

EU PRISTUPILA PROTOKOLU IZ 2002. ATENSKOJ KOVENCIJI IZ 1974. GODINE - PRIMJENA ZA DRŽAVE ČLANICE EU OD 31. PROSINCA 2012.

EU Accedes to the 2002 Protocol to the 1974. Athens Convention – Application for EU Member States from 31st December 2012.

doc. dr. sc. Marija Pospišil Miler

Pravni fakultet
Sveučilište u Rijeci
E-mail: mpmiler@pravri.hr

dr. sc. Marija Pospišil

North of England P&I
Hong Kong Branch

UDK 347.795.4:341.24
061.1 EU

Sažetak

Europska unija je 23. travnja 2009. donijela Uredbu (EC) 392/2009, u koju je unijela odredbe Protokola iz 2002. Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine i IMO Rezervu i Smjernice iz 2006. godine, kao njezin sastavni dio i obvezujuće za sve države članice EU. Početak primjene Uredbe je određen danom stupanja na snagu Protokola za EU, ali ne kasnije od 31. prosinca 2012. bez obzira na to hoće li Protokol do tada stupiti na snagu. Uredba 392/2009 i Protokol iz 2002. zahtijevaju obvezno osiguranje od odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika uzrokovane pomorskom nezgodom, a P&I klubovi su dosad izdavali Blue Card samo za obvezna osiguranja propisana međunarodnim, a ne i regionalnim ili nacionalnim propisima.

U nastojanju da uskladi početak primjene Uredbe i stupanje na snagu Protokola, Europska Unija je 12. prosinca 2011. prihvatila Protokol iz 2002., ali ne da bi time Protokol stupio na snagu, već poradi poticanja članica EU da ga potvrde kako bi time stupio na snagu na međunarodnoj razini do početka primjene Uredbe 392/2009.

U radu se analiziraju odredbe Uredbe 392/2009, Odluke o pristupanju EU Protokolu iz 2002. i problemi u vezi s obveznim osiguranjem do kojih može doći od početka primjene Uredbe do stupanja na snagu Protokola iz 2002. na međunarodnoj razini, te mogući načini njihova rješavanja.

Ključne riječi: odgovornost za smrt i tjelesne ozljede putnika, ograničenje odgovornosti, obvezno osiguranje.

Summary

On 23 April 2009. the European Union (EU) has adopted Regulation EC 392(2009) incorporating provisions of the 2002. Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 and of the Reservation and IMO Guidelines, 2006. making them binding for all Member States. The date of application of the Regulation has been set as the date of the entry into force of the Protocol for the EU, but in any case no later than 31 December 2012., regardless of the entry into force of the Protocol by that time. Similarly to the 2002. Protocol, the Regulation EC 392(2009) requires compulsory insurance in respect of carrier's liability for death of and personal injury to a passenger caused by shipping incidents, but the P&I Clubs have so far provided Blue Card only for compulsory insurance required by international and not by regional or national legislation.

In order to harmonize the date of application of the Regulation with the entry into force of the Protocol, on 12 December 2011 EU has acceded to the 2002. Protocol, although its accession does not count for the purpose of the entry into force in order to compel Member States to accede/ratify the Protocol so that it enters into force before the date of the application of the Regulation 392(2009).

The aim of this article is to analyse the provisions of the Regulation EC 392(2009) and of the EU Decisions of accession to the 2002. Protocol as well as issues in relation to compulsory insurance which may arise during the period between the date of application of the Regulation EC 392(2009) and the date of entry into force of the 2002 Protocol, and the ways to solve them.

Key words: liability of the carrier for the death of or personal injury to a passenger, compulsory insurance, direct action.

UVOD / Introduction

Glavni su razlozi za prihvaćanje Protokola iz 2002. godine¹ Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine - poboljšanje pravnog položaja i veća zaštita putnika u pomorskom prijevozu na međunarodnoj razini jer se smatralo da dotadašnji pokušaji unifikacije nisu bili uspješni.² Uz pooštrenje temelja odgovornosti i povišenje iznosa ograničenja odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika, jedna od najvažnijih novina kojom se poboljšava položaj putnika svakako je i uvođenje obveznog osiguranja od odgovornosti prijevoznika za te štete i izravne tužbe prema osigurateljima.

¹ Protokol iz 2002. godine za izmjenu Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine (Protokol 2002.), London, 1. 11. 2002. Prijevod: Poredbeno pomorsko pravo, 42 (2003), 157, str. 220 – 263; Protokol iz 2002. i dio Konvencije iz 1974. godine koji nije mijenjan, čine Atensku konvenciju iz 2002. godine; Rosaeg, Erik, Consolidated text of the Athens Convention relating to carriage of Passengers by Sea, 1974 and the Protocol of 2002 to the Convention <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/Consol.doc> - posjećeno 11. 2. 2012.; poblize o donošenju Protokola iz 2002.: Marija Pospisil-Miler, Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine, Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law, Zagreb, 158(2004), str. 227 - 262.

² Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem, iz 1961. godine, iako je stupila na snagu 4. lipnja 1965., nije postigla veći uspjeh, a Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem, iz 1967. godine, nije nikada ni stupila na snagu (Prijevod: Ivo Grabovac, *Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom*, Split, 1986., str. 63. i 79.). Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974. godine (stupila na snagu 28. travnja 1987.) do danas su pristupile 34 države s 44,34% ukupne svjetske tonaže i s Protokolom iz 1976. godine još uvijek je aktualan međunarodni izvor jer je Protokol iz 1990. godine, koji značajnije povisuje iznos ograničenja odgovornosti, potvrdilo samo šest država, pa još uvijek nije stupio na snagu. Republika Hrvatska potvrdila je Protokol iz 1990. pa iako on nije stupio na snagu, uskladila je odredbe svog Pomorskog zakonika iz 2004. (čl. 620. i 621.) s odredbama Protokola iz 1990., i time za domaće prijevoze povisila iznos ograničenja odgovornosti u usporedbi s onima koje vrijede na međunarodnoj razini. IMO Status of Conventions, 31. siječnja 2012. <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Summary%20of%20Status.xls> – posjećeno 11. veljače 2012. (Prijevod: Zakon o potvrđivanju Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine, s Protokolima iz 1976. i 1990. godine, NN - MU, br. 2/1997.)

Neposredno nakon donošenja Protokola iz 2002. godine, Europska unija izrazila je zadovoljstvo njegovim rješenjima.³ i potvrdila je da je on u skladu s odrednicama EU u vezi s pomorskim prijevozom putnika iz ožujka 2002. godine,⁴ a to zadovoljstvo izrazile su i neke države EU izjavom da će poduzeti sve kako bi se Protokol iz 2002. što prije potvrdio,⁵ pa se smatralo da bi on mogao stupiti na snagu u vrlo kratkom roku.⁶

Europska komisija je zbog toga, već 24. lipnja 2003., donijela prijedlog Odluke o prihvaćanju Protokola iz 2002. godine od EU i predložila da i sve države članice EU postanu stranke Protokola iz 2002. do kraja 2005. godine,⁷ već samim njegovim potpisivanjem i bez uvjeta potvrđivanja kao bi se ubrzalo stupanje na snagu Protokola.

Međutim, Protokol nije stupio na snagu prema tim očekivanjima pa je Europska komisija 23. studenoga 2005. donijela Prijedlog uredbe kojom bi odredbe Protokola iz 2002. godine unijela u pravo EU i učinila ih obvezujućim za sve svoje članice,⁸ dakle regionalno. Uz

³ Izjava Europske komisije IP/02/1631, 7. 11. 2002.

⁴ Odrednice EU bile su sadržane u Prijedlogu Europske komisije za reguliranje odgovornosti pomorskog prijevoza putnika u okviru EU, koji se sastojao od šest ključnih elemenata: 1. objektivna odgovornost, 2. iznos ograničenja odgovornosti ne manji od 250.000 SDR, 3. dodatna odgovornost za slučaj krivnje, 4. obvezno osiguranje, 5. izravna tužba i 6. primjena na cijelom teritoriju EU uključujući prijevoze unutar država članica, COM (2002) 158 final, Brussels, 25. 3. 2002. www.europarl.eu – posjećeno 11. veljače 2012.

⁵ Izjava za tisak Federalnog Ministarstva Transporta Njemačke od 1. 11. 2002.

⁶ Rosaeg, Erik, Worldwide Regime the Answer to Passenger Liability, Lloyd's List od 4. 11. 2002, <http://www.lloydslist.com>; Rosaeg, Erik, The Entry into Force of the Athens Convention 2002, Papers for Seminar: 'Possible Implications of the New Athens Protocol', Hamburg, 5. 12. 2002.

⁷ Commission of the European Communities: Proposal for a Council Decision COM (2003)375 final, 24. 6. 2003, <http://www.europarl.eu> – posjećena 11. veljače 2012.

⁸ Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the Liability of Carriers of Passengers by Sea and Inland Waterways in the Event of Accidents (presented by the Commission) COM (2005) 592 final - 2005/0241(COD), Brussels, dated 23 November 2005 – <http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm> – posjećena 11. 02. 2012.

to bi se proširila njegova primjena i na domaće prijevoze (kabotaža) i na unutarnju plovidbu, uključujući i dodatne odredbe koje nisu određene Protokolom iz 2002. godine i odnose se, slično kao i za zračni prijevoz, na obvezu plaćanja predujma,⁹ te isključenja medicinskih pomagala iz primjene ograničenja odgovornosti za prtljagu, itd.

Zbog nemogućnosti obveznog osiguranja od odgovornosti prijevoznika za štete koje su posljedica terorističkog čina u iznosima što ih određuje Protokol iz 2002., na što su osiguratelji i pomorska industrija upozoravali već na Konferenciji,¹⁰ Protokol iz 2002. godine nije mogao stupiti na snagu na međunarodnoj razini. Radi toga su donesene i posebna Rezerva i IMO Smjernice iz 2006. za provedbu Protokola iz 2002. kojima se nastojala visina osiguranja uskladiti s tržištem osiguranja.¹¹ Tako je za štete nastale terorističkim aktom i drugim ratnim rizicima visina osiguranja ograničena na iznos od SDR 250.000 po putniku, to jest na ukupni iznos od SDR 340 milijuna (USD 500 milijuna) po brodu za pojedini događaj. Pritom je presudno koji je iznos niži, i to unatoč uobičajenim klauzulama ograničenja i isključenja osiguranja što ih uvjeti tržišta osiguranja „ratnog rizika“ budu zahtijevali u vrijeme izdavanja Potvrde osiguranja, kao npr. *Institute Clause 370 i 380, 10/11/2003* i klauzula automatskog prestanka osiguranja samim izbijanjem rata između pet svjetskih sila.¹² Nakon donošenja Rezerve i IMO Smjernica iz 2006., EU je kompromisnim Političkim dogovorom od 7. prosinca 2007.¹³ nastojala riješiti dotadašnja razmimoilaženja novim prijedlogom Uredbe¹⁴ kojom se isključuje prije predložena primjena Protokola na prijevoze unutarnjim vodama, a u domaćim se prijevozima utvrđuje primjena odredbi Protokola samo na brodove A klase.¹⁵

⁹ Uredba: Council regulation (EC) No. 2027/97 of 9 October 1997 on Air Carrier Liability in the Event of Accidents), zamijenjena je uredbom: Council Regulation (EC) No. 785/2004 of 21 April 2004 on Insurance Requirements for Air Carriers and Aircraft Operators, kojom se utvrđuje predujam od EUR 16.000 i dopunjena uredbom: Commission Regulation (EU) No 285/2010 of 6 April 2010; Vidi: Savić, Iva i dr., *Europsko prometno pravo*, Zagreb, 2011., str. 430.

¹⁰ Naglašavaju se pooštreni uvjeti Protokola iz 2002. i izražava sumnja da će ga veći broj država usvojiti i primijeniti u praksi: Brewer, James, *Experts warn of Passenger Liability Chaos*, *Lloyd's List*, 31. 10. 2002; Mulrenan, Jim, *Conflict spirals over the Athens Protocol*, *TradeWinds*, 8. 11. 2002.

¹¹ Tekst Rezerve i Smjernica za provedbu Protokola iz 2002. usvojen je na 92. sjednici Pravnog odbora IMO-a održanoj u Parizu od 16. do 20. listopada 2006.

¹² Smjernice u dodatku A izričito navode prihvaćene klauzule ograničenja i isključenja osiguranja.

¹³ Political Agreement, Brussels, No. 16097/07 dated 7 December 2007.

¹⁴ Annex 1 to the Political Agreement: Proposal for Regulation of the European Parliament and of the Council on the Liability of Carriers of Passengers by Sea in the Event of Accidents, *ibid*.

¹⁵ Brodovi A, B, C, i D klase definirani su člankom 4. Council Directive 98/18/EC of 17 March 1998 on safety rules and standards for passenger ships, *OJ L 144/1*, 15. 5. 1998., <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1998:144:0001:0115:EN:PDF> – posjećeno 11. veljače 2012.

Potvrđeno je također da se Uredbom ne mijenjaju odredbe globalnog ograničenja odgovornosti temeljem Protokola iz 1996. godine Konvenciji iz 1976. godine,¹⁶ ali je dopušteno *opt-out*, to jest jednostrano, utvrditi više iznose ograničenja odgovornosti od propisanih Protokolom, sve do neograničene odgovornosti, iako je bilo upozorenja da će to biti regionalno rješenje samo za države EU, i time znatan korak unatrag za unifikaciju prava.¹⁷

Konačno, na temelju mišljenja Europske komisije od 26. studenoga 2008.,¹⁸ postignut je sporazum Europskog parlamenta i Vijeća ministara od 8. prosinca 2008. uz novi kompromisni prijedlog¹⁹ s donesenom Uredbom (EC) 392/2009 od 23. travnja 2009,²⁰ kojom odredbe Protokola iz 2002. i IMO Smjernica iz 2006. postaju obvezujuće na čitavom području EU, s primjenom za sve države članice EU od dana stupanja na snagu Protokola za EU, ali ne kasnije od 31. prosinca 2012., bez obzira na to hoće li Protokol iz 2002. godine do tada stupiti na snagu na međunarodnoj razini.²¹

UREDBA EC 392/2009 OD 23. travnja 2009. / Regulation (EC) no. 392/2009 of 23rd april 2009.

Donošenjem Uredbe (EC) 392/2009 od 29. travnja 2009. željela se primjena odredaba Protokola iz 2002. i Smjernica iz 2006. za provedbu Protokola iz 2002. godine ubrzati i učiniti ih obvezujućim barem na području EU, ali i proširiti njihovu primjenu i na domaća

¹⁶ Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC) 1976, adopted 19 November 1976, entered into force 1 December 1986; Protocol 1996 LLMC 1976, adopted 3 May 1996, entered into force 13 May 2004.; IMO Status of Conventions 31 January 2012, p. 346 & 359. <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202012V2.pdf> – posjećeno 11. 2. 2012.

¹⁷ Ilkka Kuusniemi, *Athens Convention – EC Regulation*, *Neptun Juridica*, Issue 3, Dec. 2007.

¹⁸ Commission Opinion, Brussels, 26. 11. 2008 COM(2008) 831 final, 2005/241 (COD), <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:FIN:EN:PDF>. – posjećeno 11. 2. 2012. Vidi također: Justin Stares, *Concessions bring an end to Erika 3 wrangling*, *Lloyd's list*, 10 Dec. 2008.

¹⁹ Joint text approved by the Conciliation Committee, Brussels, 20 February 2009: <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/08/st03/st03724.en08.pdf>; - posjećeno 11. 2. 2012. Justin Stares, *Brussels divided over Ship size ruling on passenger liability*, *Lloyd's list* 4 Dec. 08. O prijedlogu Uredbe vidi pobliže: Marija Pospišil Miler, Marija Pospišil, *Odgovornost prijevoznika u pomorskom prijevozu putnika prema zakonodavstvu Ujedinjenog kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske de lege lata i de lege ferenda*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 59(2009), str. 115 - 1028, str. 1023. i dalje.

²⁰ REGULATION (EC) No. 392/2009 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents, *Official Journal of the European Union L 131/24 EN* of 28. 5. 2009, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0024:0046:EN:PDF> – posjećeno 11. veljače 2012.

²¹ Članak 12. Uredbe 392 /2009.

putovanja.²² Tako se Uredbom primjena Protokola iz 2002. godine proširuje i na brodove A i B klase kako su definirani Direktivom 98/18/EC u domaćem prijevozu pod uvjetom: a) da brod vije zastavu države članice ili je u njoj upisan, ili b) da je ugovor o prijevozu sklopljen u državi članici, ili c) da je luka ukrcaja ili iskrcaja, prema ugovoru o prijevozu, u državi članici. Međutim, države članice mogu primjenu Uredbe proširiti na sva domaća putovanja,²³ a za brodove A klase mogu je odgoditi do 31. prosinca 2016. i za brodove B klase do 31. prosinca 2018.²⁴ Prijedlog za proširenje primjene na brodove C i D klase treba biti utvrđen do 30. lipnja 2013.²⁵ Prijevoz putnika unutarnjim vodama nije uključen u Uredbu, ali je Europska komisija zadužena da donese posebni prijedlog za unutarnju plovidbu.

Odgovornost prijevoznika prema Uredbi / *Liability of the carrier under the Regulation*

Na temelju članka 1. Uredbe 392/2009, odredbe Protokola iz 2002. godine i IMO Smjernica iz 2006. za provedbu Protokola čine njezin sastavni dio pa se u pogledu odgovornosti prijevoznika primjenjuju odredbe Protokola i IMO Smjernica s tim što Smjernice imaju snagu posebnog propisa (*lex specialis*).²⁶

Odredbe Protokola iz 2002. bitno mijenjaju odgovornost za smrt i tjelesne ozljede putnika - ona je pooštrena i, po uzoru na Montrealsku konvenciju iz 1999. godine,²⁷ uveden je tzv. dvostupanjski sustav odgovornosti (*two tier system*). Njime se za štete do iznosa od SDR 250.000 po putniku i događaju za slučaj smrti i ozljede putnika u pomorskoj nezgodi predviđa objektivna odgovornost prijevoznika. Pritom, ako je šteta veća od tog iznosa, prijevoznik će odgovarati na temelju pretpostavljene krivnje ograničeno do iznosa od SDR 400.000 po putniku i događaju.²⁸ Za štete zbog smrti i ozljede putnika kojima nije uzrok pomorska nezgoda, prijevoznik i dalje odgovara na

temelju dokazane krivnje, a njegova je odgovornost ograničena na iznos od SDR 400.000 po putniku i događaju. Ako je šteta nastala krivnjom samog putnika, prijevoznik će se moći osloboditi odgovornosti prema odredbi čl. 6. Konvencije iz 1974., koji je ostao nepromijenjen. Definicijom pomorske nezgode preciznije se razgraničavaju štete u izravnoj uzročnoj vezi s navigacijom broda od ostalih šteta nastalih zbog drugih razloga, npr. štete tzv. hotelskog tipa,²⁹ a pojam pomorske nezgode proširen je, pa uz brodolom, sudar, nasukanje broda, eksploziju na brodu, požar na brodu i mane broda, obuhvaća i prevrnuće broda.

Od objektivne odgovornosti u prvom stupnju do iznosa od SDR 250.000, prijevoznik se može osloboditi samo ako dokaže da je nezgoda: a) posljedica rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave izuzetnoga, neizbježnog i nesavladivog karaktera ili b) u cijelosti uzrokovana radnjom ili propustom treće osobe učinjene s namjerom da se izazove nezgoda. Točka a) ne uključuje izričito teroristički akt kao razlog oslobođenja od odgovornosti, iako je to bilo predloženo,³⁰ a točka b) s obzirom na riječi „u cijelosti“, ne daje mogućnost oslobođenja od odgovornosti kad je nezgoda djelomično nastala zbog radnja ili propusta treće osobe, što znači da će prijevoznik odgovarati za nezgodu djelomično uzrokovanu i npr. terorističkim aktom.

Iznos ograničenja odgovornosti u Protokolu iz 2002. godine utvrđen je po putniku i događaju pa se ograničenje odgovornosti primjenjuje na svaki događaj posebno, čime se još znatnije povećava odgovornost prijevoznika u odnosu prema Atenskoj konvenciji iz 1974. godine. Visoke iznose ograničenja odgovornosti opravdavalo se nastojanjem da se spriječi donošenja regionalnih konvencija³¹ ili nacionalnih sustava ograničenja s puno višim iznosima. Iz tih razloga utvrđena i *opt-out clause* kojom se dopušta državama povisiti iznos ograničenja odgovornosti i više od onih u Protokolu, sve do neograničene odgovornosti.

²² Osim na međunarodne prijevoze temeljem odredbe čl. 1. t. 9. Atenske konvencije iz 1974. koji je ostao nepromijenjen, primjena Uredbe se prema članku 2. Uredbe proširuje i na prijevoze unutar država članica za brodove A i B klase kako su definirani Uredbom 98/18/EC od 17. 3. 1998. Tako i: Dorotea Ćorić, Treba li Republika Hrvatska ratificirati Atensku konvenciju iz 2002. godine?, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, 31, 2(2010), str. 917 - 934, str. 927.

²³ Članak 2. Uredbe

²⁴ Članak 11. Uredbe

²⁵ Članak 1(3). Uredbe

²⁶ Članak 3. i preambula točka (2) i (7) Uredbe. Vidi i: Božena Bulum i dr., *Europsko prometno pravo*, Zagreb, 2011., str. 329.

²⁷ Revizija međunarodnoga zračnog prijevoza izvršena je konvencijom: Convention for the Unification of Certain Rules for International carriage by Air (Montrealska konvencija iz 1999.), od 28. 5. 1999.; stupila je na snagu 4. 11. 2003. Poblize: Sandra Debeljak-Rukavina, Odgovornost prijevoznika u domaćem i međunarodnom prijevozu putnika i prtljage zrakom, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, 2002, Suppl. 2, 325 - 369, str. 326.

²⁸ Čl. 4. Protokola iz 2002. godine.

²⁹ Vidi: Rasprava na Konferenciji CMI-a u Singaporeu 2001. o razlikama zračnoga i pomorskog prijevoza radi kojih treba razgraničiti odgovornost pomorskog prijevoznika za štete zbog pomorskih nezgoda od onih iz drugih razloga: Charles Haddon-Cave, Limitation against Passenger Claims: medieval, unbreakable and unconscionable; Bernd Kroeger, Passengers Carried at Sea – Should they be Granted the same Rights as Airline Passengers? Također: Walter Muller, 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. 234., 244. i 665.

³⁰ P&I klubovi, koji tradicionalno pružaju pokrivenje i za štete zbog smrti i ozljeda putnika, predložili su da se teroristički akt izričito uključi u krug egzoneracijskih razloga jer su nakon terorističkog akta u Americi 11. rujna 2001. gotovo svi osiguratelji izričito isključili pokrivenje za štete nastale pri terorističkom aktu.

³¹ Posebno onih u okviru EU, gdje je već bio utvrđen Prijedlog Europske komisije za reguliranje odgovornosti pomorskog prijevoza putnika u okviru EU. (Vidi *supra* bilj. 4.)

Uredba 392/2009, međutim, proširuje prava putnika i izvan onih propisanih odredbama Protokola iz 2002. godine. Tako za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika zbog pomorske nezgode, stvarni prijevoznik koji obavlja cijeli prijevoz ili dio njega, obavezan je platiti predujam na ime neposrednih troškova proporcionalno pretrpljenoj šteti, i to u roku od 15 dana od identifikacije osobe koja ima pravo na naknadu. Pritom za smrt, iznos predujma ne može biti manji od EUR 21.000 po putniku.³² Plaćanje predujma ne znači i priznanje odgovornosti za štetu i uračunat će se u bilo koji iznos plativ naknadno u skladu s odredbama Uredbe, ali se neće vraćati osim iznimno, ako je to određeno Uredbom.³³

Uredbom se također utvrđuje pravo na naknadu punog iznosa zamjene ili popravka medicinskih pomagala koji se izuzima od ograničenja odgovornosti za prtljagu.³⁴

Uredba utvrđuje i pravo putnika na obavješćivanje o njegovim pravima na temelju Uredbe, i to ako je ugovor o prijevozu sklopljen u državi članici EU već prilikom sklapanja ugovora o prijevozu. Ako ugovor nije sklopljen u državi članici EU, ali putovanje započinje u njoj, obavješćivanje je putnika obvezno prije samog početka putovanja, a u ostalim okolnostima, najkasnije na početku putovanja.³⁵

Obvezno osiguranje / *Compulsory insurance*

Obvezno osiguranje od odgovornosti pomorskog prijevoznika koncept je novijih pomorskih međunarodnih konvencija, posebno onih koje reguliraju izvanugovornu odgovornost za štete od onečišćenja mora s brodova. Međutim, Protokol iz 2002. godine prvi je međunarodni instrument kojim se utvrđuje obvezno osiguranje od ugovorne odgovornosti prijevoznika. Pritom se obveznim osiguranjem željela zaštititi određena kategorija oštećenika iz ugovornog odnosa, to jest putnike radi osiguravanja brze, učinkovite i sigurne naknade štete, a kako osiguratelji zahtijevaju od svojih osiguranika visoki standard održavanja brodova, željelo se time utjecati i na veću sigurnost putničkih brodova.³⁶

Zbog toga je vrlo brzo postignuta suglasnost država da se uvede obvezno osiguranje ili drugo financijsko jamstvo za štete zbog smrti i ozljede putnika, ali ne i

u pogledu visine obveznog osiguranja, izravne tužbe prema osiguratelju i obrane koja je osigurateljima na raspolaganju.³⁷ Odlučeno je da je prijevoznik dužan osigurati svoju odgovornost ili ishoditi drugo financijsko jamstvo do iznosa od SDR 250.000 po putniku i događaju, to jest do iznosa ograničenja objektivne odgovornosti prijevoznika. Međutim, s obzirom na visok iznos ograničenja odgovornosti propisan Protokolom iz 2002. i trend gradnje sve većih putničkih brodova, pomorska industrija i osiguratelji su za vrijeme Konferencije upozoravali, ali neuspješno, da kapaciteti tržišta osiguranja neće moći pružiti pokriće za tako visoke rizike.³⁸ To se poslije pokazalo točnim i izazvalo je potrebu izmjene Protokola iz 2002. uz pomoć Rezerve i IMO Smjernica.³⁹ S druge strane, neke države nisu bile zadovoljne ovim iznosom obveznog osiguranja, pa je na njihov prijedlog donesena Rezolucija kojom se preporučuje osiguranje punog iznosa odgovornosti do SDR 400.000, iako Protokol zahtijeva obvezno osiguranje samo do iznosa od SDR 250.000.⁴⁰

Prema odredbi čl. 4. bis Protokola iz 2002., brodovi koji prevoze 12 ili više putnika na koje se primjenjuje Protokol, a registrirani su u državi stranci Protokola iz 2002., dužni su imati potvrdu o obveznom osiguranju ili drugome financijskom jamstvu. Potvrdu izdaje država stranka Protokola nakon što se uvjeri temeljem *Blue Card*⁴¹ osiguratelja da postoji pokriće odgovornosti stvarnog prijevoznika za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika u skladu s Protokolom iz 2002., bez obzira na to je li on vlasnik, unajmitelj ili operator broda. Protokol iz 2002. sadržava i detaljne odredbe o sadržaju potvrde o obveznom osiguranju i postupku njezina izdavanja. Država stranka Protokola ne smije dopustiti da brod koji je registriran u toj državi, plovi bez potvrde izdane u skladu s Protokolom iz 2002.,⁴² a obvezna je i osigurati da svaki brod koji uplovljava/isplovljava u/iz njezinih luka, i prevozi više od 12 putnika, ima osiguranje ili financijsko jamstvo u skladu s Protokolom,⁴³ bez obzira na to gdje je brod registriran.

³² Članak 6.

³³ U slučajevima članka 3(1) i 6. Konvencije i Dodatka A Smjernica iz 2006., ili kada osoba koja je primila predujam nije imala pravo na odštetu.

³⁴ Članak 4.

³⁵ Članak 7.

³⁶ Prema podacima Norveške iznesenima na 76. sjednici Pravnog odbora IMO-a, od 166 supstandardnih brodova zaustavljenih u okviru Pariškog Memoranduma (MOU) od siječnja do rujna 1996., čak je 64% ukupnog broja, ili 45% ukupne tonaže zaustavljenih brodova, bilo bez P&I osiguranja, IMO Doc. LEG. 76/WP 1.

³⁷ 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.

³⁸ LEG/CONF.13/10, LEG/CONF.13/11, LEG/CONF.13/14 i LEG/CONF.13/18.

³⁹ Vidi *infra* sljedeće poglavlje.

⁴⁰ Framework of Good Practice with Respect of Carrier's Liabilities (IMO LEG/CONF. 13/DC/4).

⁴¹ *Blue Card* - potvrda P&I kluba ili drugog osiguratelja ili davatelja financijskog jamstva kojom se potvrđuje postojanje pokrića u skladu sa zahtjevima određene međunarodne konvencije koja zahtijeva obvezno osiguranje od odgovornosti regulirane tom konvencijom, a izdavanjem *Blue Card* ujedno se prihvaćaju i ostali uvjeti konvencije u pogledu izravne tužbe, obrane osiguratelja itd.

⁴² Čl. 4bis st. (12) Protokola iz 2002.

⁴³ Čl. 4bis st. (13) Protokola iz 2002.

Rezerva i Smjernice - modifikacija Protokola iz 2002. godine / *Reservation and Guidelines – modification of the 2002. Protocol*

Najveća zapreka za provedbu Protokola iz 2002. godine proizlazila je iz nemogućnosti P&I klubova i ostalih komercijalnih osiguratelja da pruže prijevoznicima odgovarajuće pokriće za štete od terorističkog akta⁴⁴ i da izdaju brodovima potvrdu kako brod ima pokriće u skladu s Protokolom iz 2002. (*Blue Card*), na temelju koje bi države izdale potrebne potvrde o obveznom osiguranju. Tome je uzrok, što su nakon događaja od 11. rujna 2001. u SAD-u, štete od terorističkog akta izričito isključene iz pokrića gotovo svih osiguratelja i reosiguratelja. P&I klubovi su o tome izvjestili Pravni odbor IMO-a na 88. zasjedanju u ožujku 2004.,⁴⁵ pa je na 90. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a donesen koncept modifikacije Protokola iz 2002. godine s obzirom na osiguranje na temelju Rezerve koju bi države izjavile prilikom ratifikacije Protokola. To je doneseno na 24. zasjedanju Skupštine IMO-a i Rezolucijom A.988 (24) od 9. veljače 2006.⁴⁶ Na 92. sjednici Pravnog odbora IMO-a, održanoj u Parizu od 16. do 20. listopada 2006., prihvaćen je, sa samo jednim glasom protiv,⁴⁷ tekst Rezerve i IMO Smjernica za provedbu Protokola iz 2002.⁴⁸ radi njegova usklađenja s mogućnostima i uvjetima tržišta osiguranja i prosljeđen je državama⁴⁹ uz poziv da potvrde Protokol iz 2002. godine uz predloženu Rezervu i IMO Smjernice za njegovu provedbu.

Država koja izražava Rezervu pri potvrđivanju Protokola iz 2002. godine, pridržava si pravo izdavati potvrde o obveznom osiguranju potvrđujući da je obvezno osiguranje u skladu s Protokolom: a) unatoč činjenici što se sastoji od dva dijela, jednoga za osiguranje pomorskih rizika i drugoga za osiguranje „ratnog rizika“ koje uključuje i pokriće šteta nastalih terorističkim aktom, ali limitirano na iznos od SDR 250.000 po putniku, ili na ukupni iznos po brodu od SDR 340 milijuna (USD 500 milijuna) za pojedini događaj, već prema tome koji je iznos niži; b) unatoč uobičajenim klauzulama ograničenja i isključenja osiguranja što ih uvjeti tržišta osiguranja „ratnog rizika“ budu zahtijevali u vrijeme izdavanja potvrde osiguranja.⁵⁰ Istom Rezervom

⁴⁴ Poblize o terorističkom aktu vidi: Maja Bukovac Puvača, Loris Belanić, Osiguranje rizika terorizma u poredbenom i hrvatskom pravu, *Osiguranje*, 48 (2007), 7-8, str. 44-71, str. 45; Vanja Nadali, Osiguranje i terorizam, *Osiguranje*, 45 (2004), 4, str. 24-27, str. 25.

⁴⁵ LEG 88/12/2 of 19. 3. 2004.

⁴⁶ IMO Doc. A 24/Res.988.

⁴⁷ Protiv je glasovao samo SAD.

⁴⁸ LEG 92/5/3.

⁴⁹ IMO Circular letter No. 2758 dated 20 November 2006 with Annex.

⁵⁰ Kao što su npr. Institute Radioactive Contamination, Chemical, Biological, Bio-chemical and electromagnetic Weapons Exclusion Clause (Institute Clause 370, 10/11/2003), Institute Cyber Attack Clause (Institute Clause 380, 10/11/2003), War Automatic Termination and Exclusion Clause.

države se obvezuju priznavati potvrde osiguranja drugih država izdanih u skladu s Rezervom i obvezuju se pridržavati IMO Smjernica ili njihovih izmjena.⁵¹ U skladu s IMO Smjericama, iz potvrde osiguranja mora se jasno vidjeti da je pokriće podijeljeno u dva dijela - pokriće pomorskih rizika i pokriće „ratnog rizika“, i da se isključenja i ograničenja dopuštena Protokolom i IMO Smjericama odnose na svaki od tih dijelova osiguranja te da osiguratelji odgovaraju svaki za svoj dio pojedinačno, a ne solidarno. Svrha je Rezerve retroaktivno mijenjanje Protokola ovisno na uvjete obveznog osiguranja. Smatralo se da je donošenje Rezerve i Smjernica brži put za izmjenu Protokola nego što bi bila izmjena na diplomatskoj konferenciji ili rezolucije IMO-a. Međutim, Smjernice nisu obvezujući akt, pa države nisu dužne postupati prema njima, a nisu ni obvezne izjaviti Rezervu ako to ne žele, što neće pridonositi unifikaciji. Da bi se osigurala ujednačena primjena Protokola iz 2002. u okviru EU, Uredbom 392/2009 utvrđuje se da IMO Smjernice čine sastavni dio Uredbe i da su obvezujuće, a u preambuli se Uredbe utvrđuje da se IMO Smjernice smatraju posebnim propisom.⁵²

Odredbe Protokola iz 2002. godine o obveznom osiguranju sastavni su dio Uredbe 392/2009, pa je došlo do problema u svezi s obveznim osiguranjem temeljem Uredbe. Naime, P&I klubovi upozorili su EU komisiju da nisu spremni izdavati *Blue Card* o obveznom osiguranju na temelju Uredbe, slično kao što su odbili izdavati *Blue Card* za ishođenje COFRs prema američkom OPA 1990.⁵³ Tome je uzrok što je ovdje riječ o regionalnom propisu, a P&I klubovi su dosad pristajali izdavati *Blue Card* samo prema međunarodnim konvencijama, a ne i prema regionalnim i nacionalnim propisima jer bi se, u suprotnome, narušilo načelo uzajamnosti. To je razlog što EU ubrzano radi na poticanju država članica EU da potvrde Protokol iz 2002. kako bi on stupio na snagu do početka primjene Uredbe.

Izravna tužba prema osiguratelju / *Direct action against insurer*

Obvezno osiguranje i izravna tužba prema osiguratelju olakšavaju položaj oštećenika poradi bržega i sigurnijeg

⁵¹ Odredba 1.13. Rezerve utvrđuje da se Smjernice mogu mijenjati u skladu s mogućnostima pokrića na tržištu osiguranja, uključujući limite, ako izmjene prihvati Pravni odbor IMO-a, kako bi se sačuvala ujednačenost primjene.

⁵² Vidi *supra* bilj. 26.

⁵³ P&I klubovi nisu pristali izdavati potvrdu o pokriću (*Blue Card*) kad je donesen *Oil Pollution Act 1990* (OPA 90) u SAD-u iako klubovi pokrivaju štete od onečišćenja uljima, jer se radilo o nacionalnom propisu kojim se zahtijevala izravna tužba prema osiguratelju pa se smatralo da to nije *mutual risk*. Zbog toga su vlasnici brodova koji plove u SAD, da bi ishodili potvrdu o obveznom osiguranju COFR, morali ishoditi potvrdu drugih osiguratelja, odnosno od za tu svrhu posebno osnovanih „garantora“ (npr. SIGCO, SHORELINE).

obeštećenja. Međutim, pomorski su se prijevoznici već i prije dobrovoljno osiguravali od odgovornosti za štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda putnika, i to uz pomoć uzajamnog osiguranja koje pružaju P&I klubovi. P&I osiguranje po svojoj je pravnoj prirodi *indemnity*, a ne *liability* osiguranje i svrha mu je zaštita osiguranika, a ne treće, oštećene osobe, pa je izravna tužba u protivnosti s pravilom *pay to be paid*,⁵⁴ prema kojem pravo na naknadu od P&I kluba ima samo njegov član kad pretrpi štetu, to jest nakon što na temelju svoje odgovornosti plati naknadu trećima.

P&I klubovi, udruženi također na načelu uzajamnosti u *International Group of P&I Clubs* zajedničkim ugovorom (*International Group Agreement*), danas imaju mogućnost osigurateljnog pokrića od oko USD 7 milijarda,⁵⁵ što je neusporedivo više od pokrića što ga može pružiti bilo koja druga vrsta osiguranja za istu premiju. To pojašnjava zašto je interes i industrije, ali i država, da osiguranje od odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika ostane u okviru P&I osiguranja. Međutim, klubovi su se protivili zahtjevu za izravnu tužbu prema osiguratelju, ne samo zbog toga što je izravna tužba u suprotnosti s pravilom *pay to be paid* nego i zato što se time smanjuje mogućnost obrane, na koju bi inače imali pravo u skladu s pravilima, a to su najčešće: neplaćanje premije, ugovoreni pridržaj (franšize), nesposobnost broda za plovidbu itd. Osim toga, putnički brodovi čine manje od 5% ukupne tonaže učlanjene u P&I klubove, a s iznosima ograničenja prema Protokolu iz 2002. godine stvaraju potencijalni rizik koji bi mogao povisiti navedeni iznos ukupno mogućega osigurateljnog pokrića svih P&I klubova zajedno, u njihovu ukupnom programu reosiguranja. Unatoč protivljenju P&I klubova, Protokol iz 2002. u čl. 4 bis st. (10) utvrđuje pravo na izravnu tužbu protiv osiguratelja, a njegova je odgovornost ograničena na iznos od SDR 250.000 po putniku i događaju, to jest do iznosa obveznog osiguranja. Osiguratelj ima pravo na obranu na koju bi imao pravo i sam prijevoznik

(osim stečaja), kao i na obranu pri *wilful misconduct*,⁵⁶ namjernom protupravnom činu osiguranika, čemu se protivio određen broj država tijekom Konferencije jer su smatrale da oštećenici ne trebaju snositi štetne posljedice takva slučaja.⁵⁷ Osiguratelj, međutim, ne može isticati drugu obranu na koju bi imao pravo prema svom osiguraniku zbog neplaćanja premije, nesposobnosti broda za plovidbu itd.

Ograničenje P&I pokrića za odgovornost prema putnicima i posadi / *Limitation of P&I cover for passengers and crew liabilities*

Od donošenja Protokola iz 2002. godine, u okviru *International Group of P&I Clubs* se raspravljalo o tome treba li ovaj rizik ograničiti i na koji iznos kako bi se omogućila njegova primjena, a da bi se istovremeno zaštitilo članove klubova od nepredviđeno visokih šteta do kojih može doći zbog povišenih iznosa ograničenja odgovornosti prema Protokolu iz 2002. godine i gradnje sve većih brodova. Brodovi danas mogu prevoziti i više od 6.000 putnika⁵⁸ i gotovo 2.000 članova posade, a najnovije nesreće putničkih brodova⁵⁹ pokazuju da se one događaju unatoč novoj i modernoj tehnologiji i njihovoj većoj tehničkoj sigurnosti. P&I klubovi su zbog toga već od 20. veljače 2007. svojim pravilima ograničili pokriće na USD 2 milijarde za štete prema putnicima i na USD 3 milijarde za štete prema putnicima i posadi zajedno. Istovremeno su u skladu s povećanom odgovornošću već od 20. veljače 2007. povišili i reosiguranje za dodatnih USD 1 milijardu, dakle na ukupno USD 3 milijarde⁶⁰ kako bi bili reosigurani za maksimalno mogući iznos šteta za brodove do 3.600

⁵⁶ Isključenje prava osiguratelja na obranu zbog *wilful misconduct* osiguranika protivna je propisima osiguranja većine država koje zabranjuju stjecanje koristi iz osiguranja temeljem štete koja je posljedica vlastitoga namjernog protupravnog čina osiguranika; npr. engleski Marine Insurance Act (MIA) 1906, Section 55(2)(a).

⁵⁷ Npr. Norveška, iako i norveški zakon predviđa istu odredbu: "If the assured has intentionally brought about casualty, he has no claim against the insurer," Norwegian Marine Insurance Plan 1996, Paragraph, 3 - 32.

⁵⁸ U vrijeme kad je bila donesena Atenska konvencija iz 2002. godine, najveći putnički brod bio je *Queen Elisabeth*, izgrađen 1967., koji je mogao prevoziti 1.892 putnika i 1.015 članova posade, a 2004. godine sagrađen je brod *Queen Mary* s mogućnošću prijevoza 2.620 putnika i 1.253 članova posade. Međutim, *Freedom of the Sea*, isporučen 2006., i *Liberty of the Sea*, isporučen 2007., mogu prevesti 4.370 putnika i 1.360 članova posade, dok brod *Oasis of the Seas*, isporučen 2009. godine, može prevoziti više od 6.400 putnika i gotovo 2.000 članova posade; <http://www.wikipedia.org> – posjećeno 11. veljače 2012.

⁵⁹ *Sea Diamond* kapaciteta od 1.537 putnika i 391 člana posade potonuo je kraj otoka Santorini 6. travnja 2007. (srećom sa samo dva nestala putnika), dok se brod *Costa Concordia* s 3.229 putnika i 1.023 člana posade, 13. siječnja 2012. nasukao uz otočić na zapadnoj obali Italije, kojom prilikom su izgubljena 32 života. (Vidi: http://en.wikipedia.org/wiki/Costa_Concordia - posjećeno 11. veljače 2012.)

⁶⁰ Vidi: International Group of P&I Clubs Reinsurance Program of 20 February 2012.: http://www.igpandi.org/downloadables/2012_Reinsurance_Diagram.pdf - posjećeno 23. veljače 2012.

⁵⁴ Svoju praktičnu potvrdu ovo pravilo dobilo je i pred engleskim sudom *House of Lords* povodom tužbi temeljem *Third Parties (Rights against Insurers) Act 1930* u poznatoj presudi *The "Fanti" and "The Padre Islands"*, Lloyd's Law Report, Part 3/1990., Vol. 2. September 1990., str. 191 - 206. Položaj P&I klubova u pogledu izravne tužbe nije se značajnije izmijenio niti nakon donošenja novog zakona *Third Parties (Rights against Insurers) Act 2010*, koji dopušta izravnu tužbu prema osiguratelju samo u insolventnosti ili bankrotu oštećenika (osiguranika) i pod određenim uvjetima, a koji se, prema izričitoj odredbi u samom zakonu, ne primjenjuje na pomorska osiguranja osim kad se radi o odgovornosti za štete zbog smrti i tjelesne ozljede. (Vidi: J. Steven Hazelwood, David Semark, P&I Clubs: *Law and Practice*, London, 2010, p. 298.)

⁵⁵ Iznos pokrića izračunava se temeljem ukupne učlanjene tonaže u International Group, IG P&I Annual Review 2011/12, <http://www.igpandi.org/downloadables/news/news/IG%20Annual%20Review%202011-12.pdf> – posjećeno 11. veljače 2012.

putnika, za koje su prihvatili pružiti pokriće za pomorski rizik prema Protokolu iz 2002. godine. Posljedica toga bile su povećane premije za putničke brodove, iako Protokol iz 2002. godine još nije ni stupio na snagu.

EU POTVRDILA PROTOKOL IZ 2002. GODINE / EU accedes to the 2002 Protocol

U nastojanju da Protokol iz 2002. godine stupi na snagu do početka primjene Uredbe 392/2009, EU je 12. prosinca 2011. pristupila Protokolu i pozvala sve države članice da ga potvrde ili mu pristupe po mogućnosti do 31. prosinca 2011.⁶¹

Mogućnost da regionalne ekonomske organizacije, kao što je EU, na koje su suverene države prenijele ovlasti da odlučuju o određenim pitanjima, postanu strankom Protokola iz 2002., utvrđena je, na zahtjev Europske unije samim Protokolom.⁶² Tvrdilo se da je to potrebno jer bez takve odredbe članice Europske unije ne bi mogle postati članice Protokola⁶³ s obzirom na to da Protokol iz 2002. uređuje i pitanja ovlaštenosti, priznanja i ovrhe presuda,⁶⁴ koja pitanja su na temelju Uredbe EC 44/2001⁶⁵ države članice EU⁶⁶ prenijele u isključivu ovlaštenost EU, pa se smatralo da države članice EU ne bi mogle potvrditi Protokol iz 2002. ako ga ne potvrdi i EU.

Tako je člankom 19. Protokola prvi put u jednoj međunarodnoj konvenciji donesenoj u okviru IMO-a omogućeno da regionalna ekonomska organizacija, kao što je EU, postane strankom Protokola i Konvencije. Protokolom iz 2002. utvrđuje se da će takva regionalna ekonomska organizacija imati sva prava i obveze države stranke u stvarima u kojima je ona ovlaštena, ali je izričito naglašeno da se neće računati kao država stranka, unatoč njezinim državama članicama, kada god je broj država stranaka relevantan, kao npr. u članku 20. stupanje na snagu ili u članku 23. pojednostavnjeni

⁶¹ EU je 12. prosinca 2011. donijela dvije odluke o pristupanju, jednu u odnosu na Protokol iz 2002. uz izuzeće odredbi članaka 10. i 11. Protokola iz 2002. - Council Decision (2012/22/EU) i drugu s obzirom na odredbe članaka 10. i 11. Protokola iz 2002. - Council Decision (2012/23/EU), OJ L 8/1, 1. 01. 2012. Člankom 4. objiju odluka pozivaju se države članice EU da pristupe ili potvrde Protokol iz 2002., ako je moguće prije 31. prosinca 2011., a izjava o pristupanju položena je glavnom tajniku IMO-a 15. prosinca 2011. uz izjavljivanje Deklaracije prema članku 19. st. 4. Protokola iz 2002. i Rezerve u skladu sa Smjernicama o provedbi Protokola iz 2002. godine. Vidi: IMO Status of Conventions, 16. veljače 2012., p. 312-317, <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202012.pdf> - posjećeno 21. veljače 2012.

⁶² Članak 19. Protokola iz 2002. godine.

⁶³ LEG/CONF. 13/7

⁶⁴ Članak 10. i 11. Protokola iz 2002. (kojim se mijenja članak 17. i dodaje članak 17bis Konvenciji).

⁶⁵ Council Regulation (EC) No 44/2001 of 22 December 2000 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters, OJ L 12., 16. 01. 2001.

⁶⁶ Uz izuzetak Danske.

postupak izmjena iznosa ograničenja odgovornosti i slično.⁶⁷ Radi sprječavanja dvostrukoga glasovanja o istom pitanju, posebno je naglašeno da pri glasovanju o pitanjima za koja je ovlast prenesena na regionalnu ekonomsku organizaciju, ona ima toliko glasova koliko ima država članica u svojem sastavu, ali samo ako država članica nije glasovala za sebe. Utvrđeno je također da će regionalna ekonomska organizacija pri potvrđivanju ili pristupanju Protokolu iz 2002., posebnom deklaracijom izjaviti koje ovlasti su na nju prenijele njezine članice, kao i u pogledu svakoga drugog ograničenja njezinih ovlasti ili bilo kakvih izmjena u tom pogledu.

Naprijedlog Brazila donesena je i posebna Rezolucija⁶⁸ kojom se traži od IMO-a da donese općenitu odredbu gdje bi na ujednačen način utvrdila uvjete pristupanja i položaj regionalnih ekonomskih organizacija u svim sadašnjim i budućim konvencijama u kojima se za to ukaže potreba.

Donošenjem Uredbe 392/2009 države članice EU prenijele su na EU i daljnje ovlasti što se tiču odredaba Protokola iz 2002., pa je iz tog razloga EU donijela Odluku o pristupanju Protokolu iz 2002. posebno s obzirom na članke 10. i 11. Protokola iz 2002. koji se tiču ovlasti, priznanja i ovrhe presuda.⁶⁹ U tom smislu izjavila je posebnu deklaraciju, te Odluku o pristupanju u svezi i s ostalim pitanjima Protokola uz članke 10. i 11. Protokola iz 2002., uz izjavljivanje odvojene deklaracije kojom se navode ovlasti povezane s mjerama koje su regulirane Protokolom iz 2002., a koje su članice EU Uredbom 392/2009 prenijele na EU.⁷⁰

Mogući problemi u primjeni Uredbe 392/2009 do stupanja na snagu Protokola iz 2002. u svezi s Blue card za pomorske rizike / Possible issues in the application of the Regulation 392/2009 before entry into force of the 2002 Protocol in relation to the Blue Cards for marine risks

Pristupanjem Protokolu iz 2002. godine, EU je stvorila uvjete da mu i njezine države članice pristupe ili ga potvrde. Unatoč tome, države članice nisu potvrdile

⁶⁷ Članak 19 (3) Protokola iz 2002. godine.

⁶⁸ LEG/CONF. 13/CW/WR.8, LEG/CONF.13/DC/2.; REGIONAL ECONOMIC INTEGRATION ORGANIZATIONS.

⁶⁹ Council Decision of 12 December 2011 concerning the accession of the European Union to the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, as regards Articles 10 and 11 thereof (2012/23/EU), OJ L 8/13, 12. 1. 2012.

⁷⁰ Council Decision of 12 December 2011 concerning the accession of the European Union to the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, with the exception of Articles 10 and 11 thereof (2012/22/EU), OJ L 8/13, 12. 1. 2012. U članku 2(2)(4) Odluke navodi se da je Uredbom 392/2009 na EU prenesena ovlast u pogledu članka 1. i 1bis, 2(2), 3 do 16, 18, 20, i 21 Atenske konvencije kako je izmijenjena Protokolom iz 2002. i u pogledu odredbi Smjernica iz 2006

Protokol ili mu pristupile do 31. prosinca 2011., pa on ima samo sedam država stranaka, osim EU, koja se ne broji pri stupanju Protokola na snagu.⁷¹ Izvjesno je stoga da Protokol iz 2002. neće stupiti na snagu do 31. prosinca 2012., kada započinje primjena Uredbe 392/2009.

Od 1. siječnja 2013. imat ćemo zbog toga situaciju da će započeti primjena Uredbe 392/2009 iako Protokol iz 2002. godine neće biti na snazi. Štoviše, Uredba se primjenjuje na međunarodna putovanja, ali i na domaća unutar država članica brodovima A i B klase, a države članice mogu proširiti primjenu na sve domaće prijevoze, s tim da one mogu za različite kategorije brodova odgoditi primjenu Uredbe, pa primjena može započeti za različite brodove, u različitim državama članicama, u različito vrijeme.⁷² Za primjenu Uredbe od značenja će biti je li neka država članica EU, a ne je li stranka Protokola iz 2002. Primjerice, Uredba će se primjenjivati na: a) putovanja između država članica EU, b) putovanja za koja je ugovor sklopljen u državi članici EU, bez obzira na to kuda brod plovi i bez obzira na njegovu zastavu i c) na putovanja brodom koji je upisan u državi članici EU, bez obzira na to kuda plovi, iako možda niti jedna od država gdje se plovidba odvija nije članica EU, niti je stranka Protokola iz 2002.

P&I klubovi u okviru *International Group* dali su izjavu na 92. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a, održanome u listopadu 2006., da će pružiti pokriće za pomorske rizike brodovima do 3.600 putnika i izdavati potrebne *Blue Card* kada Protokol stupi na snagu ako se do tada riješi pitanje pokrića terorističkog akta. Rezerva i IMO Smjernice su upravo i donesene na temelju te izjave klubova i izjave brokera MARSH da je na tržištu „ratnog rizika“ moguće pronaći osigurateljsko pokriće i za teroristički akt, ali na niži iznos i uz uobičajene klauzule ograničenja i isključenja.⁷³ Klubovi su od 2007. povisili reosiguranje do iznosa maksimalno mogućih šteta na brodovima do 3.600 putnika, a s tim u svezi su i ograničili pokriće prema putnicima na USD 2 milijarde. Stoga, ako štete budu veće

⁷¹ Prema članku 20. Protokola iz 2002., Protokol stupa na snagu 12 mjeseci nakon što je glavnom tajniku IMO-a deset država položilo izjavu o potvrđivanju, prihvaćanju ili pristupanju. Protokol iz 2002. do sada je potvrdilo sedam država: Albanija, Belize, Latvija, Palau, St. Kitts and Nevis, Srbija i Sirija, s ukupno 0,30% svjetske tonaže brodovlja i EU kao regionalna organizacija koja se prema članku 19. st. 3. Protokola ne broji za stupanje na snagu Protokola. IMO Status of Conventions, 16. veljače 2012., p. 312-317, <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202012.pdf> - posjećeno 21. veljače 2012.

⁷² Države članice nemaju obvezu istovremeno početi primjenjivati Uredbu na brodove A, B, C i D klase.

⁷³ MARSH, jedan od megabrokera na tržištu osiguranja, ponudio je na 92. sjednici Pravnog odbora IMO-a u listopadu 2006. na kojoj je donesen tekst Rezerve i IMO Smjernica, da će na tržištu osiguranja „ratnog rizika“ naći pokriće i za teroristički akt, ali na ograničeni iznos od ukupno USD 500 milijuna i uz uobičajene klauzule ograničenja i isključenja (*Marsh's Scheme*).

od toga ograničenja pokriva, njih bi morao snositi svaki individualni klub ako bi izdao *Blue Card* preko iznosa tog ograničenja, jer ne bi bio reosiguran u okviru *International Group*. Međutim, P&I klubovi su dali izjavu da će pružiti pokriće prema Protokolu iz 2002., kao međunarodnom instrumentu koji zahtijeva obvezno osiguranje, a do sada nisu izdavali *Blue Card* za obvezna osiguranja propisana regionalnim ili nacionalnim propisima, pa bi izdavanje *Blue Card* temeljem Uredbe bilo protivno dosadašnjoj praksi klubova.

Potvrda o obveznom osiguranju koju države trebaju izdati u skladu s Uredbom 392/2009, identičnog je sadržaja kao i potvrda o obveznom osiguranju prema Protokolu iz 2002. i ne poziva se na Uredbu. S obzirom na to da Protokol neće biti na snazi prije 31. prosinca 2012., u razdoblju do njegova stupanja na snagu, brodovi koji viju zastavu države članice EU trebat će potvrdu o obveznom osiguranju koju treba izdati država zastave ako je ujedno i država članica EU. Za očekivati je, zbog toga, da će P&I klubovi u ovom slučaju ipak učiniti izuzetak i pristati na izdavanje *Blue Card* u skladu s Protokolom i prije njegova stupanja na snagu kako bi države članice EU mogle od 31. prosinca 2012. započeti s primjenom odredaba Protokola, na što ih obvezuje Uredba. Prije svega zato što je EU pozvala i sve države članice da potvrde Protokol iz 2002. što je moguće prije, pa se može vjerovati da će države članice EU pristupiti ili potvrditi Protokol iz 2002. u najskorije vrijeme i da će time on vrlo brzo stupiti na snagu u okviru EU. *Blue card* P&I klubova trebao bi potvrditi pokriće pomorskih rizika u tekstu koji zahtijeva Protokol, a nije potrebno izričito pozivanje na Uredbu. Naime, Uredbom se izričito ne traži obvezno osiguranje u pogledu predujma i drugih dodatnih uvjeta iz Uredbe, nego samo od odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika u pomorskoj nezgodi kao što to propisuje i Protokol. Takvo je pokriće, prema tome, u skladu s pokrićem koje bi klubovi pružali i na temelju Protokola iz 2002. Maksimalni iznos do kojeg su klubovi reosigurani u okviru *International Group* je USD 2 milijarde, na koji iznos je ograničeno pokriće šteta prema putnicima.

Mogući problemi u primjeni Uredbe 392/2009 i Protokola iz 2002. u svezi s izdavanjem *Blue card* za pokriće „ratnog rizika“ / *Possible issues in the application of the Regulation 392/2009 and the 2002 Protocol in relation to the Blue Card for "war risk"*

S obzirom na to da je pokriće odgovornosti za štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda uzrokovanih terorističkim aktom, isključeno iz P&I pokriva pomorskih rizika, bilo je potrebno izmijeniti Protokol iz 2002. Rezervom i IMO

Smjernicama, i one su sastavni dio Uredbe i obvezujuće su za države članice. Za taj dio odgovornosti pokriće bi pružali osiguratelji „ratnog rizika“ i izdavali posebne *Blue Card* do ukupno nižih iznosa po brodu i događaju, kako je to utvrđeno Rezervom i IMO Smjernicama. Problem je, međutim, što još nije poznat „osiguratelj“ ili „panel osiguratelja“ koji bi pristali pružiti pokriće „ratnog rizika“ s uključenim pokrićem za teroristički akt i izdavati *Blue Card* prema Protokolu iz 2002. i Rezervi i IMO Smjernicama, pa pokriće za teroristički akt još uvijek nije riješeno.

Naime, pokriće „ratnog rizika“ najčešće pruža skupina neodređenog broja osiguratelja tzv. „panel osiguratelja“ (svaki u postotku koji on sam odredi), a što je nepraktično kad treba izdati *Blue card*. To, stoga, zahtijeva postojanje posebne osobe „garantora“ koji bi izdavao *Blue Card* slično kao što se to čini prema američkom OPA 1990.⁷⁴ Međutim, za razliku od aranžmana u slučaju OPA 1990, gdje pokriće od odgovornosti za štete od onečišćenja uljima od pomorskih rizika pružaju P&I klubovi na temelju kojega „garantor“ izdaje *Blue card*, kod pokrića „ratnog rizika“ prema Protokolu iz 2002. „garantor“ bi trebao izdavati *Blue card* na temelju pokrića koje pruža „panel osiguratelja“. Klubovi su odbili izdavati *Blue Card* prema OPA 1990. jer se radi o obveznom osiguranju propisanome nacionalnim propisom i jer nisu htjeli biti izloženi izravnoj tužbi. Međutim, klubovi su pristali izdavati *Blue Card* za obvezno osiguranje od odgovornosti za onečišćenje propisano međunarodnim instrumentom, CLC i Bunker konvencijom, iako je i time „ratni rizik“ isključen iz P&I pokrića. Za te slučajeve klubovi su svojim pravilima predvidjeli mehanizam prema kojem se obveza namirenja šteta na temelju izdanih *Blue card*, a uzrokovanih „ratnim rizikom“ uključujući i teroristički akt za koji P&I klubovi ne pružaju pokriće, mogu regresirati iz pokrića „ratnog rizika“ koje član mora imati u skladu s P&I pravilima ili, ako on nema takvo pokriće, od samog člana.⁷⁵ Međutim, nedostatak tog mehanizma je da će ne uspije li regres iz bilo kojeg razloga, štetu ipak snositi P&I klub koji je izdao *Blue Card*, iako su štete zbog terorističkoga akta isključene iz P&I pokrića.

Za rješavanje pitanja „garantora“ koji bi izdavao *Blue Card* na temelju pokrića „ratnog rizika“ od „panela osiguratelja“, potrebno je prethodno riješiti više praktičnih pitanja u vezi s troškom osnivanja osobe „garantora“, cijene pokrića „ratnog rizika“, ali i

⁷⁴ Vidi *supra* bilj. 53.

⁷⁵ Vidi npr. pravilo 24 u svezi s pravilom 31(1) North of England P&I, P&I Rules, 2012/2013, str. 48. i 58., http://www.northpublications.com/rules/P_and_I_Rules_2012/#/70/zoomed, - posjećeno 23. veljače 2012.

pravnih pitanja, npr. tko će isplatiti štetu ako jedan od osiguratelja u okviru „panela osiguratelja“ ne ispuni svoju obvezu. S obzirom na to da je teško vjerovati kako će se do početka primjene Uredbe istaknuto može valjano riješiti, nameće se pitanje mogu li P&I klubovi svojim pravilima uspostaviti sličan mehanizam koji bi im omogućio da izdaju *Blue card* i za „ratni rizik“ uključujući i teroristički akt (iako ne pružaju pokriće tog rizika) i u slučaju obveznog osiguranja prema Uredbi i Protokolu iz 2002. I pritom bi trebalo utvrditi mogućnost da se za štete isplaćene na temelju takvih *Blue Card* klubovi regresiraju iz pokrića „ratnog rizika“ svoga člana, ili ako član nema takvo pokriće, od samog člana. O tome se, naravno, moraju izjasniti sami klubovi i njihovi članovi jer, kao što se vidjelo u primjeni ovog mehanizma i izdavanja *Blue Card* temeljem CLC i Bunker konvencije, klub koji izdaje *Blue Card* ipak je u nekim okolnostima izložen snositi štetu za koju ne pruža pokriće. Pri tome ne treba zaboraviti da putnički brodovi čine svega 5% ukupno učlanjenih brodova u P&I klubove u okviru *International group* i da 2006. godine, u vrijeme donošenja Rezerve i IMO Smjernica, za takvo rješenje nije postojala podrška članova. Iz tog su razloga klubovi i izjavili spremnost izdavati *Blue Card* samo za pomorske rizike za brodove do 3.600 putnika. Međutim, s obzirom na to da već postoji takav mehanizam u obveznom osiguranju za onečišćenje mora uljima i da klubovi u tome već imaju dostatnu praksu, takvo bi rješenje svima pružilo veću sigurnost i ubrzalo i pojednostavilo postupak izdavanja *Blue Card* prema Uredbi i Protokolu iz 2002.

Mogući problemi u primjeni Uredbe 392/2009 i Protokola iz 2002. u svezi s izdavanjem potvrda o obveznom osiguranju / Possible issues in the application of Regulation 392/2009 and the 2002. Protocol in relation to Certificates of compulsory insurance

Potvrde o obveznom osiguranju izdaju države stranke Protokola iz 2002., ili države članice EU, nakon što se uvjere da brodovi imaju pokriće pomorskih i „ratnih rizika“ propisanih Protokolom izmijenjenim Rezervom i IMO Smjernicama, to jest Uredbom 392/2009, kojoj su sastavni dio. Ako brod vije zastavu države koja je stranka Protokola iz 2002., a ujedno je i država članica EU, on će trebati samo jednu potvrdu o obveznom osiguranju što ju je izdala država zastave broda koja je i država članica EU.

Međutim, kada Protokol stupi na snagu, brodovi mogu doći u situaciju da im mogu trebati potvrde o obveznom osiguranju i prema Uredbi i prema Protokolu iz 2002., primjerice:

- a) kada brodovi viju zastavu države koja nije članica EU, ali je stranka Protokola iz 2002., brod će trebati dvije Potvrde o obveznom osiguranju; jednu od države zastave i jednu od države članice EU;
- b) kada brodovi viju zastavu države koja nije članica EU i nije stranka Protokola, trebat će:
 - a) dvije potvrde o obveznom osiguranju; jednu od države stranke Protokola i jednu od države članice EU, ili
 - b) jednu potvrdu od države koja je i stranka Protokola i država članica EU.

Države bi, međutim, trebale odlučiti o ovom praktičnom problemu i dogovoriti se o pojednostavnjenom postupku izdavanja potvrda o obveznom osiguranju te prihvatiti izdavanje samo jedne potvrde o obveznom osiguranju, pogotovo jer su potvrde i prema Protokolu iz 2002. i prema Uredbi identičnog sadržaja, a izdaju se na temelju *Blue Card* kojim se dokazuje da brod ima potrebno pokriće.

ZAKLJUČAK / Conclusion

Protokol iz 2002. godine, teoretski, pruža putnicima puno veću zaštitu u usporedbi s prethodnom Konvencijom iz 1974. godine, ali tu zaštitu putnici neće uživati i praktično sve dok Protokol iz 2002. godine ne stupi na snagu na međunarodnoj razini i dok ga ne prihvati širi krug država.

Donošenje Uredbe 392/2009 svakako će ubrzati primjenu Protokola iz 2002. a pristupanje Europske unije Protokolu iz 2002. omogućit će njezinim državama članicama da mu pristupe ili ga potvrde, i time će pridonijeti njegovu stupanju na snagu, ali, nažalost, samo regionalno, u okviru EU. S obzirom da Uredba donosi i odredbe koje nisu određene Protokolom iz 2002., kao što je primjena i na domaće prijevoze, plaćanje predujma, izuzimanje medicinskih pomagala iz ograničenja odgovornosti za prtljagu itd., te da se pojedine države imaju namjeru koristiti *opt-out clause* s obzirom na iznose ograničenja odgovornosti, Uredba će stvoriti novi sustav odgovornosti regionalnog karaktera, valjan samo u okviru EU. Prema tome, primjena Protokola iz 2002. u državama članicama EU neće pridonijeti unifikaciji na međunarodnoj razini, iako se upravo donošenjem Protokola iz 2002. godine htjelo izbjeći regionalno reguliranje odgovornosti prema putnicima.

Treba naglasiti da stupanjem na snagu Protokola iz 2002. godine, uz već dosad postojeće različite sustave odgovornosti na međunarodnoj razini i regionalni sustav koji donosi Uredba 392/2009, neminovno će doći i do razlika u primjeni samog Protokola iz 2002. s obzirom na to hoće li države pri potvrđivanju Protokola izjaviti Rezervu

ili ne, a vidljivo je da od sedam država su pristupnica Protokolu do sada niti jedna od njih, pa niti one što su pristupile nakon donošenja Rezerve i Smjernica, nisu izjavile Rezervu, osim EU, koja se, međutim, ne broji kao država stranka.

Prije početka primjene Uredbe 392/2009 treba još odlučiti i o više praktičnih pitanja, i to: izdavanje potvrda o obveznom osiguranju za brodove koji ih moraju imati iako ne viju zastavu države članice EU, hoće li brodovi morati imati dvije potvrde, jednu prema Uredbi, a drugu prema Protokolu, iako su sadržajno identične, i koje će države izdavati potvrde prema Uredbi kada brod vijue zastavu države koja nije članica EU.

Trebat će također prije početka primjene Uredbe riješiti i pitanje osiguratelja koji će preuzeti pokriće „atnog rizika“ s uključenim pokrićem za teroristički akt u skladu s Rezervom i Smjernicama, ali i osobe koja će izdavati *Blue Card* potvrđujući pokriće „atnog rizika“, te tko će pružiti pokriće pomorskog rizika za brodove s više od 3.600 putnika što iziskuje veći iznos pokrića od USD 2 milijarde, na koliko je ograničeno pokriće P&I klubova u okviru *International Group*.

U tom će smislu i Republika Hrvatska, koja će 2013. godine postati punopravna članica EU, trebati uskladiti svoje zakonodavstvo u pitanju odgovornosti za putnike u skladu s Uredbom i Protokolom iz 2002. uz izjavljivanje i Rezerve u skladu s IMO Smjernicama. Trebat će riješiti i praktična pitanja o izdavanju potrebnih potvrda o obveznom osiguranju brodovima koji vijue hrvatsku zastavu, ali i onima zastave država koje nisu članice EU, niti stranke Protokola iz 2002. (kao što će biti američki *cruising*-brodovi) kako bi im se omogućilo uplovljavati u hrvatske luke.

LITERATURA / References

1. Brewer, James, Experts warn of Passenger Liability Chaos, *Lloyd's List*, 31. 10. 2002.
2. Bukovac Puvača, Maja, Belanić, Loris, Osiguranje rizika terorizma u poredbenom i hrvatskom pravu, *Osiguranje*, 48 (2007), 7-8, str. 44-71, str. 45.
3. Bulum, Božena, i dr., *Europsko prometno pravo*, Zagreb, 2011., str. 329.
4. Ćorić, Dorotea, Treba li Republika Hrvatska ratificirati Atensku konvenciju iz 2002. godine?, *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, 31, 2(2010), str. 917- 934, str. 927.
5. Debeljak-Rukavina, Sandra, Odgovornost prijevoznika u domaćem i međunarodnom prijevozu putnika i prtljage zrakom, *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, (2002), Suppl. 2, 325-369, str. 326.

6. Grabovac, Ivo, *Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom*, Split, 1986.
7. Haddon-Cave, Charles, *Limitation against Passenger Claims: medieval, unbreakable and unconscionable*, CMI Yearbook 2000, Singapore 1., 234.
8. Hazelwood, J. Steven, Semark, David, *P&I Clubs: Law and Practice*, London, 2010.
9. Kroeger, Bernd, *Passengers Carried at Sea – Should they be Granted the same Rights as Airline Passengers?*, CMI Yearbook 2000, Singapore 1., 244.
10. Kuusniemi, Ilkka, *Athens Convention – EC Regulation*, Neptun Juridica, Issue 3, Dec. 2007.
11. 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.
12. Mulrenan, Jim, *Conflict spirals over the Athens Protocol*, TradeWinds, 8. 11. 2002.
13. Nadali, Vanja, *Osiguranje i terorizam*, *Osiguranje*, 45 (2004), 4, str. 24-27, str. 25.
14. Pospišil Miler, Marija, Pospišil, Marija, *Odgovornost prijevoznika u pomorskom prijevozu putnika prema zakonodavstvu Ujedinjenog kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske - de lege lata i de lege ferenda*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 59(2009), str. 1015 - 1028., str. 1023. i dalje
15. Pospišil Miler, Marija, *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine*, *Poredbeno pomorsko pravo = Comparative Maritime Law*, Zagreb, 158(2004), str. 227-262.
16. Rosaeg, Erik, *Consolidated text of the Athens Convention relating to carriage of Passengers by Sea, 1974 and the Protocol of 2002 to the Convention* <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/Consol.doc>
17. Rosaeg, Erik, *The Entry into Force of the Athens Convention 2002*, *Papers for Seminar: 'Possible Implications of the New Athens Protocol'*, Hamburg, 5. 12. 2002.
18. Rosaeg, Erik, *Worldwide Regime the Answer to Passenger Liability*, *Lloyd's List* od 4. 11. 2002, <http://www.lloydslist.com>.
19. Savić, Iva i dr., *Europsko prometno pravo*, Zagreb, 2011., str. 430.
20. Stares, Justin, *Brussels divided over Ship size ruling on passenger liability*, *Lloyd's list* 4 December 08.
21. Stares, Justin, *Concessions bring an end to Erika 3 wrangling*, *Lloyd's list* 10 December 2008.

Dokumentacija:

1. Annex 1 to the Political Agreement: Proposal for Regulation of the European Parliament and of the Council on the Liability of Carriers of Passengers by Sea in the Event of Accidents
2. Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974. godine
3. COM (2002) 158 final, Brussels, 25. 3. 2002. <http://www.europarl.eu>.
4. Commission Opinion, Brussels, 26. 11. 2008 COM(2008) 831 final, 2005/241 (COD)
5. Convention for the Unification of Certain Rules for International carriage by Air (Montreal Convention 1999), 28 May 1999.
6. Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC) 1976, adopted 19 November 1976, entered into force 1 December 1986.
7. Council Decision of 12 December 2011 concerning the accession of the European Union to the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, as regards Articles 10 and 11 thereof (2012/23/EU), OJ L8/13, 12. 1. 2012.
8. Council Decision of 12 December 2011 concerning the accession of the European Union to the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, with the exception of Articles 10 and 11 thereof (2012/22/EU), OJ L8/13, 12. 1. 2012.
9. Council Directive 98/18/EC of 17 March 1998 on safety rules and standards for passenger ships, OJ L 144/1, 15. 5. 1998.
10. Council Regulation (EC) No 44/2001 of 22 December 2000 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters, OJ L 12. 16. 1. 2001.
11. Council regulation (EC) No. 2027/97 of 9 October 1997 on Air Carrier Liability in the Event of Accidents).
12. Council Regulation (EC) No. 785/2004 of 21 April 2004 on Insurance Requirements for Air Carriers and Aircraft Operators.
13. Framework of Good Practice with Respect of Carrier's Liabilities (IMO LEG/CONF. 13/DC/4).
14. IMO Circular letter No. 2758 dated 20 November 2006 with Annex
15. IMO Doc. A 24/Res.988.
16. IMO Doc. LEG 88/12/2 of 19. 3. 2004.
17. IMO Doc. LEG 92/5/3.
18. IMO Doc. LEG. 76/WP 1.

19. IMO Doc. LEG/CONF 13/CW/WP8, LEG/CONF.13/DC/2.;
 20. IMO Doc. LEG/CONF. 13/7, LEG/CONF. 13/10, LEG/CONF. 13/11, LEG/CONF. 13/13, LEG/CONF. 13/14, LEG/CONF. 13/15, LEG/CONF.13/18.
 21. IMO Doc. LEG80/3/3.
 22. IMO Reservation and Guidelines for Implementation of the Athens Convention, 2002.
 23. International Group of P&I Clubs Reinsurance Program of 20 February 2012.
 24. International Group, IG P&I Annual Review 2011/12.
 25. Izjava Europske komisije IP/02/1631, 7. 11. 2002.
 26. Izjava za tisak Federalnog Ministarstva Transporta Njemačke od 1. 11. 2002.
 27. Joint text approved by the Conciliation Committee, Brussels, 20 February 2009.
 28. Marine Insurance Act (MIA) 1906.
 29. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem, iz 1961. godine
 30. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem, iz 1967.
 31. North of England P&I, P&I Rules, 2012/2013, str. 48. i 58.
 32. Norwegian Marine Insurance Plan 1996.
 33. Political Agreement, Brussels, No. 16097/07 dated 7 December 2007.
 34. Pomorski zakonik iz 2004., NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/2011.
 35. Proposal for a Council Decision COM (2003)375 final, 24. 06. 2003, <http://www.europarl.eu>.
 36. Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the Liability of Carriers of Passengers by Sea and Inland Waterways in the Event of Accidents (presented by the Commission) COM (2005) 592 final - 2005/0241(COD), Brussels, dated 23 November 2005 <http://eur-lex.europa.eu/en/index.htm>
 37. Protocol 1996 LLMC 1976, adopted 3 May 1996, entered into force 13 May 2004.
 38. Protokol iz 1976. godine Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974. godine
 39. Protokol iz 1990. godine Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974. godine
 40. Protokol iz 2002. godine Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine
 41. REGULATION (EC) No. 392/2009 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents, Official Journal of the European Union L.131/24 EN of 28. 5. 2009.
 42. *The 'Fanti' and 'The Padre Islands,'* Lloyd's Law Report, Part 3/1990., Vol. 2. September 1990.
 43. *Third Parties (Rights against Insurers) Act 1930.*
 44. *Third Parties (Rights against Insurers) Act 2010.*
 45. *USA Oil Pollution Act 1990 (OPA 90).*
 46. Zakon o potvrđivanju Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine, s Protokolima iz 1976. i 1990. godine, NN - MU, br. 2/1997.
- Web-stranice:**
1. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:FIN:EN:PDF> .
 2. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0024:0046:EN:PDF>
 3. <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/08/st03/st03724.en08.pdf> ;
 4. http://www.igpandi.org/downloadables/2012_Reinsurance_Diagram.pdf
 5. <http://www.igpandi.org/downloadables/news/news/IG%20Annual%20Review%202011-12.pdf>
 6. <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Summary%20of%20Status.xls>
 7. <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202012V2.pdf>.
 8. <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202012.pdf>
 9. http://www.northpublications.com/rules/P_and_I_Rules_2012/#/70/zoomed
 10. <http://www.wikipedia.org>
 11. http://en.wikipedia.org/wiki/Costa_Concordia
 12. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1998:144:0001:0115:EN:PDF>
 13. <http://www.lloydslist.com>
 14. <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/Consol.doc>

Rukopis primljen: 13. 3. 2012.