

Dr Petar Brajković
Docent Fakulteta za pomorstvo
u Kotoru

UDK 347.795.4
izvorni znanstveni rad

RAZMATRANJE TEMELJA BRODAROVE ODGOVORNOSTI ZA FIZIČKI
INTEGRITET PUTNIKA DE IURE CONDENDO

Utemeljenje brodarove odgovornosti za fizički integritet putnika na načelu pretpostavljene ili dokazane krivnje predstavlja posebnu značajku u pitanju odgovornosti plovidbenog broдача, a time i izvjesni partikularizam u odnosu na ostale grane transporta, u kojima se vozareva odgovornost temelji na načelu kauzaliteta. Autor razmatra opravdanost toga načela u sadašnjem vremenu i izlaže neke argumente u prilog uvodjenju jedinstvenog temelja odgovornosti u putničkom transportu, ukazujući na značenje ovog pitanja sa stajališta unifikacije transportnog prava.

Pod temeljima odgovornosti podrazumijevaju se krivnja, uzročnost (kauzalitet) i rizik kao neposredne činjenice na kojima se zasniva obveza naknade štete.¹⁾ Kako i u okviru transportnog prava o postojanju navedenih činjenica ovisi nastanak obveze naknade šteta, razmatranje pitanja naznačenog u naslovu može biti interesantno, jer o temeljima odgovornosti ne postoje jedinstvena rješenja u svim granama transporta.

Polazeći od univerzalnosti kao značajne karakteristike modernog transporta, neizbježno je da se određena rješenja jedne transportne grane reflektiraju i na područja drugih grana i ukazuju na potrebu prihvatanja jedinstvenog temelja odgovornosti u svim granama transporta. Međutim, iako je slijedom tendencija izjednačenja, kauzalitet kao temelj vozareve odgovornosti prihvaćen u željezničkom, cestovnom i zračnom pravu, ipak za sada ovaj temelj nije prihvaćen u pomorskom pravu, u kome se brodarova odgovornost temelji na krivnji.²⁾

Razlog ovakvom stanju treba potražiti u specifičnostima razvojnih uvjeta pojedinih grana transporta. Naime, treba podsjetiti na činjenicu da je nastanak i intezivan razvoj željezničkog, cestovnog, a kasnije i zračnog transporta izazvan tehničkim progresom u industrijskoj revoluciji, te da su se pojavom sve savršenijih transportnih sredstava javljali i takvi opasni pogoni koji su uvjetovali da se pitanje odgovornosti usmjeri u korist oštećene osobe. Na taj način došlo je do postupnog napuštanja tradicionalnog načela odgovornosti na temelju krivnje i uvođenja kauzaliteta kao osnovnog temelja odgovornosti za opasne stvari, medju koje su se naravno ubrajala i motorna vozila.

S druge strane, razvoj pomorskog prava seže daleko u prošlost, i osnovna fizionomija pojedinih njegovih instituta oformljena je znatno prije industrijske revolucije. Zato je i danas, prilikom reguliranja specifičnih odnosa svojstvenih posebnim uvjetima pomorske plovidbe, prisutna nit tradicionalizma, koja, mislimo, ima udjela i na zadržavanje krivnje kao tradicionalnog temelja odgovornosti u pomorskom pravu.

Mada se opravdanje za održavanje razlika izmedju pojedinih grana prijevoza, barem djelomično, može naći u postojanju različitog stupnja rizika, te različitih kriterija o podjeli rizika izmedju ugovornih stranaka u svakoj pojedinoj grani, ipak se sve više postavlja pitanje: da li je još stupanj rizika toliko različit da opravdava postojeće razlike u normiranju vozarove odgovornosti, ili se pak već danas može govoriti o približno zajedničkim načelima na kojima bi se zasnivala vozarova odgovornost u svim granama prijevoza.

Činjenica je da su upravo oni faktori, koji su u prošlosti uvjetovali velike razlike u normiranju pojedinih grana transporta, danas sve manje izraženi, smanjile su se razlike u stvarnim okolnostima pod kojima se obavljaju pojedini prijevozi, tako da su u suvrmenom transportnom pravu sve prisutnija

približno slična rješenja u svim granama prijevoza. Tako su npr. pomorskopравни odnosi u prošlosti bili toliko specifični, naročito uslijed velikih rizika kojima je brodar bio izložen na dugim putovanjima u doba jedrenjaka, da je bilo i razumljivo njihovo autonomno reguliranje.³⁾ Medjutim, danas, u eri razvoja moderne brodogradnje, te postojanja odgovarajućih nautičkih i tehničkih pomagala, mogućnost nastanka ovakvih rizika znatno je smanjena, te se brodar tokom plovidbe ne izvrgava bitno većim rizicima od vozara u drugim granama transporta. Zahvaljujući razvijenom sistemu radio veze i telekomunikacija, ni osamljenost broda nije više takvog intenziteta da bi, koliko u prošlosti, uvjetovala specijalna ovlaštenja zapovjednika broda. Mnoge specifičnosti pomorskopравnih odnosa, koje su u prošlosti utjecale na originalno oformljenje pojedinih pravnih instituta u pomorskom transportu, danas su iščezle ili su pak značajno umanjene, pa je i razumljiva tendencija smanjenja razlika u reguliranju pomorskog i ostalih vrsta prijevoza.⁴⁾ Danas, pomorski prijevoz, zajedno s ostalim prijevoznim granama, spada u transportnu privredu kao samostalnu granu ekonomike, koja sa svoje strane pruža stvarnu podlogu za poimanje i grupiranje transportnopравnih odnosa, posebno iz razloga što sličnost proizvodnotehničkih faktora utječe na sličnost pravnog normiranja svih njezinih grana. Pored toga, pojava i razvitak prijevoza pomoću više vozara znatno pospješuje spomenuti integracioni proces, a koji se sve jače ispoljava u težnji za uskladjivanjem i analognim reguliranjem istih pravnih instituta u domeni vozarove odgovornosti uopće, pa i njegove odgovornosti za fizički integritet putnika. S uvjerenjem da će se u budućnosti sve oštrije nametati potreba za jedinstvenim reguliranjem vozarove odgovornosti, kako na međunarodnom, tako i na unutrašnjem planu, mislimo da bi de lege ferenda i brodarovu odgovornost za fizički integritet putnika trebalo temeljiti na kauzalitetu, te zadržati određene specifičnosti unutar svake grane prijevoza samo u granicama postojanja različitih proizvodnotehničkih faktora.

Uputno je razmotriti i posebne razloge u prilog uvodjenja kauzaliteta kao temelja brodarove odgovornosti u materiji prijevoza putnika morem, s obzirom da se u izvršenju prijevoza brodar služi pogonom broda, koji po prirodi stvari, analogno pogonu motornih vozila, predstavlja izvor povećane opasnosti za okolinu, pa i za samog putnika.⁵⁾ Pored toga, imamo u vidu načelno opredjeljenje našeg Zakona o obveznim odnosima i dosadašnju sudsku praksu u vezi sa članom 154 Zakona, pa možemo ustvrditi da pogon broda kao takav stvara povećanu opasnost štete za okolinu, te da poduzetnik takvog pogona odgovara na temelju kauzaliteta. Naime, kako u pomorskom pravu kao integralnom dijelu transportnog prava postoji ista mogućnost nastupanja povećane opasnosti kao i u ostalim granama transporta, smatramo da ne postoje opravdani razlozi koji bi opravdavali različito tretiranje pogona broda u odnosu na pogone ostalih transportnih sredstava. Uostalom, ne postoje razlike u djelovanju i stvaranju povećanih rizika pogonom broda u odnosu na rizike pogona ostalih transportnih sredstava, kako prema onima koji su izvan pogona, tako i prema putnicima koji se ukrcavaju, borave i iskrcavaju s broda. Istina, mogućnost nastupanja velikih rizika, kao npr. sudara, smanjena je u odnosu na takve mogućnosti u željezničkom i cestovnom pravu, ali nije isključena; štoviše, sudari danas predstavljaju dovoljno veliki rizik i u pomorskoj plovidbi. Isto tako, djelovanjem pogona broda nastaju mogućnosti nastupanja i tako velikih rizika kao što su nasukanje, požari, eksplozije, pa i brodolomi, koji mogu imati, a nažalost i imaju, katastrofalne posljedice. Zato je i razumljivo, što su upravo nakon takvih katastrofa u judikaturi i pojedinim zakonodavstvima zauzeta stroža stajališta u pogledu brodarove odgovornosti za fizički integritet putnika.⁶⁾

Svakako da bi prihvaćanje načela uzročnosti prešlo okvire brodarove obveze upotrebe dužne pažnje, budući da bi brodar praktično preuzeo rizike svih štetnih posljedica pogona broda, izuzev onih nastalih uslijed više sile, ili djela samog putnika.

Sagledavajući navedenu misao u kontekstu brige za očuvanje fizičkog integriteta putnika, mišljenja smo da bi pomenuto rješenje bilo sasvim opravdano u pitanju odgovornosti za sposobnost broda. No, kako je kod prijevoza morem, u odnosu na prijevoze u ostalim granama transporta, putnik izložen i drugim rizicima koji nisu u neposrednoj vezi s pogonom broda, neophodno bi bilo poći od razlikovanja transportne kao osnovne brodarove djelatnosti u izvršenju obveza iz ugovora o prijevozu, i brodarove djelatnosti u ispunjavanju putniku najrazličitijih usluga za vrijeme prijevoza.

Vršeci svoju osnovnu transportnonautičku djelatnost, brodar stavlja u pogon uređaje pomoću kojih se brod kreće i dobiva karakteristiku transportnog sredstva, uređaje za signalizaciju, održavanje smjera itd, te se stara o njihovoj ispravnosti, s obzirom da su s funkcioniranjem ovih uređaja povezani vrlo veliki rizici kao npr. nasukanje, požar, sudar, eksplozija itd, a zbog kojih je pogon broda i dobio karakteristiku izvora povećane opasnosti. S druge strane, pružanje različitih usluga putniku radi njegovog udobnijeg prijevoza ne stvara rizike veće od onih koji proizlaze iz djelatnosti ugostiteljskih poduzeća koja se ne bave transportnom djelatnošću. Prema tome, kauzalitet kao temelj brodarove odgovornosti, vrijedio bi za povrede fizičkog integriteta putnika nastale uslijed štetnih događaja koji spadaju u rizike pogona broda, a ne i za one povrede nastale realizacijom normalnih rizika uslužne djelatnosti koja uostalom i nije materijalno povezana s obavljanjem brodarove osnovne djelatnosti. Putnik bi morao učiniti vjerojatnim uzročnu vezu između štete i pogona broda, a brodar bi, prema načelima kauzulne odgovornosti, mogao dokazivati da iako je šteta nastala u vezi s pogonom broda, ona ipak nije posljedica tog pogona već više sile, krivnje treće osobe za koju brodar ne odgovara ili krivnje samog putnika.

Iznošenjem nesporne konstatacije da pogoni transportnih sredstava stvaraju povećanu opasnost za okolinu, možemo se zapitati da li je zaista opravdano da se povrede fizičkog inte-

griteta putnika, nastale realizacijom rizika pogona broda, brodar odgovara na temelju krivnje, i pored općeg stajališta našeg prava da za štete prouzročene pogonom kao izvorom povećane opasnosti, poduzetnik takvog pogona odgovara na temelju kauzaliteta. Mišljenja smo da bi uza sve uvažavanje interesa za postojanje i održavanje univerzalnosti pomorskog prava, te respektiranje široke mogućnosti putnikovog kretanja na brodu, suvremenom razvoju i naprednim gledanjima, a napose našem pravu, više odgovaralo načelo kauzalne odgovornosti broдача za fizički integritet putnika, kao općeprihvaćeno i na području drugih transportnih poduzetnosti.

Uostalom, brodar odgovara po načelima kauzalne odgovornosti za materijalne štete koje pogon broda prouzročuje lučkim uređajima, te za štete zbog povrede fizičkog integriteta osoba koje nisu putnici. Stoga, ne čini se opravdanim zadržavanje krivnje kao temelja broдарove odgovornosti prema putnicima za koje je preuzeo ugovornu obvezu čuvanja njihovog fizičkog integriteta, kada već odgovara strože za materijalne štete nanesene lučkim uređajima, te osobama u pogledu kojih nije preuzeo takvu obvezu.

Čini nam se da bi u iznesenome smislu vrijedilo inicirati razmatranje sadašnjeg konvencijskog načela o broдарovoj odgovornosti, u cilju jednake odgovornosti u svim granama transporta prema suvremenoj potrebi jedinstvene zaštite fizičkog integriteta putnika.

-
- (1) Jakaša, Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb, 1979, str. 248.
 - (2) Čl. 3, 4 i 5 Bruxellske konvencije o prijevozu putnika morem iz 1961; čl. 3 i 4 Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974; čl. 619, 620 i 621 Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.
 - (3) Brajković, Pomorsko pravo, Zagreb, 1949. (skripta), str. 280.

- (4) Tako je npr. pomorski zajam kao specijalni institut pomorskog prava zastario, a de lege ferenda raspravlja se i o potrebi instituta generalne avarije.
- (5) Ne bismo se složili s mišljenjem da brodski pogon ne predstavlja izvor povećane opasnosti za okolinu, te da se ne može svrstati u kategoriju opasnih stvari, kako to ističe Kačić kad navodi: "Nama se čini da pravni pojam opasne stvari nije oblikovan s obzirom na apsolutna i objektivna mjerila. O riziku i pogibelji "opasne stvari" može se govoriti samo u relaciji prema njenoj okolini, dakle po relativnim mjerilima, odnosno opasnosti koju ta stvar predstavlja prema prilikama slučaja i ambijentu u kojem se ta stvar nalazi ili kreće. Ako se sa ovih pozicija, što je po našem mišljenju jedino ispravno, prilazi ocjeni da li se brod na klasičan pogon ima smatrati opasnom stvari, onda se na postavljeno pitanje mora dati negativan odgovor. Na moru nema pješaka zbog kojih su automobili svrstani u kategoriju opasnih stvari, i to najčešće zbog toga što se kreću u istom ambijentu, po istom putu kuda i pješaci. Jasno je da automobili predstavljaju opasnost za ljude, ali analogna premisa na moru za brodove se ne može postaviti". - Kačić, Naknada štete u slučaju sudara pomorskih brodova, Zagreb, 1968, str. 73.
- (6) Ta je tendencija bila naročito zapažena u američkom zakonodavstvu, kada je, povodom katastrofe broda "Titanic" zabranjeno pozivanje brođara na ograničenje odgovornosti prema odredjenim uvjetima. - Bonassies, La responsabilité du transporteur maritime de passagers et le droit des États - Unis d'Amérique, Le droit maritime français, 124, avril, 1959, str. 267 i 268. Isto tako stroža odgovornost uvedena je u francusku judikaturu nakon katastrofe broda "Lamoricière", te se u tom smislu kao ekskulpacioni dokaz dopušta samo viša sila ili krivnja oštećenog, a ne i nekrivnja brođara ili osoba kojima se on služi. - Brajković, Rad CMI-a 1953. i 1954., Zbornik za pomorsko pravo, Zagreb, 1955, str. 223.

Orijentaciona literatura:

- BONASSIES, - La responsabilité du transporteur maritime de passagers et le droit des États - Unis d'Amérique, Le droit maritime français, 124, avril 1959.
- BRAJKOVIĆ, - Pomorsko pravo, Zagreb, 1949. (skripta)
- Rad CMI-a 1953. i 1954., Zbornik za pomorsko pravo, Zagreb, 1955.

- JAKAŠA, - Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb, 1979,
- Kopneno i zračno saobraćajno pravo, Zagreb, 1969.
- Komentar zakona o prijevozu u cestovnom prometu, Zagreb, 1976.
- KAČIĆ, - Naknada štete u slučaju sudara pomorskih brodova, Zagreb, 1968.
- NANASSY, - Das Internationale Eisenbahnfrachtrecht, Leipzig, 1943.
- RIPERT-RODIÈRE, - Droit maritime, Paris, 1967.
- RODIÈRE-ABADIR-CHAO, - Le transport des personnes dans la jurisprudence, Paris, 1973.
- TRAJKOVIĆ, - Odgovornost prema putniku u vazduhoplovnom pravu, Beograd, 1971.

SUMMARY

SOME CONSIDERATIONS CONCERNING THE BASIS OF CARRIERS LIABILITY FOR PHYSICAL INTEGRITY OF PASSENGERS DE IURE CONDENDO

At the present moment juridical regulations of the ship operators liability in marine and inland waters navigation is based on the fault principle and, therefore specific in relation to juridical regulations of the carriers liability in other branches of passenger transportation in which the carriers liability is based on the casualty principle. It is obvious, however, that the reality of the contemporary way of living and the risks of modern means of transport together with its technology unavoidably lead to elimination of normative differences in treating bases of liability of the physical integrity of passengers and this has induced us to this modest contribution to the matter which is of topical interest on the international level.