

ATENSKA KONVENCIJA O PRIJEVOZU PUTNIKA I NJIHOVE PRTLJAGE MOREM 2002. GODINE¹

Mr. sc. MARIJA POSPIŠIL-MILER,
direktor pravnog sektora
Lošinjska plovidba-Brodarstvo d.d.
Splitska 2/IV, 51000 Rijeka

UDK 347.795.4
Prethodno priopćenje
Prilježeno: 27.11.2003.
Prihvaćeno za tisak: 18.02.2004.

Diplomatska konferencija održana u Londonu od 21. listopada do 1. studenoga 2002. godine, sazvana od strane Međunarodne pomorske organizacije (IMO), usvojila je Protokol za izmjenu Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine. Konvencija kako je izmijenjena Protokolom, zajedno sa završnim odredbama Protokola iz 2002. godine i njegovim aneksom, činit će novu konvenciju nazvanu Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 2002. godine.

Glavni su razlozi za izmjenu Atenske konvencije iz 1974. godine poboljšanje pravnog položaja i veća zaštita putnika u pomorskom prijevozu na međunarodnoj razini povišenjem iznosa ograničenja odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika te uvođenjem obaveznog osiguranja odgovornosti prijevoznika za te štete i direktne tužbe prema osigurateljima. Protokolom je, međutim, radikalno izmijenjen sustav odgovornosti Atenske konvencije iz 1974. godine uvođenjem dvostupanjskog sustava odgovornosti i usvajanjem objektivne odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika prouzročene pomorskom nezgodom, što, u kombinaciji s povišenim iznosima ograničenja odgovornosti, obaveznim osiguranjem i direktnom tužbom prema osigurateljima, ustanovljava potpuno novi sustav odgovornosti koji čini upitnim tradicionalno korištenje P&I osiguranja kao načina ispunjavanja zahtjeva obaveznog osiguranja. Novi Protokol, kad stupi na snagu, imat će brojne implikacije na pravni i ekonomski položaj pomorskih prijevoznika.

Ovim se člankom stoga želi ukazati na neke bitne razlike koje donosi Protokol iz 2002. godine u odnosu na Atensku Konvenciju iz 1974. godine te potaknuti daljnju detaljnu analizu svih implikacija i mogućih posljedica koje će slijediti nakon stupanja na snagu Protokola iz 2002. godine, jer će to neizbježno biti od odlučujućeg značenja prilikom odlučivanja pojedinih država, pa tako i Hrvatske, da li ratificirati Protokol iz 2002. godine.

Ključne riječi: *Prijevoz putnika morem, odgovornost prijevoznika, obvezno osiguranje, direktna tužba.*

¹ Ovaj članak je izmijenjena i dopunjena verzija članka pod istim naslovom koji je autorica objavila u *Zborniku Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, v. 24, br. 2, 981-1011 (2003).

1. UVOD

Prijevoz putnika morem prvi puta je na međunarodnoj razini reguliran 1961. godine Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem,² dok je prijevoz prtljage reguliran odvojeno, tj. Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem, iz 1967. godine.³

Namjeravana svrha ujednačenja pravila o prijevozu putnika i njihove prtljage morem nije se ispunila donošenjem ovih Konvencija jer niti jedna od ovih dviju Konvencija nije postigla značajnije prihvaćanje na međunarodnom planu. Stoga se prišlo novoj unifikaciji prava o prijevozu putnika i njihove prtljage morem u okviru IMO-a,⁴ te je 1974. godine na diplomatskoj konferenciji u Ateni donesen jedan jedinstveni instrument koji regulira tu materiju pod nazivom: Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974. godine, kojoj je do danas pristupilo 29 država.⁵

Prema odredbama Atenske konvencije iz 1974. godine, za smrt i tjelesne ozljede putnika prijevoznik u načelu odgovara na temelju dokazane krivnje, a ako su smrt ili tjelesna ozljeda nastali kao posljedica brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mane broda, prijevoznik odgovara na temelju presumirane krivnje. U Konvenciji iz 1961. godine nije bila predviđena odgovornost temeljem presumirane krivnje za mane broda, pa je Atenska konvencija iz 1974. godine u tom pogledu povoljnija za

² Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem, Bruxelles 29. travnja 1961. godine (u daljnjem tekstu: Konvencija iz 1961.), stupila je na snagu 4. lipnja 1965., a obvezuje sljedeće države: Alžir, Haiti, Iran, Kuba, Madagaskar, Maroko, Peru, Švicarska, Tunis, Ujedinjena Arapska Republika i Zair. Prijevod Konvencije u: Grabovac, Ivo, *Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom*, Split, 1986., str. 63.

³ Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem, Bruxelles, 27. svibnja 1967. godine (u daljnjem tekstu: Konvencija iz 1967.), nije stupila na snagu jer nije ispunjen uvjet iz čl. 21. st. 1. Konvencije prema kojem je za stupanje na snagu potrebno pet ratifikacionih isprava. Konvencijom su se obvezle dvije države: Alžir i Kuba. Prijevod: Ibid., str. 79.

⁴ Međunarodna pomorska organizacija (International Maritime Organization IMO), specijalizirana agencija UN-a odgovorna za unapređenje sigurnosti na moru i sprečavanje zagađenja s brodova, danas broji 162 države članice, te ima 37 međuvladinih i 61 nevladinu organizaciju u svojstvu konzultativnih članova. <http://www.imo.org/about>. posjećena 5.3. 2003.

⁵ Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, Atena 13. prosinca 1974. godine (u daljnjem tekstu: Atenska konvencija iz 1974.), stupila je na snagu 28. travnja 1987. godine, a obvezuje sljedeće države: Argentina, Bahami, Barbados, Belgija, Dominikanska Republika, Egipat, Ekvatorijalna Gvineja, Estonija, Grčka, Gruzija, Gvajana, Hrvatska, Irska, Jemen, Jordan, Kina, Latvija, Liberija, Luksemburg, Maldivija, Maršalski Otoci, Poljska, Ruska Federacija, Španjolska, Švicarska, Tonga, Ujedinjeno Kraljevstvo, Ukrajina, Vanuatu, i Hong Kong kao pridruženi član. Status of Conventions 31. 1. 2003., <http://www.imo.org/status>. posjećena 5. 3. 2003. Prijevod: Ibid., str. 148. Objavljena u: *Narodne novine, Dodatak međunarodni ugovori*, br 2/1997, str. 63.

putnike. Na isti način prijevoznik odgovara i za gubitak ili oštećenje ručne (kabinske) prtljage, dok za ostalu prtljagu odgovara po načelu pretpostavljene krivnje, bez obzira koji događaj je prouzročio štetu. Atenskom konvencijom iz 1974. godine više se ne predviđa oslobođenje odgovornosti brodaru zbog nautičke greške za štetu na vozilima koja su se prevozila kao prtljaga, kako je to bilo predviđeno Konvencijom iz 1967. godine po uzoru na pravila o prijevozu stvari morem.

Iznos ograničenja brodarove odgovornosti u Atenskoj konvenciji iz 1974. godine bio je izražen u zlatnim Poincaré francima i iznosio je 700.000 zlatnih Poincaré franaka za smrt i tjelesne ozljede putnika, a Protokolom iz 1976. godine,⁶ kao jedinica ograničenja odgovornosti uvedeno je Posebno pravo vučenja - Special Drawing Rights (SDR),⁷ ali je ostavljena mogućnost primjene i zlatnog Poincaré franka. Iznos ograničenja odgovornosti po Atenskoj konvenciji iz 1974. godine izražen u SDR utvrđen je za štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda putnika u iznosu od 46.666 SDR po putovanju, a štete zbog gubitka ili oštećenja prtljage u iznosu od 833 SDR ako se radi o ručnoj prtljazi, odnosno u iznosu od 1.200 SDR za svu ostalu prtljagu osim za vozila, za koja ograničenje iznosi 3.333 SDR.

Smatrajući iznose ograničenja odgovornosti utvrđenim u Atenskoj konvenciji iz 1974. godine preniskim, pojedine države su načela konvencije unijele u svoje interno pravo, iako samoj konvenciji nisu pristupile, tako da je Atenska Konvencija iz 1974. godine ipak odigrala značajnu ulogu u izjednačenju prava o prijevozu putnika i njihove prtljage morem.⁸

⁶ Protokol Atenskoj konvenciji iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, London 19. studeni 1976. godine (u daljnjem tekstu: Protokol iz 1976.), stupio na snagu 10. travnja 1989., a obvezuje sljedeće države: Argentina, Bahami, Barbados, Belgija, Dominikanska Republika, Estonija, Grčka, Gruzija, Hrvatska, Irska, Jemen, Kina, Latvija, Liberija, Luksemburg, Maršalski Otoci, Poljska, Ruska Federacija, Španjolska, Švicarska, Ujedinjeno Kraljevstvo, Ukrajina, Vanuatu, i Hong Kong kao pridruženi član. Status of Conventions 31. 1. 2003.; op. cit. (bilj. 5), Prijevod: Grabovac, Ivo, op. cit., (bilj.2), str. 183.; Objavljen u: *Narodne novine*, op. cit., str. 71.

⁷ Posebno pravo vučenja - Special Drawing Rights (SDR) je jedinica koju utvrđuje Međunarodni Monetarni Fond prema "korpi valuta" koja se u početku sastojala od 16 valuta. Od 1981. godine broj valuta u "korpi" smanjen je na 5, a utvrđuje ih Međunarodni Monetarni Fond svakih 5 godina kao i njihove omjere koji se uzimaju prilikom izračuna. Aktualna vrijednost na dan 12. veljače, 2003. godine: 1SDR= 1.36755 US\$ odnosno 1US\$= 0.731233 SDR. Poblize o tome: <http://www.imf.org> posjećena 12. 2. 2003. Vidi i: Filipović, Velimir. Zlatna klauzula iz međunarodnih saobraćajnih konvencija u svjetlu novih monetarnih promjena, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, br. 64/1974, str. 72.

⁸ Neke države, kao npr. Njemačka, Francuska, Slovenija i Vijetnam te četiri skandinavske države, nisu formalno prihvatile konvenciju jer su iznos ograničenja odgovornosti brodaru za štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda putnika od 46.666 SDR smatrale preniskim. Neke od njih su svojim internim pravom utvrdile više iznose, ali su u svoj unutarnji pravni poredak uključile načela Atenske konvencije iz 1974. godine, iako samu konvenciju nisu prihvatile. Prema: Muller, Walter, Passengers Carried by Sea. Should the Athens Convention 1974 be Modified and Adapted to the Liability Regime in Air-Law?, *CMI Yearbook 2000, Singapore I*, str. 665.

Na poticaj tih država održana je Diplomatska konferencija u Londonu 1990. godine, na kojoj je donesen Protokol,⁹ koji povisuje iznose ograničenja odgovornosti, ne dirajući u načela odgovornosti iz Konvencije. Protokolom iz 1990. godine visina ograničenja odgovornosti broдача utvrđena je u iznosu od 175.000 SDR za štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda putnika, a za štete uslijed gubitka ili oštećenja prtljage u iznosu od 1.800 SDR za ručnu prtljagu, odnosno u iznosu od 2.700 SDR za svu ostalu prtljagu, dok za vozila iznosi 10.000 SDR. Protokol iz 1990. godine, međutim, nije stupio na snagu jer su ga prihvatile samo tri države, a prema čl. 5. Protokola, za stupanje na snagu potrebno je deset država.

Početak rada na najnovijim izmjenama Atenske konvencije iz 1974. godine seže u 1996. godinu kada je na 74. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a, povodom prijedloga Velike Britanije¹⁰ da se međunarodnom konvencijom regulira obavezno osiguranje odgovornosti brodovlasnika prema trećima za sve vrste šteta koje mogu biti prouzročene brodom, ustanovljena radna grupa sa zadatkom razmatranja tog prijedloga. Radna grupa je već na idućem zasjedanju Pravnog odbora IMO-a podnijela izvještaj¹¹ temeljem kojeg se odustalo od konvencije o obveznom osiguranju odgovornosti prema trećima za sve vrste šteta, nego je na skupštini IMO-a u tom pogledu donesena samo preporuka.¹² Rad radne grupe preusmjeren je na donošenje pravila o obveznom osiguranju odnosno drugom financijskom jamstvu samo u pogledu šteta zbog smrti i ozljeda putnika.¹³

Prema nekim mišljenjima, revizija Atenske konvencije iz 1974. godine bila je nužna radi povišenja iznosa ograničenja odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika jer je iznos od 46.000 SDR iz Atenske konvencije iz 1974. godine, a s obzirom da Protokol iz 1990. godine nije stupio na snagu, postao prenizak u odnosu na ostale grane transporta. Znan broj razvijenih država¹⁴ smatrao je čak i iznos od

⁹ Protokol 1990. za izmjenu Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine. London 29. ožujka 1990. godine (u daljnjem tekstu: Protokol iz 1990.), prihvatile su: Egipat, Hrvatska i Španjolska. Status of Conventions, 31. 1. 2003. op. cit. (bilj. 5); Protokol i prijevod objavljeni u: *Narodne novine*, op. cit., str. 75.

¹⁰ IMO Doc. LEG 74/6/1.

¹¹ IMO Doc. LEG 75/4/2.

¹² IMO Assembly Resolution A.898 (21) - Guidelines on Shipowners' Responsibilities in respect of Maritime Claims, 25. 11. 1999.

¹³ Na 76. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a odlučeno je da se rad na pravilima o financijskom jamstvu za štete zbog smrti i ozljeda putnika uključi u reviziju Atenske konvencije 1974., kojom bi se, osim navedenih pravila, izvršile i izmjene koje bi Konvenciju učinile šire prihvatljivom na međunarodnom planu, a zadatak je povjeren radnoj grupi osnovanoj još na 74. zasjedanju. Vodstvo radne grupe povjereno je Prof. Eriku Rosegu iz Osla.

¹⁴ To su prije svega nordijske države, ali i Australija, Kanada, SAD, Njemačka.

175.000 SDR predviđen u Protokolu iz 1990. godine preniskim, dok su nasuprot tome, neke manje razvijene države¹⁵ taj iznos smatrale previsokim. Željelo se također poboljšati pravni položaj i dati veću zaštitu putnicima u pomorskom prijevozu općenito uvođenjem obaveznog osiguranja i direktne tužbe prema osiguratelju.

Stoga se pristupilo intenzivnom radu na nacrtu Protokola,¹⁶ što je rezultiralo diplomatskom konferencijom za reviziju Atenske konvencije iz 1974. godine održanoj u Londonu od 21. 10. - 1. 11. 2002. godine, na kojoj je donesen Protokol koji značajno mijenja postojeću Atensku konvenciju iz 1974. godine.¹⁷ Rasprava na konferenciji vodila se o 13 pitanja značajnih za reviziju Atenske konvencije, o kojima će biti riječ i u ovom članku.¹⁸ Revidirani dio Atenske konvencije iz 1974. godine, zajedno sa završnim odredbama Protokola 2002. godine i njegovim aneksom, čini konsolidirani tekst nove konvencije pod nazivom: Atenska Konvencija za prijevoz putnika i njihove prtljage morem 2002. godine.¹⁹

Prilikom donošenja Protokola iz 2002. godine donesene su i tri rezolucije: Rezolucija o regionalnim ekonomskim integracijskim organizacijama,²⁰ Rezolucija o potvrđivanju osiguranja ili drugom financijskom jamstvu za brodove koji viju zastavu države

¹⁵ Npr. Kina, Koreja.

¹⁶ Rad na nacrtu Protokola odvijao se od 77. do 83. sjednice Pravnog odbora IMO-a, na kojoj je i utvrđen nacrt sadržan u dokumentu LEG/CONF. 13/3, koji je zajedno s dokumentima za raspravu LEG/CONF. 13/4 do LEG/CONF. 13/18 podnesen na razmatranje i usvajanje diplomatskoj konferenciji održanoj paralelno s 85. sjednicom Pravnog odbora.

¹⁷ Na konferenciji je sudjelovala 71 država, među kojima i Hrvatska, a autorica ovog članka sudjelovala je u radu konferencije kao član hrvatske delegacije. Protokol 2002. godine Atenskoj konvenciji iz 1974. godine donesen je konsenzusom, a sadržan je u dokumentu LEG/CONF. 13/20.

¹⁸ Pitanja za raspravu na konferenciji sažeta su u dokumentu LEG/CONF. CW/WP/2 kako slijedi: 1. Iznosi ograničenja za tjelesne ozljede/smrtnost, i obavezno osiguranje (iznosi koji će se unijeti u članke 4., 5. i 6.), 2. Temelj odgovornosti/teret dokaza (članak 4.), 3. Akt terorizma (članak 4.), 4. "Mane broda" (članak 4.), 5. Iznos ograničenja odgovornosti za štetu na prtljazi (iznosi koji će se unijeti u članak 7.), 6. EU odredbe: a) Priznanje i ovrha (članak 11.), b) Ekonomske integracijske organizacije (članak 19.), 7. Završne odredbe/stupanje na snagu (broj država u članku 20.), 8. Model potvrde (članak 15), 9. Obrana "Willful misconduct" (članak 5.), 10. "Opt-out" odredba (članak 6.), 11. Zastara (članak 9.), 12. Ograničenja direktne tužbe (članak 5.), 13. Tekstualne sugestije Sekretarijata na razne članke.

¹⁹ Na prijedlog Grčke, jednoglasno je prihvaćeno da nova konvencija, iako donesena u Londonu, zadrži u naslovu "Atenska" konvencija uz naznaku 2002. godine. Neslužbeni konsolidirani tekst, Roseg, Erik, (ur): <http://folk.uio.no/erikrWWW/corrgr/index.html> posjećena 12. 2. 2003.

²⁰ REGIONAL ECONOMIC INTEGRATION ORGANIZATIONS (LEG/CONF. 13/DC/2) - Rezolucija predložena od strane Brazila kojom se traži od IMO-a da utvrdi tekst jedne opće odredbe, koja bi se mogla ugraditi u sve konvencije kod kojih se ukaže potreba da regionalna organizacija na koju su članice prenijele neke ovlasti, postane članica konvencije uz članice te regionalne organizacije.

temeljem *Bare-boat Chartera*²¹ i Rezolucija o preporuci u odnosu na osiguranje odgovornosti prijevoznika do punog iznosa predviđenog Protokolom.²² Ove rezolucije nadopunjuju promjene iz Protokola 2002., pa će i o njima biti riječ u ovom članku.

2. TEMELJ ODGOVORNOSTI ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA I ZA GUBITAK I OŠTEĆENJE PRTLJAGE

Odgovornost prijevoznika prema Atenskoj konvenciji iz 1974. godine temeljila se na krivnji. Teret dokaza krivnje prijevoznika i uzročne veze između krivnje prijevoznika i štete zbog smrti ili ozljede putnika, kao i za gubitak i oštećenje osobne (kabinske) prtljage, bio je na tužitelju,²³ osim ako je smrt odnosno ozljeda putnika bila posljedica pomorske nezgode²⁴ kada se krivnja prijevoznika pretpostavljala te je teret dokaza prelazio na prijevoznika. Prijevoznik se mogao osloboditi odgovornosti tako da dokaže da je poduzeo sve razumne mjere da do nezgode ne dođe, a mogao je ograničiti odgovornost na iznos od 46.666 SDR po putniku po putovanju. Krivnja prijevoznika pretpostavljala se i u pogledu gubitka ili štete na ostaloj prtljazi i vozilima, bez obzira na narav nezgode koja je štetu prouzročila.

Protokol iz 2002. godine donosi bitne novosti u pogledu temelja odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika, dok u pogledu gubitka i oštećenja prtljage promjena gotovo i nema. Odgovornost prijevoznika za štete zbog smrti i ozljede putnika bitno je pooštrena, uveden je tzv. dvostupanjski sustav odgovornosti (*two tier system*) koji za štete do iznosa od 250.000 SDR po putniku i događaju za slučaj smrti i ozljede putnika uslijed pomorske nezgode predviđa objektivnu odgovornost prijevoznika, a ako šteta prelazi navedeni iznos, prijevoznik će odgovarati do daljnjeg iznosa od 400.000 SDR po putniku i događaju na temelju presumirane krivnje. Za štete zbog smrti i ozljede putnika kojima nije uzrok pomorska nezgoda, prijevoznik i dalje

²¹ CERTIFICATES OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY AND SHIPS FLYING THE FLAG OF A STATE UNDER THE TERMS OF A BAREBOAT CHARTER REGISTRATION (LEG/CONF. 13/DC/3) - Rezolucija predložena od strane Cipra i Njemačke kojom se traži razjašnjenje i upute, ako je to potrebno, u vezi s izdavanjem potvrde o osiguranju kad je u pitanju brod registriran temeljem *Bare-boat Chartera*.

²² FRAMEWORK OF GOOD PRACTICE WITH RESPECT OF CARRIERS' LIABILITIES (LEG/CONF. 13/DC/4) - Rezolucija predložena od strane Cipra i Ujedinjenog Kraljevstva kojom se traži da se razmotri eventualna potreba za izmjenom preporuke (Guidelines) brodarima da osiguraju puni iznos odgovornosti prema Protokolu iz 2002. godine, tj. do 400.000 SDR.

²³ Čl. 3. st. 1. Konvencije iz 1974. godine.

²⁴ Čl. 3. st. 3. Konvencije iz 1974. godine.

odgovara temeljem dokazane krivnje, a njegova odgovornost ograničena je na iznos od 400.000 SDR po putniku i događaju.

2.1. Temelj odgovornosti za smrt i ozljede putnika

Iako je primarni zadatak najnovije revizije Atenske konvencije iz 1974. godine bio utvrditi odredbe o obveznom osiguranju ili drugom financijskom jamstvu kojim bi se osigurala sigurnija, lakša i brža naplata šteta zbog smrti i ozljede putnika, kao i povisiti iznose ograničenja odgovornosti prijevoznika, već prvi nacrt Protokola koji je podnijela radna grupa na 77. sjednici Pravnog odbora IMO-a²⁵ sadržavao je uz odredbe o obveznom financijskom jamstvu i odredbe o objektivnoj odgovornosti, unesene od strane norveške delegacije koja je vodila rad radne grupe. Mišljenja o uvođenju objektivne odgovornosti bila su u početku vrlo podijeljena, sve od njegovog potpunog odbijanja od strane Grčke i Švedske, do inzistiranja na njemu Japana, Norveške i Belgije. Veliki utjecaj na daljnji tijek diskusije odigrao je rad na nacrtu Montrealske konvencije donesene 1999. godine, kojom je izvršena revizija Varšavske konvencije iz 1929. godine o prijevozu zrakom.²⁶

Glavna značajka Montrealske konvencije iz 1999. godine je dvostupanjski sustav odgovornosti (*two tier system*) prema kojem za štete zbog smrti i ozljede putnika do iznosa od 100.000 SDR, prijevoznik odgovara temeljem objektivne odgovornosti, dok za štete preko tog iznosa prijevoznik odgovara neograničeno, a na temelju presumirane krivnje.²⁷

Već prema uzoru i na sam nacrt Montrealske konvencije, na 79. sjednici Pravnog odbora IMO-a u veljači 1999. godine, delegacija Japana predložila je dvostupanjski sistem odgovornosti prema kojem bi i u pomorskom prijevozu do određenog iznosa prijevoznik odgovarao na temelju objektivne odgovornosti, a iznad toga temeljem

²⁵ IMO Doc. LEG 77/4/4.

²⁶ Konvencija za izjednačenje nekih pravila o međunarodnom prijevozu zrakom, (Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air), tzv. Varšavska konvencija donesena u Varšavi 12. listopada 1929. godine, uzastopno je više puta mijenjana pa je na diplomatskoj konferenciji, sazvanoj od strane Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo (ICAO) u Montrealu 28. svibnja 1999. godine, izvršena revizija međunarodnog zračnog prijevoza novom konvencijom pod imenom Convention for the Unification of Certain Rules for International carriage by Air (u daljnjem tekstu: Montrealska konvencija iz 1999. godine). Prema: Debeljak-Rukavina, Sandra, Odgovornost prijevoznika u domaćem i međunarodnom prijevozu putnika i prtljage zrakom, *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, Suppl. Br. 2/2002., str. 326 i 331.

²⁷ Ibid., str. 342.

presumirane krivnje.²⁸ Iako je tada taj prijedlog odbijen, delegacija Japana ga je ponovila i na 81. zasjedanju Pravnog odbora.²⁹

Nakon usvajanja Montrealske konvencije iz 1999. godine za zračni prijevoz nastavile su se oprečne rasprave u pogledu uvođenja objektivne odgovornosti i u pomorskom prijevozu putnika, koje su naglašavale da postoje bitne razlike između tih dviju vrsta transporta. Isticalo se da nije opravdano da temelj odgovornosti bude jednak i za prijevoz zrakom, kod kojeg se putnik mora strogo pridržavati uputa prijevoznika te za vrijeme polijetanja, slijetanja i većeg dijela puta ostati vezan, i za prijevoz morem, gdje putnik ima svu slobodu kretanja i mogućnosti razonode, a svrha putovanja nije uvijek sam prijevoz. Položaj putnika na brodu može se usporediti s položajem gosta u hotelu, a hoteli ne odgovaraju za smrt i tjelesne ozljede svojih gostiju temeljem objektivne odgovornosti. Pomorski prijevoznik, naprotiv, odgovarao bi temeljem objektivne odgovornosti i za štete kojima uzrok ne potječe od plovidbe (npr. za štetu zbog ozljede putnika prilikom vježbanja u *fitness* centru na brodu). Suprotstavljena mišljenja isticana su i na 37. Konferenciji CMI-a održanoj u Singapuru od 11. do 17. veljače, 2001.³⁰ Uzimajući u obzir istaknute razlike, na Pravnom odboru IMO-a postignut je konsenzus da objektivna odgovornost prijevoznika treba biti utvrđena samo za određene tipove šteta, koje su posljedica pomorskih nezgoda.

2.1.1. Odgovornost za štetu koja je posljedica pomorske nezgode

Za smrt i ozljede putnika koje su posljedica pomorske nezgode odgovornost prijevoznika predviđena je u čl. 4. Protokola iz 2002. godine, koji je zamijenio čl. 3. Atenske konvencije iz 1974. godine uvodeći novi dvostupanjski sistem odgovornosti. Pod pomorskom nezgodom podrazumijeva se: brodolom, prevrnuće broda, sudar, nasukanje broda, eksplozija na brodu, požar na brodu i mane broda. Namjera je bila definicijom pomorske nezgode što je moguće preciznije razgraničiti štete koje su direktna posljedica i u uzročnoj vezi s navigacijom broda, od šteta tzv. hotelskog

²⁸ IMO Doc. LEG 79/4/6.

²⁹ IMO Doc. LEG 81/5/5.

³⁰ Comité Maritime International (Međunarodni pravni odbor) osnovan 1897. godine u Antwerpenu s ciljem rada na unifikaciji međunarodnog pomorskog prava, koji je odigrao značajnu ulogu u pripremi i donošenju znatnog broja pomorskih konvencija, čiji članovi su nacionalna udruženja za pomorsko pravo, među kojima i Hrvatsko društvo za pomorsko pravo. Rasprava održana u Singapuru na temu *Passengers Carried at Sea: Haddon-Cave, Charles, Limitation against Passenger Claims: medieval, unbreakable and unconscionable* i Kroger, Bernd. *Passengers Carried at Sea - Should they be Granted the same Rights as Airline Passengers?*, *CMI Yearbook 2001.*, Singapore II, str. 234. i 244; Također i: Muller, Walter, loc. cit. (bilj. 8).

tipa, koje mogu nastati iz raznih drugih uzroka, a o čemu ovisi temelj odgovornosti prijevoznika.³¹ Zbog istog razloga smatralo se potrebnim preciznije definirati i pojam mane broda, koje su uključene u pojam pomorske nezgode.³²

Za štete u prvom stupnju do iznosa od 250.000 SDR, koje su posljedica pomorske nezgode, prijevoznik odgovara temeljem objektivne odgovornosti, ako ne dokaže da je nezgoda:

a) posljedica rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave izuzetnog, neizbježnog i nesavladivog karaktera ili

b) u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenim s namjerom da se prouzroči nezgoda.

Krug egzoneracijskih razloga je vrlo uzak i taksativno naveden, tako da je stvarna mogućnost oslobođenja od odgovornosti u slučaju pomorske nezgode minimalna. Na konferenciji se pokušalo krug egzoneracijskih razloga proširiti i na teroristički akt, ali takav prijedlog nije prihvaćen.³³

³¹ Na Konferenciji je bila osnovana radna grupa (u čijem radu je sudjelovala i hrvatska delegacija) sa zadatkom utvrđivanja preciznije definicije "pomorske nezgode" i "mane broda". Na prijedlog radne grupe, ranija definicija pomorske nezgode je proširena i na prevrnuće broda (*capsizing*).

³² U pogledu definicije "mane broda" radna grupa je imala oprečne stavove. Delegacija Ujedinjenog Kraljevstva inzistirala je da se u dotadašnjem tekstu iza riječi "failure" dodaju riječi "or inadequacy", čemu se protivilo više delegacija, među kojima i hrvatska, jer se smatralo da je taj izraz preširok i neodređen, a kako je za štete zbog mana broda predviđena objektivna odgovornost, nedopustivo bi bilo u definiciju uključiti izraz koji daje mogućnost njegovog različitog tumačenja pred različitim sudovima. Napokon je konsenzusom prihvaćeno da se riječ "inadequacy" zamijeni riječima "non-compliance with applicable safety regulations", što se smatralo određenijim i prihvatljivijim. Drugi dio definicije mijenjan je više iz stilskih razloga. Konačno usvojen tekst definicije u originalu glasi: "Defect of the ship" means any malfunction, failure or non-compliance with applicable safety regulations in respect of any part of the ship or its equipment when used for the escape, evacuation, embarkation and disembarkation of passengers; or when used for the propulsion, steering, safe navigation, mooring, anchoring, arriving at or leaving berth or anchorage, or damage control after flooding; or when used for the launching of life saving appliances. Vidi: LEG/CONF.13/CW/WP. 3.

³³ Treba naglasiti da su P&I klubovi (Vidi *infra* pod 3.2.), koji tradicionalno pružaju pokriće i za štete zbog smrti i ozljeda putnika, nakon terorističkog akta u Americi 11. rujna 2001. svojim Pravilima isključili osiguranje šteta prouzročenih terorističkim aktom. Zbog toga su predlagali da se u čl. 3. st. 1.a, uz rat, neprijateljstva itd. doda i "teroristički akt" kao razlog za oslobođenje od odgovornosti, jer su štete koje su posljedica terorističkog akta isključene iz pokrića. To, međutim, nije prihvaćeno, uz obrazloženje da je teroristički akt uključen u čl. 3. st. 1.b: "ako je nezgoda u cijelosti prouzročena radnjama ili propustom treće osobe". S tim u vezi, predlagalo se brisanje riječi "u cijelosti" jer iz sadržaja st. 1b, proizlazi da se prijevoznik ne može osloboditi odgovornosti ako je nezgoda samo djelomično prouzročena radnjama ili propustom trećih osoba. Međutim, niti taj prijedlog nije prihvaćen, iako je sličan prijedlog imao znatnu podršku tih istih delegata u vezi nacrtu Konvencije za uklanjanje podrtine (WRC), o kojem se raspravljalo na 85. sjednici Pravnog odbora IMO-a koja se održavala paralelno sa Konferencijom. Vidi: LEG. 85/3 i LEG 85/WP.1.

Osim temeljem navedenih egzoneracijskih razloga, prijevoznik bi se mogao osloboditi odgovornosti i ako dokaže da je šteta prouzročena krivnjom samog putnika temeljem odredbe čl. 6. Konvencije koji je ostao nepromijenjen.

Za štete koje su posljedica pomorske nezgode, a prelaze iznos od 250.000 SDR pa do iznosa općeg ograničenja od 400.000 SDR, prijevoznik će odgovarati ukoliko ne dokaže da je događaj koji je prouzročio štetu nastao bez njegove krivnje, dakle, odgovara na temelju presumirane krivnje. Krivnja prijevoznika obuhvaća namjeru ili nepažnju prijevoznika i osoba koje za njega rade. Teret dokaza nepostojanja krivnje je na prijevozniku, a tužitelj treba dokazati samo da je do pomorske nezgode došlo za vrijeme prijevoza te opseg i visinu štete.

2.1.2. Odgovornost za štetu koja nije posljedica pomorske nezgode

Iako je nacrt Protokola prezentiran na 83. sjednici Pravnog odbora IMO-a predviđao presumiranu krivnju prijevoznika i za štete za smrt i tjelesne ozljede putnika koje nisu posljedica pomorske nezgode,³⁴ nakon dugotrajne diskusije na toj sjednici prihvaćeno je da se za te štete zadrži odgovornost prijevoznika na temelju dokazane krivnje, kao što je to bilo i u Atenskoj konvenciji iz 1974. godine, što je ušlo u konačni tekst nacrtu i kasnije prihvaćeno na samoj konferenciji, pa čl. 3. st. 2. Atenske konvencije iz 2002. godine predviđa da teret dokaza krivnje prijevoznika odnosno osoba koje za njega rade leži na tužitelju.

2.2. Temelj odgovornosti za štete zbog gubitka i oštećenja prtljage

Temelj odgovornosti prijevoznika za štete zbog gubitka i oštećenja prtljage ovisi o tome da li je gubitak ili oštećenje prtljage posljedica pomorske nezgode i da li se radi o ručnoj (kabinskoj) ili ostaloj prtljazi.³⁵

³⁴ IMO Doc. LEG 83/4/2.

³⁵ Čl. 1. t. 5. i 6. Atenske konvencije iz 1974. godine nije se mijenjao pa i dalje vrijedi definicija pojma prtljage i ručne prtljage kako je definirana tom odredbom:

Čl. 1. t. 5. "luggage" means any article or vehicle carried by the carrier under a contract of carriage, excluding: (a) articles and vehicles carried under a charter party, bill of lading or other contract primarily concerned with the carriage of goods, and (b) live animals;

Čl. 1. t. 6. "cabin luggage" means luggage which the passenger has in his cabin or is otherwise in his possession, custody or control. Except for the application of paragraph 8 of this Article and Article 8, cabin luggage includes luggage which the passenger has in or on his vehicle;

Iz odredbe čl. 3. st. 3. Atenske konvencije iz 2002. godine proizlazi da za gubitak ili oštećenje ručne (kabinske) prtljage u slučaju pomorske nezgode prijevoznik odgovara na temelju presumirane krivnje, dok se u slučajevima kad šteta nije posljedica pomorske nezgode, krivnja prijevoznika mora dokazati.³⁶ To znači, da se odgovornost prijevoznika za gubitak i oštećenje ručne prtljage zbog pomorske nezgode i dalje temelji na presumiranoj krivnji kao što je to bilo po Atenskoj konvenciji iz 1974. godine, dok je odgovornost za štete zbog smrti i ozljede putnika u slučaju pomorske nezgode pooštrena, jer za njih prijevoznik odgovara temeljem objektivne odgovornosti.

Temelj odgovornosti za gubitak ili oštećenje ostale prtljage i vozila ostao je također nepromijenjen u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974. godine. Prijevoznik odgovara temeljem presumirane krivnje, tj. na njemu je teret dokaza da je događaj koji je prouzročio gubitak ili oštećenje prtljage nastao bez njegove krivnje, i to bez obzira da li se radi o pomorskoj nezgodi ili ne.³⁷

3. OBVEZNO OSIGURANJE PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETU ZBOG SMRTI ILI TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA I DIREKTA TUŽBA PREMA OSIGURATELJU

Zahtjev za obveznim osiguranjem ili drugim financijskim jamstvom za odgovornost pomorskog prijevoznika koncept je novijih pomorskih privatnopravnih međunarodnih konvencija, ustanovljen najprije u konvencijama koje reguliraju odgovornost za štete od onečišćenja mora s brodova. Taj koncept uveden je s Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem, iz 1969. godine, s izmjenama iz 1992. godine (CLC)³⁸ i Međunarodnom konvencijom o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete prouzročene onečišćenjem uljem, iz 1971. godine, sa izmjenama iz 1992. godine.³⁹ Trend je nastavljen donošenjem Međunarodne konvencije o odgovornosti i naknadi za štetu u svezi s prijevozom škodljivih i štetnih

³⁶ Marin, Jasenko, Nacrt Protokola o izmjenama Atenske konvencije iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, Suppl. Br. 2/2002., str. 184.

³⁷ Čl. 3. st. 4. Konvencije iz 2002. godine.

³⁸ International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992., (CLC). Poblize: Grabovac, Ivo, Značenje potvrđivanja Protokola iz 1992. godine o izmjenama Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu od onečišćenja mora uljem (naftom), *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, Vol. 19, br. 1/1998., str. 165. do 174. •

³⁹ International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1992., (IOPIC Fund). Poblize: Ibid.

tvori morem, 1996. godine (HNS),⁴⁰ kao i najnovijom Međunarodnom konvencijom o građanskoj odgovornosti u slučaju štete od onečišćenja brodskim gorivom, iz 2001. godine.⁴¹ Predviđa se i u nacrtu Konvencije o uklanjanju podrtnine (WRC) na kojem radi Pravni odbor IMO-a s namjerom usvajanja na diplomatskoj konferenciji koja bi se održala 2004. ili 2005. godine.⁴²

Prvi razlog za uvođenje obveznog osiguranja jest zaštita tužitelja. U današnje vrijeme većina pomorskih kompanija vlasnik je samo jednog broda (*one ship company*), a praktična posljedica toga je da vlasnik koji ima samo jedan brod, može lakše postati insolventan ostavljajući tužitelja u tom slučaju bez naknade. Obvezno osiguranje, s jedne strane, jača financijsku poziciju i stabilnost pomorske kompanije, a s druge strane, štiti potencijalne tužitelje, posebno u slučaju značajnijih tužbi, omogućujući im sigurniju i bržu naplatu i u slučaju kad je prijevoznik "*one ship company*". Osim toga, vjeruje se da obavezno osiguranje doprinosi višem standardu sigurnosti brodova jer to redovito zahtijevaju osiguratelji. Stoga, ako je osiguranje obvezno, to djeluje na primjenu viših standarda na svim brodovima.⁴³

U takvim okolnostima, nije bilo teško postići političku suglasnost država⁴⁴ za uvođenje obveznog osiguranja ili drugog financijskog jamstva za štete zbog smrti i ozljede putnika, što je bez rezerve podržala i pomorska industrija (ICS,⁴⁵ ICCL⁴⁶), kao i predstavnici osiguratelja (International Group of P&I Clubs⁴⁷ i IUMI⁴⁸), kako

⁴⁰ International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996., (HNS).

⁴¹ International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001. Poblize: Grabovac, Ivo, Značenje Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti u slučaju štete od onečišćenja brodskim gorivom, 2001., *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, Suppl. Br. 2/2002., str. 219. do 227.

⁴² Draft Wreck Removal Convention (WRC); IMO Doc. LEG 85/3.

⁴³ Na 76. sjednici Pravnog odbora IMO-a, Norveška je podnijela dokument u kojem iznosi podatak da je od 166 substandardnih brodova zaustavljenih u okviru Pariškog Memoranduma (MOU) od siječnja do rujna 1996. godine čak 64% od ukupnog broja, odnosno 45% ukupne tonaže zaustavljenih brodova, bilo bez P&I osiguranja, IMO Doc. LEG. 76/WP 1.

⁴⁴ Odgovori na Upitnik CMI-a, pokazali su da je većina država za uvođenje obaveznog osiguranja i financijskog jamstva u vezi s prijevozom putnika morem. IMO Doc. LEG 79/4/1.

⁴⁵ International Chamber of Shipping (Međunarodna komora u koju su učlanjenja nacionalna udruženja brodovlasnika). <http://www.marisec.org/icswhat.htm>. posjećena 5.3. 03.

⁴⁶ International Council of Cruise Lines (Međunarodno (neprofitno) udruženje u djelatnosti međunarodnih kružnih putovanja na području Sjv. Amerike), <http://www.iccl.org>. posjećena 5.3. 2003.

⁴⁷ International Group of P&I Clubs (Međunarodna grupa P&I klubova (Vidi *infra* pod 3.2.) <http://www.ukpandi.com/2about.html>. posjećena 5.3 2003.

⁴⁸ International Union of Marine Insurance (Međunarodno udruženje u kojem je učlanjeno 53 nacionalnih udruženja pomorskih osiguratelja), <http://www.iumi.com> posjećena 5.3. 2003.

tijekom priprema nacрта za reviziju Atenske konvencije tako i kasnije tijekom konferencije. Mišljenja su se, međutim, razilazila u pogledu visine obveznog osiguranja, uvođenja direktne tužbe prema osiguratelju i obrane koja je u tom slučaju osigurateljima na raspolaganju.⁴⁹

3.1. Obvezno osiguranje i visina obveznog osiguranja

Prema odredbi čl. 4. bis Atenske konvencije iz 2002., brodovi koji prevoze 12 ili više putnika na koje se primjenjuje Konvencija,⁵⁰ a registrirani su u državi ugovornici Atenske konvencije iz 2002., dužni su imati potvrdu o obveznom osiguranju ili drugom financijskom jamstvu koje pokriva odgovornost stvarnog prijevoznika za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika u skladu s Konvencijom. Treba naglasiti da je osigurateljno pokriće ili financijsko jamstvo dužan imati stvarni prijevoznik bez obzira da li je on vlasnik, najamitelj ili operator broda i da se pokriće zahtijeva samo za štete zbog smrti i ozljede putnika, a ne i za gubitak prtljage.

Iznos obveznog osiguranja utvrđen je do iznosa ograničenja objektivne odgovornosti prijevoznika, tj. 250.000 SDR⁵¹ po putniku i događaju, unatoč upozorenju pomorske industrije i osiguratelja⁵² da je upitno da li kapacitet tržišta osiguranja može podnijeti visoka pokrića predviđena Konvencijom. S druge strane, taj iznos obveznog osiguranja nije zadovoljio sve države, pa je na njihov prijedlog donesena Rezolucija kojom se traži od IMO-a, ako nađe potrebnim, donošenje preporuke za osiguranje punog iznosa odgovornosti do 400.000 SDR, bez obzira što je samom Konvencijom obavezno osiguranje utvrđeno do iznosa od 250.000 SDR.⁵³

Isti članak Konvencije sadrži i detaljne odredbe o sadržaju potvrde osiguranja, čiji model se nalazi u aneksu Konvenciji, te postupku njezinog izdavanja.⁵⁴ Prema tim

⁴⁹ IMO Doc. LEG 80/3/3, LEG/CONF. 13/10, LEG/CONF. 13/11, LEG/CONF. 13/13, LEG/CONF. 13/14, LEG/CONF. 13/15.

⁵⁰ Čl. 2. Atenske konvencije iz 1974., ostao je neizmijenjen i u Atenskoj konvenciji iz 2002., pa se Konvencija primjenjuje na svaki međunarodni prijevoz: a) ako brod vije zastavu ili je registriran u državi ugovornici Konvencije, b) ako je ugovor o prijevozu zaključen u državi ugovornici ili c) ako je luka početka ili završetka putovanja prema ugovoru o prijevozu u državi ugovornici, a međunarodni prijevoz definiran je u čl. 1. st. 9. kao prijevoz u kojem se luka početka i završetka putovanja nalaze u dvije različite države ili su u istoj državi, ali se prema ugovoru ili planu plovidbe tijekom putovanja uplovljava u luku druge države.

⁵¹ Čl. 4. bis st. 1. Atenske konvencije 2002.

⁵² IMO Doc. LEG/CONF. 13/10, LEG/CONF. 13/11, LEG/CONF. 13/13, LEG/CONF. 13/18.

⁵³ IMO Doc. LEG/CONF. 13/DC/4. (Vidi *supra* bilj. 22).

⁵⁴ Čl. 4. bis st. 2. Atenske konvencije 2002.

odredbama, nakon što se uvjeri da su predviđeni uvjeti Konvencije ispunjeni, država ugovornica u kojoj je brod registriran izdaje potvrdu o obveznom osiguranju ili drugom financijskom jamstvu. Država ugovornica može ovlastiti instituciju ili organizaciju koja će u njezino ime izdati brodu potvrdu, ali u cijelosti odgovara za potvrde izdane temeljem njezinog ovlaštenja,⁵⁵ te ima posebnu dužnost obavještanja Generalnog sekretara IMO-a o davanju takve autorizacije, njenom ukidanju i datumu stupanja na snagu takve autorizacije ili njenog ukidanja.

Konvencija predviđa mogućnost da država ugovornica izda potvrdu i brodu koji nije registriran u toj državi ugovornici (ako brod ima osigurateljno pokriće ili financijsko jamstvo u skladu s Konvencijom), kako bi se omogućilo da brodovi koji su registrirani u državi koja nije ugovornica Konvencije, ipak mogu ishoditi potvrdu radi uplovljavanja u luke država koje su ugovornice Konvencije.

Treba također istaći da je predviđena i obveza država ugovornica da prihvate potvrdu izdanu od druge države ugovornice kao da su je same izdale, čak i u slučaju kad je potvrda izdana od države ugovornice za brod koji nije registriran u državi ugovornici koja je potvrdu izdala. Međutim, u slučaju da država ugovornica sumnja u financijsku snagu osiguratelja ili izdavatelja financijskog jamstva navedenog u potvrdi i u njegove mogućnosti da ispunjava financijske obveze iz Konvencije, država ugovornica može konzultirati državu koja je potvrdu izdala.⁵⁶

Posebno je važno istaknuti, da država ugovornica ne smije dopustiti da brod koji je registriran u toj državi ugovornici, a na koji se primjenjuje Atenska konvencija iz 2002., plovi bez potvrde izdane u skladu s Konvencijom.⁵⁷ S druge strane, svaka država ugovornica obvezna je osigurati svojim internim pravom da svaki brod koji uplovljava ili isplovljava u/iz njezinih luka, a koji prevozi više od 12 putnika i bez obzira gdje je registriran, mora imati osiguranje ili financijsko jamstvo u skladu s Konvencijom.⁵⁸ To znači da prihvaćanjem Konvencije država ugovornica prihvaća dvostruku obvezu: izdavati potvrde o osiguranju, nakon što se uvjeri da brod ima osigurateljno pokriće u skladu s Konvencijom, brodovima koji su registrirani u toj državi ugovornici, ali i kontrolirati da brodovi koji uplovljavaju/isplovljavaju iz njezinih luka, a na koje se Konvencija odnosi, imaju potvrde o obveznom osiguranju ili financijskom jamstvu u skladu s odredbama Konvencije, bez obzira gdje je brod registriran, odnosno koju zastavu vije.

⁵⁵ Čl. 4. bis st. 3. Atenske konvencije 2002.

⁵⁶ Čl. 4. bis st. 9. Atenske konvencije 2002.

⁵⁷ Čl. 4. bis st. 12 Atenske konvencije 2002.

⁵⁸ Čl. 4. bis st. 13 Atenske konvencije 2002.

Neke države⁵⁹ smatrale su potrebnim jasnije definirati tko je dužan izdati potvrdu o osiguranju u slučaju kad je brod registriran u jednoj državi, ali je temeljem *Bareboat Chartera* privremeno registriran u drugom registru s pravom vijanja zastave te druge države, a da je upis u prvi registar i dalje valjan u pogledu stvarnih prava na brodu. Većina je smatrala da je odredba Konvencije da potvrdu treba izdati država u kojoj je brod registriran dovoljno jasna, pa tekst Konvencije nije mijenjan, ali je u vezi s tim pitanjem donesena rezolucija kojom se traži od IMO-a da to pitanje razjasni posebnom uputom ukoliko se za to ukaže potreba.⁶⁰

3.2. Direktna tužba prema osiguratelju

Osnovni cilj zahtjeva za obvezno osiguranje je zaštita tužitelja, a taj se cilj postiže direktnom tužbom prema osiguratelju jer se time osigurava raspoloživost sredstva za naknadu štete u korist tužitelja.

Međutim, direktna tužba je u izravnoj protivnosti pravilima osiguranja kojim se pomorski prijevoznici tradicionalno koriste za pokriće svoje odgovornosti prema trećima putem P&I klubova,⁶¹ a u okviru kojeg je uključeno i pokriće odgovornosti pomorskog prijevoznika za štete uslijed smrti i ozljede putnika. P&I osiguranje zasniva se na uzajamnosti brodovlasnika kao članova P&I kluba koji se uzajamno osiguravaju pa su istovremeno i osiguratelji i osiguranici za štete iz odgovornosti članova prema trećima. Klubovi su neprifitna udruženja, imaju stručne ljude, široku mrežu korespondenata (predstavnika) u lukama širom svijeta te dugu tradiciju što ih sve čini jeftinijim, brzim, efikasnim i pouzdanim u rješavanju šteta za svoje članove.

Klubovi se dalje udružuju temeljem zajedničkog ugovora (*International Group Agreement*) u tzv. *pool*, radi zajedničke podjele rizika i reosiguranja, u okviru grupe

⁵⁹ Njemačka i Cipar.

⁶⁰ IMO Doc. LEG/CONF. 13/DC/3 (vidi *supra* bilj. 21).

⁶¹ Protecting and Indemnity Associations (P&I Clubs) su udruženja (klubovi) uzajamnog osiguranja svojih članova (brodovlasnika) radi zajedničkog snošenja rizika na bazi uzajamnosti i bez namjere ostvarivanja profita. Prvi takav klub osnovan je u Ujedinjenom Kraljevstvu 1855. godine. Članovi imaju pravo na zaštitu i naknadu od kluba za štete i troškove koje su oni sami pretrpjeli temeljem odgovornosti prema trećima, ako, i kad tu štetu stvarno pretrpe (plate). Klubovima upravljaju sami članovi putem direktora. Najznačajniji klubovi (u koje je učlanjeno preko 90% svjetske flote), imaju sjedište najčešće u Ujedinjenom Kraljevstvu, a udruženi su na istom principu uzajamnosti u International Group of P&I Clubs. <http://ukapandi.com/about.html>. posjećena 5.3. 2003.

klubova tzv. *International Group of P&I Clubs*,⁶² što im omogućuje osigurateljno pokriće od oko 4,25 bilijuna USD, a što je daleko više od pokrića koje može pružiti bilo koja druga vrsta osiguranja za istu premiju.

Osnovno pravilo uzajamnosti snošenja rizika je, da se doprinosi/premije (*calls*) utvrđuju na bazi učlanjene tonaže, rezultata kluba, ali i na bazi vlastitih rezultata svakog pojedinog člana. Osim toga članovi su obvezni platiti i dodatnu premiju (tzv. *supplementary call*), u slučaju povećanih šteta i negativnog rezultata kluba. Stoga, pravila klubova predviđaju obvezu članova da održavaju visoki standard sigurnosti svojih brodova u skladu s međunarodnim i nacionalnim propisima jer bi bilo protivno načelu uzajamnosti da članovi koji se pridržavaju dogovorenih standarda snose štete članova čije ponašanje nije u skladu s pravilima kluba. Radi toga, da bi članovi ostvarili pravo na naknadu, moraju udovoljiti nizu obaveza i postupati u skladu s pravilima kojima je predviđen niz isključenja i ograničenja obaveze kluba na naknadu u slučaju njihovog kršenja.⁶³

Jedno od osnovnih pravila svih klubova, jest da pravo na naknadu ima samo član kluba kada štetu pretrpi, tj. kada je on sam stvarno već izvršio plaćanje trećima (*pay to be paid*).⁶⁴ Stoga klub neće biti odgovoran niti dužan platiti svom članu naknadu ukoliko obveza iz odgovornosti člana nije već ispunjena, pa je svaka tužba trećih usmjerena direktno prema klubu za odgovornost člana kluba u protivnosti s tim pravilom. Da bi se isključila svaka sumnja, u najnovijim pravilima klubova, direktna tužba prema klubu izričito se isključuje posebnom odredbom u pravilima.⁶⁵

Zbog navedenih razloga nije iznenađujuće protiviljenje klubova svakom zahtjevu za direktnu tužbu prema osiguratelju jer, direktna tužba ne samo da je u suprotnosti s pravilom (*pay to be paid*), nego smanjuje mogućnost obrane na koju bi klubovi inače

⁶² Članovi International Group of P&I Clubs su sljedeći: American, Britania, Gard, Japan Club, London, North of England, Skuld, SOP, Standard, Steamship Mutual, Swedish Club, UK Mutual, West of England. Klubovi izvan International Group su uglavnom manji klubovi ili oni koji posluju na bazi fiksnih premija, a ne uzajamnosti, npr.: Intercoastal P&I, Osprey, Southern Seas, Terra Nova P&I itd. Vidi: United Insurance Brokers Ltd., P&I Review 2003, <http://www.uib.uk> posjećenoj 7. 2. 2003.

⁶³ Uvjeti isključenja i ograničenja naknade prema članu kluba utvrđuju se pravilima klubova. Vidi npr.: Rule 20-32: Conditions, Exclusions, Limitations and Warranties, North of England P&I, P&I Rules, 2003/2004., str. 44 -57.

⁶⁴ Pravilo "pay to be paid": Rule 20 - Payment first by the Member: Unless the Directors in their discretion otherwise decide, it is a condition precedent of a Member's right to recover from the funds of the Association in respect of any liabilities, costs or expenses that he shall first have discharged or paid the same. Ibid., str. 44. Pravilo je dobilo i svoju praktičnu potvrdu u žalbenom postupku pred engleskim House of Lords u poznatoj presudi: The "Fanti" and "Padre Island", *Lloyd's Law Reports*, Part 3/1990, Vol. 2., Sept. 1990., str. 191-206.

⁶⁵ Rule 3.3.(2): It is not intended that any benefit or rights should be acquired through operation of the Contracts (Rights of Third Parties) Act 1999 or other similar legislation. North of England P&I, op. cit., str. 7.

imali pravo prema svojim članovima u skladu s pravilima, a to su najčešće: neplaćanje premije, ugovoreni pridržaj (franšize), nesposobnost broda za plovidbu itd.⁶⁶ To je, među ostalim, također razlog što je postalo upitno da li će P&I pokriće koje, kao što je već rečeno, tradicionalno pokriva i odgovornost za smrt i tjelesne ozljede putnika, ostati i nadalje na raspolaganju prijevoznicima jer se protivi načelu uzajamnosti. To posebno i stoga što putnički brodovi čine manje od 5% ukupne tonaže učlanjene u klubove, a sa iznosima ograničenja postavljenim u Protokolu 2002. godine stvaraju potencijalni rizik koji bi mogao probiti naprijed navedeni iznos od 4,25 milijuna dolara mogućeg osigurateljnog pokrića P&I klubova kroz njihov program reosiguranja. Stoga postoji bojazan da bi klubovi mogli isključiti ovaj rizik iz pokrića ili ga ograničiti.

Međutim, Konvencija u čl. 4. bis st. 10. predviđa da svaki zahtjev pokriven obveznim osiguranjem može biti podnesen direktno protiv osiguratelja, a njegova odgovornost ograničena je na iznos od 250.000 SDR, do kojeg iznosa prijevoznik mora imati obvezno osiguranje. Ovo ograničenje primjenit će se i u slučaju da sam prijevoznik nema pravo na ograničenje odgovornosti.

Kako bi se izbjeglo involviranje osiguratelja kod neznatnih tužbi i kad nema opasnosti da se tužitelj neće naplatiti, podnesen je prijedlog⁶⁷ da se pravo na direktnu tužbu prema osiguratelju suzi u dva pravca: samo na zahtjeve koji su posljedica pomorskih nezgoda i na slučajeve kad je to nužno jer je prijevoznik insolventan ili na drugi način nedostupan tužitelju. Međutim, prijedlog nije prihvaćen.

Prema odredbi istog čl. 4. bis st. 10. Konvencije osiguratelj ima pravo na onu obranu na koju bi imao pravo pozivati se i sam prijevoznik temeljem odredaba Konvencije (osim stečaja), ali ne može isticati drugu obranu na koju bi imao pravo prema svom osiguraniku, već samo ima pravo zahtijevati da se prijevoznik i stvarni prijevoznik pridruže postupku. Osim navedene obrane, osiguratelj ima pravo i na obranu *willful misconduct*⁶⁸ osiguranika, koja je izazvala brojne rasprave za⁶⁹ i protiv.⁷⁰ Kako

⁶⁶ CMI je u LEG/CONF. 13/17 i LEG/CONF. 13/18 bez opredjeljivanja za ili protiv pojedine vrste osiguranja, argumentirao i objasnio funkcioniranje klubova, njihovu djelotvornost u rješavanju šteta za svoje članove, te utjecaj i značenje koje ima direktna tužba kod uzajamnih osiguranja.

⁶⁷ LEG/CONF. 13/15 (ICCL).

⁶⁸ Obrana koja daje pravo osiguratelju odbiti isplatu naknade osiguraniku, ukoliko je šteta nastupila kao posljedica vlastitog namjernog protupravnog čina osiguranika.

⁶⁹ LEG/CONF. 13/11 (International Group), LEG/CONF. 13/13 (ICS), LEG/CONF. 13/14 (ICCL).

⁷⁰ IMO Doc. LEG 83/4/7 (Norveška), LEG/CONF.13/9 (Australija i Norveška) i LEG/CONF. 13/CW/WP/7 (Norveška).

tijekom rada na nacrtu Protokola, tako i na samoj konferenciji, osiguratelji i pomorska industrija isticali su da se obrana *willful misconduct* ne može isključiti jer bi to bilo protivno propisima osiguranja većine država⁷¹ koji zabranjuju stjecanje koristi iz osiguranja temeljem štete koja je posljedica vlastitog namjernog protupravnog čina osiguranika. To načelo i kad nije utvrđeno posebnom zakonskom odredbom, čini sadržaj osnovnih načela i standarda osiguranja općenito, a posebno kod uzajamnih osiguranja gdje članovi uzajamno snose štete. Tužitelju međutim uvijek ostaje pravo na naknadu od prijevoznika i stvarnog prijevoznika koji će tada odgovarati neograničeno, jer prema neizmjenjenoj odredbi čl. 13. Konvencije, prijevoznik ne može ograničiti svoju odgovornost ako je šteta učinjena namjerno ili krajnjom nepažnjom.

Unatoč protivnim stavovima nekih država,⁷² koje su isticale da Montrealska konvencija 1999. godine za zračni prijevoz ne predviđa ovu obranu, prihvaćeno je da ova obrana ostane na raspolaganju osigurateljima jer Montrealska konvencija, iako zahtijeva adekvatno osiguranje, ne predviđa direktnu tužbu prema osigurateljima, pa niti na bilo koji način definira širinu pokrivača niti obranu osiguratelja. Tako osiguratelji zračnih prijevoznika imaju mogućnost isključenja odgovornosti i navođenja obrane u samim policama osiguranja, što široko i koriste.⁷³

4. VISINA OGRANIČENJA ODGOVORNOSTI

Pitanje visine iznosa ograničenja odgovornosti bilo je jedno od najspornijih pitanja o kojem su stajališta ostala potpuno različita do same konferencije i o kojem se i na konferenciji najteže postigla suglasnost, posebno o visini ograničenja odgovornosti zbog smrti i ozljede putnika.

⁷¹ Tako npr. engleski Marine Insurance Act (MIA), 1906, Section 55(2)(a) isključuje iz police svaku štetu koja se može pripisati "willful misconduct" osiguranika.

⁷² Npr. Norveška, iako i norveški zakon predviđa sličnu odredbu: "If the assured has intentionally brought about casualty, he has no claim against the insurer", *Norwegian Marine Insurance Plan 1996*, Paragraph 3-32.

⁷³ Standardna forma Lloyd-ove police osiguranja odgovornosti zrakoplova AVNIA između ostalog sadrži sljedeća isključenja pokrivača:

(1) unlawful use of the aircraft, or for any purpose other than stated in the policy declarations; (2) use outside the prescribed operating limitations of the aircraft's flight manual; (3) operation in violation of the pilot's certificate or medical credential; (4) operation in violation of the civil aviation regulations with the carrier's knowledge; (5) operation absent a current airworthiness certificate or inconsistent therewith; (6) when the number of passengers exceeds the declared maximum; and (7) when the aircraft is operated by any person other than the pilot listed in the policy declarations.

4.1. Visina ograničenja odgovornosti zbog smrti i ozljede putnika

Jedan dio država⁷⁴ zalagao se za visoke iznose ograničenja odgovornosti ističući da Protokol iz 1990. godine nije stupio na snagu jer ga države nisu ratificirale zbog preniskih iznosa ograničenja odgovornosti. Isticano je da se radi toga u okviru Europske zajednice radi na nacrtu regionalne konvencije sa znatno višim iznosima ograničenja i da je Montrealska konvencija iz 1999. godine za smrt i ozljede putnika u zračnom prijevozu prihvatila neograničenu odgovornost. Predlagani su vrlo visoki iznosi ograničenja odgovornosti da bi se spriječilo utvrđivanje iznosa ograničenja regionalnim konvencijama ili nacionalnim pravom, što bi onemogućilo unifikaciju prava na međunarodnoj razini. Za opće ograničenje predloženo je 500.000 SDR do neograničene odgovornosti (npr. Japan), a za objektivnu odgovornost iznos od 350.000 SDR.

Pomorska industrija ICS, ICCL, International Group i IUMI, ali i znatan broj državnih delegacija⁷⁵ isticao je, naprotiv, da raniji Protokol iz 1990. godine nije stupio na snagu jer su iznosi ograničenja odgovornosti bili previsoki (npr. Kina, Koreja) pa nije privukao potreban broj ratifikacija. Ukazivano je također na probleme s kojima će industrija biti suočena u primjeni konvencije jer u praksi ne postoji tržište osiguranja koje može pružiti pokriće za ove rizike s tako visokim iznosima ograničenja odgovornosti.⁷⁶ Stoga je predlagano umjereno povišenje iznosa ograničenja odgovornosti, i to za objektivnu odgovornost od 100.000 do 200.000 SDR, a za opće ograničenje od 250.000 do 400.000 SDR. Nekoliko država⁷⁷ bilo je između tih dvaju prijedloga.

Nakon izraženih tako oprečnih stavova, kao i dodatnih konzultacija s delegacijama, predsjedavajući je podnio "kompromisni" prijedlog⁷⁸ koji je sadržavao sljedeći "paket" s iznosima ograničenja odgovornosti, obveznog osiguranja i direktne tužbe prema osiguratelju:

- iznos od 250.000 SDR po putniku i događaju za ograničenje objektivne odgovornosti prijevoznika za štetu zbog smrti i ozljede putnika koja je posljedica pomorske nezgode, za obvezno osiguranje te odgovornosti i za direktnu tužbu prema osiguratelju,
- iznos od 400.000 SDR po putniku i događaju za ograničenje odgovornosti preko 250.000 SDR za štetu zbog smrti i ozljede putnika koja je posljedica pomorske nezgode

⁷⁴ Norveška, Švedska, Australija, Ujedinjeno Kraljevstvo i pretežit broj država Europske Zajednice.

⁷⁵ Kina, Koreja, Malta, Rusija, Italija, Hrvatska, Španjolska te države s velikim brojem registriranih brodova kao npr. Panama, Bahami, Maršalski Otoci.

⁷⁶ LEG/CONF.13/10, LEG/CONF. 13/11, LEG/CONF. 13/14 i LEG/CONF. 13/18.

⁷⁷ Npr. Danska, Nizozemska i Cipar.

⁷⁸ LEG/CONF. 13/CW/WP/10.

za koju prijevoznik odgovara temeljem presumirane krivnje, te za ograničenje odgovornosti prijevoznika koja ne proizlazi iz pomorske nezgode i koja se temelji na krivnji prijevoznika, koju mora dokazati tužitelj,

- "opt-out clause" kojom se omogućuje prihvaćanje Protokola iz 2002. godine i onim državama u čijem su nacionalnom zakonodavstvu već predviđeni viši iznosi ograničenja odnosno neograničena odgovornost (Japan), ili se viši iznosi ograničenja odgovornosti zahtijevaju,

- dopuštenost obrane osiguratelja kod direktne tužbe, zbog *willful misconduct* osiguranika.

Smatrajući da predloženi iznosi ograničenja odgovornosti još uvijek neće zadovoljiti znatan broj država, u kompromisnom "paketu" je ostavljena i "opt-out clause", tj. mogućnost određivanja visine ograničenja odgovornosti nacionalnim pravom u iznosima višim od onih predviđenih Protokolom iz 2002. godine, pa čak i neograničena odgovornost, ali uz preporuku da se države suzdrže od takvih rješenja koja umanjuju unifikacijske napore. Kao ustupak prijedlozima industrije, u "paketu" je zadržana i mogućnost obrane osiguratelja zbog "*willful misconduct*" osiguranika.

Nakon što je ovaj prijedlog, kao jedini mogući ishod konferencije, kompromisno prihvatila većina država koje su tražile puno više iznose ograničenja odgovornosti, prihvatile su ga i ostale države koje su se zalagale za umjerenije iznose ograničenja odgovornosti, iako uz izražavanje zabrinutosti o mogućnostima provođenja takvog Protokola u praksi, pa iako se činilo da sa ishodom nitko nije zadovoljan, ovaj "kompromisni prijedlog" uključen je u konačni tekst Protokola 2002. godine, koji je zatim gotovo jednoglasno prihvaćen na plenarnoj sjednici konferencije.

Treba posebno istaknuti da, za razliku od Atenske konvencije iz 1974. godine u kojoj je iznos ograničenja bio utvrđen po putniku i putovanju, iznos ograničenja odgovornosti u Atenskoj konvenciji iz 2002. godine utvrđen je po putniku i događaju, što znači još znatnije povišenje odgovornosti prijevoznika po Konvenciji iz 2002., jer u slučaju više štetnih događaja tijekom jednog putovanja ograničenje odgovornosti se primjenjuje na svaki događaj posebno, a ne kao ranije na cijelo putovanje.

4.2. Visina ograničenja odgovornosti za gubitak i oštećenje prtljage

Iznosi ograničenja odgovornosti za osobnu prtljagu Atenskom konvencijom iz 2002. godine povišeni su za 25% u odnosu na Protokol iz 1990. godine, te iznose 2.250 SDR po putniku za ručnu prtljagu, odnosno maksimalno 3.375 SDR po putniku za bilo koju drugu prtljagu.

Iznos ograničenja odgovornosti za vozila povišen je za 27% u odnosu na Protokol iz 1990. godine i iznosi 12.700 SDR po vozilu.

Iznosi franšiza su također povišeni, ali samo za 10% u odnosu na Protokol iz 1990. godine i iznose 330 SDR za vozila, a 149 SDR za ostalu prtljagu.⁷⁹

4.3. Postupak za reviziju Protokola i iznosa ograničenja odgovornosti

Izmjene ili dopune Protokola izvršit će se na diplomatskoj konferenciji koju će sazvati IMO na zahtjev najmanje jedne trećine država ugovornica.⁸⁰

Međutim, Protokolom je predviđen i pojednostavljeni postupak,⁸¹ bez sazivanja posebne diplomatske konferencije, ukoliko se želi povišiti i uskladiti samo iznose ograničenja odgovornosti, bez izmjena ostalih odredbi Konvencije. Po tom pojednostavljenom postupku mogli bi se mijenjati iznosi iz čl. 3. st. 1. (iznos ograničenja objektivne odgovornosti prijevoznika), čl. 4. bis st. 1. (iznos obaveznog osiguranja i direktne tužbe), čl. 7. st. 1. (iznos ograničenja odgovornosti temeljem krivnje prijevoznika) te čl. 8. (iznosi ograničenja odgovornosti za gubitak i oštećenja prtljage).

Pojednostavljeni postupak za izmjenu iznosa ograničenja odgovornosti pokreće se zahtjevom najmanje polovice ukupnog broja država ugovornica, ali ni u kom slučaju ne manje od šest država. Zahtjev se dostavlja svim članicama IMO-a i državama ugovornicama, a u roku, ne kraćem od 6 mjeseci od dostave zahtjeva, na Pravnom odboru IMO-a na kojem mogu sudjelovati sve države članice Protokola bez obzira da li su članice IMO-a, usvojit će se zahtjev ako za njega glasuje najmanje dvije trećine prisutnih država ugovornica koje glasuju, pod uvjetom da je najmanje polovica ukupnog broja država ugovornica Atenske konvencije iz 2002. godine (kako je revidirana Protokolom iz 2002. godine) prisutno u vrijeme glasovanja o izmjenama.

Obavijest o tako usvojenim izmjenama iznosa bit će dostavljena svim državama članicama te će se smatrati da su izmjene prihvaćene ukoliko u periodu od 18 mjeseci od dostave obavijesti najmanje jedna četvrtina država koje su u vrijeme usvajanja izmjena bile države ugovornice izjavi da ne prihvaća izmjene i o tome obavijest pošalje Generalnom sekretaru IMO-a. U tom slučaju smatrat će se da izmjene nisu prihvaćene i neće stupiti na snagu, dok će u suprotnom, po proteku 18 mjeseci od dana obavijesti o usvajanju izmjena, te izmjene stupiti na snagu. Povišeni iznosi obvezuju države ugovornice Konvencije iz 2002. godine bez obzira da li su one sudjelovale u postupku izmjena, osim ako Konvenciju ne otkazu u roku od 6 mjeseci od primitka obavijesti o usvojenim izmjenama.

⁷⁹ Čl. 8. Atenske konvencije 2002.

⁸⁰ Čl. 22. Atenske konvencije 2002.

⁸¹ Čl. 23. Atenske konvencije iz 2002. godine.

5. ZASTARNI ROK I NADLEŽNOST SUDA ZA ODŠTETENE ZAHTJEVE

5.1. Zastarni rok

Prema čl. 16. st. 1. Atenske konvencije iz 2002. godine, jednako kao i prema Atenskoj konvenciji iz 1974. godine, zastarni rok za podnošenje odštetnog zahtjeva iznosi dvije godine, a rok počinje teći:

- (a) u slučaju tjelesne ozljede putnika od dana iskrcaja putnika;
- (b) u slučaju smrti putnika koja je nastala tijekom prijevoza, od dana kad se putnik trebao iskrcati, a u slučaju tjelesne ozljede koja se dogodila tijekom prijevoza, a zbog koje je nastupila smrt putnika nakon njegova iskrcaja, od dana smrti, pod uvjetom da to razdoblje nije duže od tri godine od iskrcaja putnika s broda;
- (c) u slučaju gubitka ili oštećenja prtljage, od dana iskrcaja ili dana kad je trebala biti iskrcana, ovisno što je kasnije.

Međutim, čl. 16. st. 3. Atenske konvencije iz 2002. godine omogućava sudovima pred kojima se vodi postupak obustavu i prekid postupka po nacionalnim propisima, što omogućava produženje zastarnog roka i do tri godine od dana kada je tužitelj saznao ili morao saznati za povredu, gubitak ili štetu izazvanu nezgodom, ali ne duže od pet godina od iskrcaja putnika ili dana kada je iskrcaj trebao uslijediti. Na produženju zastarnog roka inzistiralo se prije svega radi sve većeg broja super brzih brodova što kao popratnu pojavu dovodi do sve većeg broja povreda (glave i vrata) uslijed naglih pokreta⁸² čije dijagnosticiranje zahtijeva duži period.

Iako je tijekom rada na nacrtu⁸³ kao i na samoj konferenciji isticano da u praksi nije bilo sporova zbog zastarnog roka,⁸⁴ i da stoga nema potrebe za njegovim mijenjanjem, prihvaćena je navedena odredba prema kojoj se zastarni rok zapravo produžuje na pet godina, jer će tužitelj uvijek moći tvrditi da je za štetu saznao naknadno, dok će se suprotno moći teško dokazati. To će zahtijevati od prijevoznika dodatnu administraciju i čuvanje evidencije o putnicima na brodu za period od 5 godina, jer će u protivnom teško biti utvrditi da li je netko uopće i bio putnik na određenom brodu i da li je pretrpio kakvu nezgodu. Ako se ima na umu da moderni brodovi imaju i po 3.000 putnika na putovanju, nije teško zamisliti kolike administrativne probleme će izazvati ova odredba u praksi.

⁸² "whiplash injuries"

⁸³ IMO Doc. LEG 83/4/8 (SAD).

⁸⁴ Predstavnik CMI-a istakao je da nema saznanja da je dužina zastarnog roka predstavljala problem u praksi prilikom primjene Atenske konvencije iz 1974. godine.

5.2. Nadležnost suda za odštetne zahtjeve

Odredba čl. 17. st. 1. Atenske konvencije iz 2002. godine u pogledu nadležnosti suda za podnošenje odštetnih zahtjeva prema prijevozniku, temeljem odredbe čl. 3. i 4. Konvencije, ostala je ista u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974. godine.⁸⁵ Međutim, odredbom čl. 17. st. 2. Atenske konvencije iz 2002. godine⁸⁶ predviđena je nadležnost istih sudova i za odštetne zahtjeve po direktnoj tužbi prema osigurateljima temeljem čl. 4. bis Konvencije iz 2002. godine, pa će i u tim slučajevima tužitelj imati pravo podnijeti zahtjev pred jednim od navedenih sudova prema svom izboru.

Posljedica te odredbe je da će osiguratelji moći biti tuženi u raznim jurisdikcijama izvan svoga sjedišta, pa i kad su zahtjevi posljedica istog događaja, jer svaki tužitelj za sebe ima pravo izbora nadležnog suda, što će bitno utjecati na povećanje troškova sporova.

6. STUPANJE NA SNAGU I ZAVRŠNE ODREDBE

6.1. Stupanje na snagu

Temeljem odredbe članka 22. bis, završne odredbe iz čl. 17. do 25. Protokola iz 2002. postaju završne odredbe Atenske konvencije iz 2002. godine.

Prema odredbi čl. 17. završnih odredbi Protokola iz 2002. godine Protokol je otvoren za potpisivanje od 1. svibnja 2003. do 30. travnja 2004. godine, a nakon toga ostaje otvoren za pristupanje.

Istom odredbom utvrđeno je da države ne mogu prihvatiti Protokol iz 2002. godine ako ne otkazu, ukoliko su ugovornice: Atensku konvenciju iz 1974. godine, Protokol iz 1976. godine i Protokol iz 1990. godine, i to sa danom kad za tu državu stupa na snagu Protokol iz 2002. godine.

Odredbom čl. 20. završnih odredbi, utvrđeno je da Protokol iz 2002., stupa na snagu 12 mjeseci nakon što ga 10 država potpiše bez rezerve ratifikacije ili prihvata

⁸⁵ Sudovi nadležni za odštetene zahtjeve prema čl. 17. st. 1. su:

- (a) sud mjesta stalnog boravišta ili poslovnog sjedišta tuženika, ili
- (b) sud mjesta polaska ili sud odredišta prema ugovoru o prijevozu, ili
- (c) sud prebivališta ili stalnog boravišta tužitelja, ako tuženik ima poslovno sjedište i podvrgnut je sudbenosti te države, ili
- (d) sud države gdje je sklopljen ugovor o prijevozu, ako tuženik ima poslovno sjedište i podvrgnut je sudbenosti te države.

⁸⁶ Tužba temeljem odredbe čl. 17. st. 4. bis, bit će podnesena, prema izboru tužitelja, pred jednim od sudova pred kojim tužba može biti podnesena protiv prijevoznika ili stvarnog prijevoznika u skladu sa st. 1.

ili odobrenja, ili kad deset država položi ispravu o ratifikaciji, prihvaćanju ili odobrenju. Za države koje ratificiraju ili prihvate Protokol nakon ispunjenja uvjeta za njegovo stupanje na snagu, Protokol stupa na snagu tri mjeseca nakon polaganja odgovarajuće isprave, ali ne prije nego Protokol stupi na snagu.

Tu treba dodati da prilikom ratifikacije države i dalje mogu izvršiti rezervu predviđenu odredbom čl. 22. Konvencije koja je ostala neizmijenjena, da se Konvencija ne primjenjuje kada su i putnik i prijevoznik državljanini te države.

6.2. Države s više pravnih sustava

Odredba čl. 18. završnih odredbi Protokola iz 2002. godine predviđa mogućnost da se države u okviru kojih postoji više različitih pravnih sustava posebnom izjavom izjasne da li se prihvaćanje Protokola iz 2002. godine odnosi na cijeli teritorij države ili na teritorijalnu jedinicu te države i koju.⁸⁷ U tom slučaju obveza države članice u pogledu izdavanja potvrde o osiguranju podrazumijeva obvezu teritorijalne jedinice u kojoj je brod registriran, a isto tako svako pozivanje na nacionalno pravo, sudove, valutu itd. podrazumijeva pozivanje na pravo, sudove, valutu teritorijalne jedinice.

Nije, međutim, izričito rečeno da li država koja prihvati Protokol samo za jednu svoju teritorijalnu jedinicu (od njih više) ima status države ugovornice ili taj status ima njezina teritorijalna jedinica, i da li država, ili njezina teritorijalna jedinica, ima prava u pogledu glasovanja.⁸⁸

6.3. Regionalne ekonomske integracijske organizacije

Na zahtjev Europske zajednice u Protokol je unesena posebna odredba koja omogućava pristupanje Protokolu iz 2002. godine i regionalnim ekonomskim integracijskim organizacijama koje su osnovale suverene države i na nju prenijele određene ovlasti koje su predmet reguliranja ovog Protokola. Tvrdilo se da je to potrebno jer bez takve odredbe članice Europske zajednice ne bi mogle postati članice Protokola, s obzirom da su uređenje pitanja priznanja i ovrhe stranih odluka prenijele na Europsku zajednicu pa o tim pitanjima više ne mogu samostalno odlučivati.⁸⁹

⁸⁷ Npr. u SAD-u pojedine federalne države imaju različite pravne sisteme pa se željelo omogućiti da u slučaju neprihvatanja Protokola od strane SAD-a, pojedine teritorijalne jedinice ipak mogu pristupiti Protokolu.

⁸⁸ To je važno npr. u postupku izmjena Protokola po pojednostavljenom postupku temeljem članka 23., te utvrđivanja broja država ugovornica potrebnog za stupanje na snagu Protokola iz članka 20. Nasuprot ovom članku gdje to pitanje nije riješeno, status glasovanja Regionalnih ekonomskih integracijskih organizacija i njihovih članica izričito je riješen u čl. 19. Protokola 2002. godine. Vidi pobliže: *infra* pod 6.3.

⁸⁹ LEG/CONF. 13/7

Tako je člankom 19. Protokola po prvi puta u jednoj međunarodnoj konvenciji donesenoj u okviru IMO-a omogućeno da regionalna ekonomska organizacija kao što je Ekonomska zajednica, postane strankom Protokola odnosno Konvencije. Potrebno je, međutim, prilikom ratifikacije, prihvaćanja, odnosno pristupanja, specificirati koje su ovlasti prenesene na regionalnu organizaciju, te ukoliko se ništa ne specificira, smatrat će se da su prenesene sve ovlasti. Pri tome je izričito rečeno da kod glasovanja o pitanjima prenesenim na regionalnu organizaciju ona ima onoliko glasova koliko ima država članica u svom sastavu, ali neće glasovati ukoliko glasuju države članice svaka za sebe.

Isto tako, u čl. 19. st. 3. završnih odredbi Protokola utvrđeno je da se regionalna organizacija neće brojiti kao država ugovornica dodatno njezinim članicama koje su države ugovornice kad god je broj država ugovornica relevantan, kao npr. u članku 20. (stupanje na snagu), članku 23. (pojednostavljeni postupak izmjena iznosa ograničenja odgovornosti) itd.

Prilikom utvrđivanja teksta članka 19. koji se odnosi na regionalne ekonomske integracijske organizacije, Brazil je podnio prijedlog za dopunu tog članka pa je osnovana radna grupa u svrhu usklađenja teksta tog članka, ali prijedlog nije prihvaćen.⁹⁰ Na ponovni prijedlog Brazila donesena je posebna rezolucija⁹¹ kojom se traži od IMO-a donošenje jedne općenite odredbe koja bi na unificirani način utvrdila uvjete pristupanja i položaj regionalnih ekonomskih integracijskih organizacija u svim sadašnjim i budućim konvencijama u kojima se za to ukaže potreba.

7. IZGLEDI ZA STUPANJE NA SNAGU PROTOKOLA IZ 2002. GODINE I PRAVNO-EKONOMSKE IMPLIKACIJE KOJE IZ TOGA PROIZLAZE

7.1. Reagiranj nakon donošenja Protokola iz 2002. godine

Pri izradi nacрта Protokola, a posebno na samoj konferenciji, pomorska industrija i osiguratelji isticali su da bi Protokol mogao ostati neostvariv u praksi zbog izuzetno visokih iznosa ograničenja i svih ostalih pooštrenih uvjeta odgovornosti pomorskog prijevoznika, ali se ta upozorenja nisu uzimala u obzir.

⁹⁰ LEG/CONF 13/CW/WP.1, LEG/CONF 13/CW/WP.4

⁹¹ LEG/CONF 13/CW/WP.8, LEG/CONF. 13/DC/2. Vidi također *supra* bilj. 20.

Nije stoga neobično da je vrlo brzo došlo do različitih reagiranja povodom tek donesenog Protokola.⁹² Ta reagiranja pokazuju da su i razmišljanja i prognoze u pogledu izgleda za ratifikaciju i stupanje na snagu Protokola iz 2002. godine dijametralno suprotna, kao što su bili i stavovi u pogledu pojedinih pitanja na samoj konferenciji.⁹³

7.2. Izgledi za stupanje na snagu Protokola iz 2002. godine u okviru Ekonomске zajednice

S jedne strane su mišljenja koja nemaju dvojbe da bi Protokol iz 2002. godine mogao stupiti na snagu u vrlo kratkom roku,⁹⁴ a zasnivaju se prije svega na determiniranosti Europske zajednice,⁹⁵ koja se već tjedan dana nakon donošenja Protokola izjasnila da su odredbe Protokola u skladu s odrednicama Europske zajednice utvrđenim još u ožujku 2002. godine u odnosu na pomorski prijevoz putnika,⁹⁶ kao i nekih država u okviru Europske zajednice da će učiniti sve da se Protokol ratificira što prije.⁹⁷

Ekonomska zajednica je stoga već i poduzela određene korake prema ostvarenju namjere prihvaćanja Protokola iz 2002. godine. Tako je već 24. lipnja 2003. godine Europska Komisija podnijela prijedlog Odluke o prihvaćanju Protokola iz 2002. godine

⁹² Već i prije nego je na samoj Konferenciji usvojen Završni akt o donošenju Protokola iz 2002. godine, komentar u *Lloyd's Listu* od 31. listopada 2002., naglašava pooštrene uvjete Protokola i izražava sumnju da će Protokol implementirati u praksi veći broj država: Brewer, James, Experts warn of Passenger Liability Chaos, *Lloyd's List*, 31. 10. 2002.; Suprotno tome: Roseg, Erik, Worldwide Regime the Answer to Passenger Liability, *Lloyd's List* od 4. 11. 2002., <http://www.lloydslist.com> posjećena 4.11.2002.

⁹³ Različita mišljenja nastavljaju se nizati nakon konferencije. Vidi: Brewer, James, Passenger Liability Plan awaits Support, *Lloyd's List*, 4. 11. 2002.; Brewer, James, Defence Case made on Athens Convention, *Lloyd's List*, 5. 11. 2002.; Gogarty, Rory; Clanchy, James, Cruising towards strict Liability Holiday Claims, *Lloyd's List*, 27. 11. 2002.; Gray, Tony, Liability Ruling within a Year, *Lloyd's List*, 28. 11. 2002., Aline De Bievre, Controversy still clouding Athens Convention 2002., *Lloyd's List*, 02. 04. 2003. <http://www.lloydslist.com> posjećena 03. 04. 2003.; Mulrenan, Jim, Conflict spirals over the Athens Protocol, *TradeWinds*, 8. 11. 2002.

⁹⁴ Roseg, Erik, The Entry into Force of the Athens Convention 2002., *Papers for Seminar: "Possible Implications of the New Athens Protocol"*, Hamburg, 5. 12. 2002.

⁹⁵ Izjava Europske komisije IP/02/1631, 7. 11. 2002.

⁹⁶ Prijedlog Europske komisije za reguliranje odgovornosti pomorskog prijevoza putnika u okviru Ekonomске zajednice sadržavao je 6 ključnih elemenata: 1. kauzalna odgovornost, 2. iznos ograničenja odgovornosti ne manji od 250.000 SDR, 3. dodatna odgovornost za slučaj krivnje, 4. obavezno osiguranje, 5. direktna tužba i 6. primjena na cijelom teritoriju Europske zajednice uključujući prijevoze unutar država članica, COM (2002) 158 final, Brussels, 25. 3. 2002. www.europarl.eu posjećena 14. 8. 2003.

⁹⁷ Izjava za tisak Federalnog Ministarstva Transporta Njemačke od 1. 11. 2002.

od strane Ekonomske zajednice kojom se uz ostalo predlaže i da sve države članice Europske zajednice postanu stranke Protokola iz 2002. godine prije kraja 2005. godine.⁹⁸ Kao što je već rečeno, Protokol iz 2002. godine je prvi instrument IMO-a koji uključuje mogućnost da Europska zajednica postane stranka, u odnosu na onaj dio Protokola koji se odnosi na priznanje i izvršenje stranih presuda što su države članice delegirale na Europsku zajednicu. Europska zajednica stoga želi osigurati da što prije postane stranka Protokola kako bi omogućila prihvaćanje Protokola i od strane Država članica. Kako bi se taj postupak ubrzao, nacrtom odluke predlaže se obvezivanje Protokolom već samim potpisivanjem Protokola bez uvjeta ratifikacije.⁹⁹

Također je istaknuto da će Europska Komisija predložiti direktivu za implementaciju odredaba Protokola koje se odnose na odgovornost za smrt i tjelesne ozljede putnika morem kako bi se harmonizirala i ujednačila ta pravila u okviru zajednice još prije 2004. godine.¹⁰⁰

Stoga, ako Europska zajednica prihvati i potpiše Protokol iz 2002. godine, znači da će ga prihvatiti i svih 15 članica Europske zajednice, što je dovoljno za njegovo stupanje na snagu. Sam postupak može se provesti u okviru Europske zajednice vrlo brzo pa bi Protokol, po nekim predviđanjima, mogao stupiti na snagu za nešto više od godine dana. Tome treba dodati veliku vjerojatnost da će u tom slučaju Protokol ratificirati vrlo brzo i države kandidati za Europsku zajednicu,¹⁰¹ kao i neke razvijene države koje su podržavale uvjete i iznose ograničenja odgovornosti kako su utvrđeni u Protokolu ili čak i više.¹⁰²

7.3. Izgledi za stupanje na snagu Protokola iz 2002. godine izvan Ekonomske zajednice

Nasuprot tome, gotovo je izvjesno da države koje nisu ratificirale Atensku konvenciju iz 1974. i Protokol iz 1990. godine zbog toga što su smatrale da su i ti iznosi ograničenja odgovornosti previsoki, kao npr. Kina, Koreja i neke druge dalekoistočne države,¹⁰³ a u kojima se prema statistikama preveze oko 40% ukupnog

⁹⁸ Commission of the European Communities: Proposal for a Council Decision COM (2003)375 final, 24. 06. 2003, <http://www.europarl.eu> posjećena 14. 8. 2003.

⁹⁹ Ibid.

¹⁰⁰ Ibid.

¹⁰¹ Cipar, Estonija, Latvija, Litva, Češka Republika, Mađarska, Poljska, Slovačka, Slovenija i Malta.

¹⁰² Norveška, Island, Australija, Kanada, Japan.

¹⁰³ Pomorska industrija Singapura je protiv ratifikacije Protokola 2002., Jinks, Beth, Shipping lines wary of possible huge cruise claims. Singapore Shipping Times, 19. 3.. 2003.

godišnjeg prijevoza putnika trajektima,¹⁰⁴ zasigurno neće ratificirati Protokol iz 2002. godine. Realnost upućuje na činjenicu da pomorski prijevoz u tom dijelu svijeta ima drugačiju socijalnu i političku funkciju. Putnički prijevoz čija je svrha povezivanje mnogobrojnih otoka s kopnom često obavlja država ili državne kompanije pa su cijene karata zbog političkih razloga često tolike da ne pokrivaju ni nužne tekuće troškove poslovanja i održavanja broda te nema mogućnosti prebacivanja povećanih troškova osiguranja na putnike. Stoga nije realistično očekivati da bi te države ratificirale Protokol koji povisuje odgovornost prijevoznika za gotovo šest puta, pa putnici u tom dijelu svijeta zasigurno neće uživati zaštitu utvrđenu Protokolom iz 2002. godine. Statistički podaci pak, pokazuju,¹⁰⁵ da je nezaobilazna činjenica da su se tragedije s brojem smrtnih slučajeva putnika koji se broje u tisućama, događale upravo u nezgodama trajekata u tim dijelovima svijeta,¹⁰⁶ za razliku od brodova kružnih putovanja, gdje je bilo 6 smrtnih slučajeva u zadnjih 25 godina.¹⁰⁷

7.4. Izgledi za stupanje na snagu Protokola iz 2002. godine u Sjedinjenim Američkim državama

Nije izvjesno niti da li će, i kada, Protokol iz 2002. godine biti ratificiran u Americi. Naime, Amerika ima vrlo jaku industriju kružnih putovanja,¹⁰⁸ a ta industrija se značajno angažirala protiv određenih rješenja iz Protokola 2002. godine, kako za vrijeme rada na nacrtu Protokola, tako i za vrijeme konferencije,¹⁰⁹ a stajališta američke

¹⁰⁴ Podaci Ferrynews, prema Barnes Graham, op. cit.

¹⁰⁵ FERY INCIDENTS WITH SIGNIFICANT PASSENGER LOSSES (13 February 2002 with an addition 31 July 2002) compiled by Roger Ingles of Elysian Insurance Services, <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/insurance/Passengerlosses.xls> posjećena 18. 7. 2003.

¹⁰⁶ U sudaru broda "Dona Paz", Filipini 1987, bilo je 4.341 stradalih, a u nesreći broda "Neptun" na Haitima 1993. godine bilo je oko 2000 stradalih, prema: Hasche, Christoph, The 2002 Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, Lecture at the International Bar Association Committee A: Maritime and Transport Law, San Francico, 15, September 2003. <http://de.taylorwessing.com> posjećena 19. 10. 2003., vidi i: Booth, Liz, Marine Casualties, Ferry Casualties, vol. 16, Issue 4, April, 2002.

¹⁰⁷ SIGNIFICANT CRUISE SHIP LOSSES 1979 ONWARDS, MAJOR LOSSES eg. Fire, collision, grounding etc. EXCLUDES INDIVIDUAL INCIDENTS eg. Slip & fall, <http://www.folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/insurance/PassengerLosses.xls> posjećena 18. 7. 2003.

¹⁰⁸ U 2000. godini čak 7.325.302 od ukupno 12.008.527 putnika kružnih putovanja su bili američki državljani. Prema: ShipsPax, Statistics 01.

¹⁰⁹ IMO Doc. LEG 83/4/8, LEG/CONF.13/14, LEG/CONF. 13/15 i LEG/CONF. 13/16.

industrije u velikom dijelu su podržana i stavovima pravne teorije putem Američkog društva za pomorsko pravo.¹¹⁰

Treba, međutim, naglasiti da je upravo radi Amerike predviđena posebna odredba za države s različitim pravnim sustavima koja omogućava ratifikaciju Protokola samo za jednu (ili više) teritorijalnih jedinica u okviru države članice, te da, s obzirom da Amerika ne priznaje ograničenje odgovornosti za smrt i tjelesne povrede putnika, uključenje *opt-out clause* u Protokol, također omogućava američko prihvaćanje Protokola. Pretpostaviti je ipak da će Amerika s više opreza pristupiti ratifikaciji Protokola i nakon što se utvrde sve pravne i praktične implikacije te izvrši praktična priprema, u Americi tako značajne industrije, za nova rješenja koja donosi Protokol iz 2002. godine.¹¹¹ Međutim, čak ako Amerika i ne ratificira Protokol iz 2002. godine, s obzirom da su upravo američki državljani vrlo česti putnici kružnih putovanja, Protokol će se zasigurno primjenjivati pred američkim sudovima temeljem ugovora o prijevozu, i u slučaju da ga Amerika ne ratificira.

7.5. Pravne i ekonomske implikacije stupanja Protokola iz 2002. godine na snagu

Zastupnici pravne teorije i prakse umjerenijih stajališta i prognoza o izgledima za stupanje Protokola iz 2002. godine na snagu upozoravaju da će za implementaciju odredaba Protokola biti potrebna praktična priprema i industrije, a i država ugovornica na nova rješenja koja će bez sumnje imati brojne pravne, ekonomske i praktične implikacije, pa će biti potrebno određeno vrijeme za te pripreme.

Tako je na seminaru održanom u Hamburgu samo mjesec dana nakon konferencije¹¹² ukazano na niz pravnih i ekonomskih implikacija u slučaju inkorporiranja Protokola u njemačko pravo, posebno u odnosu na položaj banaka kao hipotekarnih vjerovnika. Iako Protokol iz 2002. godine nema direktan utjecaj na hipoteku na brodu, istaknut je velik indirektan utjecaj i niz pitanja s tim u vezi koja će trebati kritički razmotriti i riješiti prije nego dođe do ratifikacije Protokola.

¹¹⁰ Maritime Law Association of the US, Position Paper on the Proposed Protocol to the 1974 Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 16. 7. 2001, <http://www.mlaus.org/article> posjećena 22.3.2003.

¹¹¹ Kaye, Rose & Maltzman, Batten the hatches, IMO sets a stormy course with a new Athens convention, LLP, April 2003, www.kayerose.com/Articles/articles46.html posjećena 12. 8. 2003.

¹¹² Moore, Chris; Hungar, Jan, Legal issues arising out of the Protokol; Barnes, Graham, Conclusions and possible Solutions; Massey, Peregrine, New IMO Protokol. Consequences and political Realities, Club's Position; Seminar: Possible Implications of the New Athens Protokol, Hamburg, 5. 12. 2002.

Ta pitanja prizlaze iz sljedećih činjenica:

1. tražbine zbog smrti i ozljeda osoba osigurane su privilegijem na brodu te imaju prvenstvo namirenja iz vrijednosti broda, što znači da će kod ovrhe, takve privilegirane tražbine imati prednost pred tražbinama hipotekarnog vjerovnika, što će mu otežati mogućnost naplate,

2. tražbine zbog ozljeda i smrti putnika osigurane su i obveznim osiguranjem pa ako ih plati osiguratelj obveznog osiguranja, na njega će nakon plaćanja naknade prijeći pomorski privilegij i pravo pvenstvenog namirenja iz broda ispred hipotekarnog vjerovnika,

3. kad osiguratelj obveznog osiguranja iz bilo kojeg razloga ne plati naknadu, putnik će imati pravo privilegiranog namirenja iz broda, a s obzirom da su u pitanju visoki iznosi naknade, hipotekarnim vjerovnicima će opet biti otežana mogućnost naplate iz broda,

4. pravo privilegiranog namirenja iz broda prestaje ako brod propadne, pa dolazi do zapanjujuće i apsurdne situacije da će hipotekarni vjerovnik biti u boljoj poziciji u slučaju propasti broda (iako tom prilikom može doći i do gubitka života i ozljeda putnika), jer će hipotekarni vjerovnik imati pravo naplate iz osigurnine broda po polici trupa i stroja (*Hull & Machinery*).

Uz navedeno, s obzirom na pravo oštećenog na direktnu tužbu prema osiguratelju, uobičajeni prijenos prava iz P&I osiguranja (*assignment of insurance*), kao jedno od značajnih sredstava osiguranja otplate kredita, izgubit će na svojoj vrijednosti (u najmanju ruku do iznosa obveznog osiguranja) ako obvezno osiguranje putnika ostane u okviru P&I pokrića. Zbog umanjene zaštite putem drugih sredstava osiguranja kredita (hipoteke i *assignmenta* osiguranja), banke kao hipotekarni vjerovnici morat će razmisliti o drugim vidovima osiguranja kredita.¹¹³ Osiguranje hipotekarnog rizika putem *mortgage interests insurance (MII)*, u tim će okolnostima svakako biti viši pa stoga i skuplji, a troškove će opet snositi brodovlasnik koji će ih opet nastojati prebaciti na putnike.

Ukazano je i na niz neriješenih pitanja u odnosu na obvezno osiguranje:

1. Da li će P&I klubovi prihvatiti i na koji način nastaviti pružati ovo pokriće nejednakog potencijalnog rizika putničkih brodova s obzirom na druge brodove;

2. Da li na tržištu osiguranja postoje komercijalni osiguratelji koji će biti voljni i u mogućnosti pružiti pokriće u skladu s Protokolom, do kojeg iznosa i koje kvalitete;

3. Kako će se povećani troškovi osiguranja odraziti na socijalnu poziciju putnika koji ovise o pomorskom prijevozu (npr. svakodnevni prijevoz trajektima na posao) na koje će se prebaciti trošak osiguranja kroz povećane cijene karata, posebno ako

¹¹³ Athens Protocol shocks P&I Clubs, *Lloyd's List* 19. 2. 2003., www.lloydslist.com posjećena 20. 2. 2003.

već imaju osobno osiguranje pa će te troškove plaćati dva puta, dok šteta može biti naknađena samo jedanput;

4. Koje posljedice će imati industrija zbog povećanih troškova osiguranja ako ih ne bude mogla prebaciti na putnike.

Osim navedenog, Protokol iz 2002. godine svakako će imati i posredni utjecaj na turističku industriju. Naime, za pretpostaviti je da će se jedan dio brodova namijenjenih *cruising* putovanjima, registrirati u državama koje nisu stranke Protokola iz 2002. godine, pa će vjerojatno i destinacije tih brodova biti usmjerene prema državama koje nisu članice Protokola iz 2002. godine. To stoga što države stranke Protokola iz 2002. godine, ne samo da će morati brinuti da brodovi registrirani u toj državi imaju svjedodžbu o osiguranju u skladu s Protokolom, nego će morati zahtijevati da svi brodovi koji uplovljavaju/isplovljavaju u/iz njezinih luka imaju takvu svjedodžbu bez obzira da li su registrirani ili ne, u državi stranci Protokola iz 2002. godine.

7.6. Nastojanja P&I klubova u iznalaženja praktičnih rješenja vezanih za osiguranje, za slučaj stupanja na snagu Protokola iz 2002. godine

Nakon Konferencije, osiguratelji nastoje pronaći rješenja za praktičnu primjenu Protokola iz 2002. godine i diskusije se vode u okviru *International P&I Group* da li ograničiti ovaj rizik i na koji iznos. Direktoriji pojedinih klubova u čijoj je ingerenciji donošenje takvih odluka, već su imali ovo pitanje na dnevnim redovima svojih sastanaka. I dok neki klubovi, u čijem članstvu je veći dio svjetske putničke flote, zastupaju ideju da brodovlasnici u okviru P&I klubova trebaju ostati ujedinjeni¹¹⁴, drugi klubovi, posebno oni, manje involvirani u poslovanje putničkih brodara žele isključiti ili barem limitirati ovaj potencijalno visoki rizik koji time prestaje biti uzajamni rizik.¹¹⁵ To može dovesti do podjele unutar P&I osiguranja,¹¹⁶ a što sigurno nije ni u čijem interesu.

Navodi se niz razloga za i protiv ograničenja ovih rizika pa ukoliko se klubovi odluče za ograničenje, postavljaju se tada i dodatna pitanja.

¹¹⁴ UK Club wants owners to stay united, Tradewinds, 18. 7. 2003., Owners 'facing terror cover crises', *Lloyd's List*, 27. 08. 2003.

¹¹⁵ Johnston, Colin, Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, SSA 3rd Maritime Law Seminar - March 2003.

¹¹⁶ Cruise owners' cover to soar, Tradewinds, 24. 01. 2003., Athens Protocol shocks P&I Clubs, *Lloyd's List* 19. 2. 2003, Passenger limit foxes P&I Clubs, Tradewinds, 04. 07. 2003., Rift in P&I Clubs, Tradewinds 17. 10. 2003.

Jedno od tih pitanja je svakako, da li bi se limit odgovornosti trebao utvrditi samo za putničke brodove ili za sve brodove na koje se mogu odnositi zahtjevi putnika, bez obzira da li oni prevoze putnike ili ne. Naime, u slučaju sudara putničkog i teretnog broda, a kada je za sudar odgovoran teretni brod, potraživanja putnika mogu se upraviti i prema teretnom brodu.

Drugo, također značajno pitanje je, da li se ograničenje treba primijeniti samo na potraživanja putnika ili i potraživanja posade, jer poznato je da putnički brodovi, osobito oni za kružnja putovanja, imaju i stotine članova posade čija potraživanja mogu također biti značajna.

Osim toga, postavlja se pitanje i da li ograničenje primijeniti na sva potraživanja ili samo na potraživanja zbog smrti i tjelesnih ozljeda, te da li ograničenje utvrditi *per capita* ili utvrditi globalno ograničenje.

U svakom slučaju posebno važno je svakako pitanje visine samog ograničenja bez obzira na način njegovog utvrđenja. Da li ograničenje utvrditi u skladu sa sadašnjim programom reosiguranja, koje se iz godine u godinu može mijenjati, ili ga utvrditi neovisno o njemu? Pri tome će se morati voditi računa i o troškovima takvog reosiguranja. Stoga se kao jedna od mogućnosti iznalaženja rješenja, navodi poseban program reosiguranja odgovornosti za putnike odvojeno od općeg programa reosiguranja P&I klubova.¹¹⁷

Međutim, obzirom da se *International P&I Group* sastoji od 13 klubova diljem svijeta, malo je vjerojatno da će se konačna odluka usuglasiti i donijeti do obnove osiguranja za 2004/2005 osigurateljnu godinu.

7.7. Hrvatsko pravo u pogledu odgovornosti za smrt i ozljede putnika u pomorskom prijevozu *de lege lata* i *de lege ferenda*

Obzirom da je Republika Hrvatska stranka Atenske konvencije iz 1974. i njenog Protokola iz 1976. godine, hrvatski Pomorski zakonik usvojio je režim odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika iz Atenske konvencije 1974. godine. Isto tako usvojio je i iznos ograničenja te odgovornosti prema Konvenciji iz 1974. godine odnosno njezinom Protokolu iz 1976. godine koji za smrt i tjelesne ozljede putnika iznosi SDR 46.666.

Hrvatska je stranka i Protokola iz 1990. godine Atenskoj konvenciji iz 1974. godine, koji nije stupio na snagu jer su ga potpisale samo 3 države. Međutim, u nacrtu prijedloga

¹¹⁷ P&I passenger liability blow may be closer than clubs feared. *Lloyd's List*, 15. 05. 2003.

Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika.¹¹⁸ uključene su i izmjene u pogledu iznosa ograničenja odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika u skladu s iznosima iz Protokola iz 1990. godine, u iznosu od SDR 175.000. Iako je Hrvatska stranka Protokola iz 1990. godine, obzirom da sam Protokol još uvijek nije stupio na snagu jer ga nije prihvatilo 10 država kako je po samom Protokolu predviđeno za njegovo stupanje na snagu, smatramo da Hrvatska još nije obvezna mijenjati iznose ograničenja odgovornosti. Međutim, ovom izmjenom Pomorskog zakonika ako bi bila prihvaćena, (prijedlog izmjena je još uvijek u saborskoj proceduri), Hrvatska bi zadržala režim odgovornosti iz Atenske konvencije iz 1974. godine koja je još uvijek na snazi, a povisila bi iznos ograničenja odgovornosti u skladu s Protokolom iz 1990. godine. To je moguće, i u skladu je s odredbom članka 7.2. Konvencije iz 1974. godine koji predviđa da države mogu povisiti iznos ograničenja odgovornosti koji će se primijeniti na prijevoznike pod njihovom jurisdikcijom. Time bi se Hrvatska svrstala u red zemalja koje su internim pravom povisile iznose ograničenja odgovornosti u odnosu na one iz Atenske konvencije iz 1974. godine koji se općenito smatraju preniskim, ali samo za prijevoznike pod svojom jurisdikcijom. Tako je npr. već učinilo Ujedinjeno Kraljevstvo utvrdivši u internim propisima limit od SDR 300.000 jer se i iznos iz Protokola 1990. godine smatrao preniskim. Nije mi poznato da li se predlaganjem izmjene Pomorskog zakonika u tom dijelu, doista željelo povisiti iznos ograničenja odgovornosti samo prema prijevoznicima pod domaćom jurisdikcijom. Naime, obzirom da Protokol iz 1990. nije stupio na snagu, ne može se primijeniti u odnosu na inozemne prijevoznike, osim u slučaju da je izričito ugovorena primjena hrvatskog prava, a što će rijetko biti slučaj.

Znamo međutim, da je cilj Republike Hrvatske postati članicom Europske zajednice pa će ta činjenica sigurno odigrati značajnu ulogu i prilikom odlučivanja da li ratificirati novi Protokol iz 2002. godine. Kako međutim, Republika Hrvatska niti u najboljoj varijanti, ne može praktično postati članica Europske zajednice prije 2007. godine, imamo dovoljno vremena za vidjeti kako će se razvijati situacija i tek ako, i kad Protokol iz 2002. godine stupi na snagu i kad se vide sve praktične posljedice njegove primjene, mogu se ozbiljno ocijeniti sve prednosti i mane prihvaćanja tog Protokola i tada donijeti relevantna odluka. Pri tome je potrebno voditi računa i o drugim interesima Republike Hrvatske koji se očituju kroz interese kako njene pomorske tako i turističke industrije na koju će usvajanje Protokola iz 2002. godine nedvojbeno imati veliki utjecaj.

¹¹⁸ Ograničenje odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika prema čl. 633. Pomorskog zakonika (NN 17/94.) iznosi 46.666 SDR, a u čl. 183. prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika (siječanj 2003.), predložen je iznos od 175.000 SDR u skladu s Protokolom iz 1990. godine, koji još nije stupio na snagu (vidi *supra* bilj. 9.) pa nema obaveze za njegovu implementaciju, iako je Hrvatska jedna od 3 države koje su Protokol iz 1990. godine ratificirale.

Ukoliko bi se odlučilo prihvatiti Protokol iz 2002. godine, Pomorski zakonik Republike Hrvatske bio bi ponovno podložan promjeni, ali u tom slučaju promjene bi bile značajnije nego što su promjene koje su sada predložene, jer je Protokolom izmijenjen cijeli sustav odgovornosti uz uvođenje obveznog osiguranja i direktne tužbe prema osiguratelju, a ne samo visina ograničenja odgovornosti.

8. ZAKLJUČAK

IMO, u čijoj je kompetenciji donošenje većine pomorskih konvencija, nije želio propustiti priliku donošenja ovog Protokola i unifikacije ove materije na međunarodnoj razini. Nastojalo se stoga donijeti Protokol koji bi, s jedne strane, zadovoljio države Europske zajednice da ne bi posezale za reguliranjem ove materije regionalnom konvencijom¹¹⁹ i, s druge strane, kojim bi se predvidjela ista zaštita putnika u odnosu na zračni prijevoz nakon stupanja na snagu Montrealske konvencije iz 1999. godine¹²⁰ koja je bila uzor kod donošenja Protokola iz 2002. godine.

Međutim, Atenska konvencija iz 2002. godine predviđa za putnike u pomorskom prijevozu višu i širu zaštitu u odnosu na sve ostale vrste prijevoza, uključujući zračni prijevoz,¹²¹ jer je pooštren temelj odgovornosti, iznos ograničenja objektivne odgovornosti je viši, propisuje se viši iznos obveznog osiguranja i utvrđuje pravo na direktnu tužbu prema osiguratelju, što nemaju putnici u zračnom prijevozu. Tome treba dodati da je obrana osiguratelja u pomorskom prijevozu strogo limitirana, dok osiguratelji u zračnom prijevozu svojim policama utvrđuju različite slučajeve isključenja odgovornosti. Zastarni rok je produžen, u odnosu na zračni prijevoz, a krug nadležnih sudova pred kojima tužitelji po svom izboru mogu podnositi odštetni zahtjev protiv pomorskog prijevoznika ili/i osiguratelja je vrlo širok. Treba naglasiti također da *'opt-out' clause* i pravo svakog pojedinog putnika da direktno tuži osiguratelja, nikad do sad nije bilo utvrđeno niti u jednom drugom međunarodnom

¹¹⁹ Komisija Europske zajednice je u ožujku 2002. odlučila samostalno regulirati ovu materiju ukoliko ishod Međunarodne konferencije ne bude zadovoljavajući (iznos od SDR 250.000 kao minimalan iznos ograničenja objektivne odgovornosti prijevoznika), Prijedlog Europske komisije COM(2002)158 final, Brussels, 25. 03. 2002.

¹²⁰ "Montrealska konvencija iz 1999. godine, vidi *supra* pod 2.1., stupila je na snagu 4. studenog 2003. godine, odnosno šezdesetog dana od polaganja tridesete isprave o obvezivanju tim međunarodnim instrumentom u skladu s člankom 53., stavak 6. Konvencije, www.sfdas.org/Conv_Montreal_99.htm posjećena 24. 2. 2004."

¹²¹ Gogarty, Rory & Clanchy, James, Cruising towards strict liability for holiday claims, *Lloyd's List*, 27. 11. 2002.

sustavu odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika za bilo koji drugi vid transporta putnika.¹²²

Kao što je očito iz ranije navedenih reagiranja nakon konferencije, veliki su izgledi da će Protokol iz 2002. godine u okviru Europske zajednice stupiti na snagu vrlo brzo, osim ako pomorska industrija i osiguratelji ne pridonesu da se postupku ratifikacije pristupi s više opreza i pripreme, tj. dok se i ukoliko ne nađu praktično moguća i ekonomski isplativa rješenja u odnosu na već uočene pravne i praktične implikacije koje će slijediti iz primjene Protokola, kao što su obvezno osiguranje, adekvatna zaštita hipotekarnih vjerovnika ili alternativna sredstva osiguranja kredita.

Ako Protokol iz 2002. godine i stupi na snagu kad ga ratificiraju države Europske zajednice, može se dogoditi da ostane samo regionalnog karaktera, a zasigurno neće biti tako široko međunarodno prihvaćen da bi imao značajniji uspjeh u unifikaciji prava na tom području na međunarodnom planu u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974. godine.

Države koje su tražile više limite od usvojenih mogle bi prihvatiti Protokol i koristiti *opt-out clause*, što također neće pridonijeti ujednačavanju limita odgovornosti na međunarodnoj razini, a kako se prilikom ratifikacije Protokola obvezno mora otkazati Atenska konvencija iz 1974. godine s njezinim ranijim Protokolima, to samo može pridonijeti još većoj rascjepkanosti pravnih režima u primjeni.

Republika Hrvatska ratificirala je Konvenciju iz 1974. godine kao i Protokol iz 1976. i 1990. godine. Načela i iznosi ograničenja odgovornosti iz Atenske Konvencije iz 1974. godine inkorporirani su u Pomorski zakonik, a u slučaju prihvaćanja nacrtu prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, Hrvatska će se svrstati u red zemalja koje su povisile iznose ograničenja odgovornosti u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974., koja je još uvijek na snazi.

Zaključiti je stoga da se s odlukom o ratifikaciji Protokola iz 2002. godine ne treba žuriti i da joj treba pristupiti krajnje oprezno dok se ne vidi da li će Protokol iz 2002. godine biti šire prihvaćen na međunarodnoj razini. Prije odluke o ratifikaciji svakako je uputno utvrditi kako će pomorska industrija riješiti sva pravna, ekonomska i praktična pitanja vezana za primjenu Protokola iz 2002. godine i izdavanje certificata o obveznom osiguranju. To posebno, ukoliko se osiguranje odgovornosti za štete prema putnicima ne zadrži u okviru P&I pokrića pa će trebati naći adekvatno pokriće ovog rizika putem drugih komercijalnih i vjerojatno skupljih osiguranja. Ne treba zaboraviti na potrebu rješavanja pitanja jamstva bankama kod kreditiranja kupnje brodova s obzirom na već naznačena pitanja smanjene zaštite i pogoršanja položaja hipotekarnih vjerovnika kao i na utjecaj koji Protokol iz 2002. godine može imati na turizam.

¹²² Kaye, Rose & Maltazan, op. cit. str. 8.

Summary:

*ATHENS CONVENTION RELATING TO THE CARRIAGE OF PASSENGERS
AND THEIR LUGGAGE BY SEA, 2002*

A diplomatic conference held in London from 21 October to 1 November 2002 convened by International Maritime Organization (IMO) adopted a Protocol to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974. The Convention, as revised by the Protocol, together with final clauses and the annex of the 2002 Protocol, shall constitute a new convention called the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 2002.

The main reason to revise the 1974 Athens Convention was to strengthen the legal position and to provide better protection to sea passengers on international level by increase of carriers' liability for passenger personal injury and death claims, to require carriers to maintain compulsory insurance in respect of such liability and to allow direct action against insurers.

Protocol, however, altered radically the 1974 Athens convention liability regime by introducing two tier liability system and adopting strict liability for death and personal injury claims caused by shipping incidents what in combination with increased limits of liability, compulsory insurance and direct action against insurers, establishes a new liability regime making questionable use of traditional P&I insurance arrangements as a means of compliance with adopted insurance requirements. The new Protocol, once in force, will have numerous legal and economical implications on shipping, ship's finance, insurance and even on tourism.

It is, therefore, intention of this article to draw attention to some of the main differences introduced in the 2002 Protocol as against the 1974 Athens Convention, to some of legal and economical implications of the 2002 Protocol and to encourage further detailed analysis of all implications and possible consequences which will follow after entering of the 2002 Protocol in force as this inevitably will be of determinant importance in any consideration what is the interest of Republic of Croatia, to ratify or not, the 2002 Protocol.

Key words: carriage of passengers by sea, liability of the carrier, compulsory insurance, direct action.