenges of Marine Navigation*, Sveučilište u Splitu, Pravni fakultet, Split, 2021., str. 47-57.
3. Brown, F., Admiralty – Test of Maritime Jurisdiction, *Tulane Law Review*, 1969., str. 166-173.
4. Engerrand, K.; Brann, S. R., Troubled Waters for Seamen's Wrongful Death Actions, *Journal of Maritime Law and Commerce*, god. 12 (1981.), br. 3, str. 327-348.
5. Fallon, E. E., Rights, Remedies and Recovery for Wrongful Death under Maritime Law, *Tulane Maritime Law Journal*, god. 1 (1975.), str. 32-62.
6. Healy, N., United States Admiralty and Shipping Law – Recent Developments, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 4 (1984.), str. 607-621.
7. Kragić, P.; Jerolimov, D., Odgovornost za smrt i tjelesne ozljede člana posade – razvoj hrvatskih pravnih rješenja, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, god. 54 (2015.), br. 169, str. 171-235.
8. Lamy, H. J., Damages Recoverable for Maritime Deaths, *Tulane Maritime Law Journal*, god. 2 (1976.), br. 1, str. 27-40.
9. Laughlin, J. P., Choice of Law in the Federal Admiralty Court, *Journal of Maritime Law and Commerce*, god. 10 (1978. – 1979.), br. 2, str. 165-197.

10. Lewis, H. D., Seamen's Death Actions under the Jones Act, DOHSA, and the General Maritime Law: A Comparison, *Washington and Lee Law Review*, god. 37 (1980.), vol. 4, str. 1247-1261.
11. Lukšić, B., Odgovornost brodara za smrt i tjelesne ozljede člana posade broda, *Privreda i pravo*, god. 24 (1985.), br. 5-6, str. 286-293.
12. Rose, F. D., The Action in Rem in English Law, Van Hooydonk, E. (ur.), *English and Continental Maritime Law*, European Institute of Maritime and Transport Law, Maklu, Antwerpen/Apeldoorn, 2003., str. 45-61.
13. Sturley, M. F., Prejudgment Interests in Seamen's Personal Injury Cases, *Journal of Maritime Law and Commerce*, god. 33 (2002.), str. 423-459.
14. Tetley, W., The Lack of Uniformity and the Very Unfortunate State of Maritime Law in Canada, the United States, the United Kingdom and France, *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, Part 3 (1987.), str. 340-349.
15. Volk, K. K., Seamen's Personal Injury Claims-Suits in Admiralty-Jury Trial, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1991., str. 607-615.

Propisi:

1. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC) 1976, <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201456/volume-1456-I-24635-English.pdf> (pristup 21. listopada 2021.).
2. Death on High Seas Act, <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46/subtitle-III/chapter-303> (pristup 15. listopada 2021.).
3. Employers' Liability (Compulsory Insurance) Act 1969, <https://www.hse.gov.uk/pubns/hse40.pdf> (pristup 15. studenoga 2021.).
4. Federal Courts Act (R.S.C., 1985, c. F-7), <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/f-7> (pristup 21. listopada 2021.).
5. Longshore and Harbor Workers' Compensation Act, <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/33/chapter-18> (pristup 15. listopada 2021.).
6. Law Reform (Contributory Negligence) Act 1945, <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo6/8-9/28/contents> (pristup 12. listopada 2021.).
7. Merchant Marine Act (Jones Act), https://www.law.cornell.edu/wex/jones_act (pristup 15. listopada 2021.).
8. Merchant Seamen Compensation Act (R.S.C., 1985, c. M-6), <https://laws-lois.justice.gc.ca/eng/acts/m-6/> (pristup 21. listopada 2021.).
9. Outer Continental Shelf Lands Act, <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/43/chapter-29/subchapter-III> (pristup 15. listopada 2021.).
10. Supreme Court Act 1981, <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1981/54/contents/enacted> (pristup 12. listopada 2021.).
11. The Health and Safety at Work etc Act 1974, <https://www.hse.gov.uk/legislation/hswa.htm> (pristup 15. studenoga 2021.).

12. UK Public General Acts 1957 c. 31, <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1957/31> (pristup 12. listopada 2021.).
13. UK Public General Acts 1976 c. 30, <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1976/30> (pristup 15. listopada 2021.).
14. UK Public General Acts 1977 c. 50, <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1977/50> (pristup 15. listopada 2021.).
15. UK Public General Acts 1995 c. 21, <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21> (pristup 12. listopada 2021.).
16. UK Statutory Instruments 1979 No. 97, <https://www.legislation.gov.uk/uksi/1979/97> (pristup 21. studenoga 2021.).

Sudska praksa:

1. *Lauritzen v. Larsen*, 345 U. S., 571, 1953, AMC 1210 (1953.).
2. *Romero v. International Operating Company*, 358 U. S. 354, 1959, AMC 832 (1959.).
3. *Hellenic Lines v. Rhoditis*, 398 U.S. 306, 1979, AMC 994 (1970.).

Summary:

LEGAL FRAMEWORK OF THE SHIPOWNER'S LIABILITY FOR THE DEATH AND PERSONAL INJURY OF A CREW MEMBER IN ANGLO-AMERICAN MARITIME LAW

With regard to the legal regulation of the shipowner's civil liability for damage caused by the death and personal injury of a crew member in various national legislations, although they are based on different legal traditions, their common feature is that the status of seafarers in most of these countries is regulated separately from the status of transport workers and other professions on land. Croatian seafarers sail on Croatian ships registered in the national register of ships, as well as on ships under the flags of other countries, sharing thus the fate of more than two and a half million seafarers from more than eighty maritime countries in all seas and oceans of the world. It is necessary to emphasise that for all these seafarers, the important legal framework is provided not only by the regulations of the State of their citizenship or their residence, but also by the law of the flag State of the ship, the port State where the ship enters, and the State where the shipowner is based. Having in mind that these countries in many cases belong to the Anglo-American legal area, causing the application of their legal regulations in court proceedings for compensation of damage to seafarers of all nationalities, including Croatian nationality, the paper presents some of the most important legal solutions of common law systems.

Keywords: *personal injury; health impairment and death of seafarers; shipowner's liability for damages of crew members; compensation for damages; contributory liability.*