

IZMJENE I DOPUNE POMORSKOG ZAKONIKA GLEDE UGOVORA O PRIJEVOZU PUTNIKA I NJIHOVE PRTLJAGE MOREM

Doc. dr. sc. MARIJA POSPIŠIL-MILER*

UDK 656.025 : 344.65(094)
Pregledni znanstveni članak
Primljeno: 20.2.2014.
Prihvaćeno za tisak: 16.4.2014.

Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika usvojen je na 8. sjednici Sabora Republike Hrvatske održanoj 26. travnja 2013., a stupio je na snagu 18. svibnja 2013. godine. U svezi ugovora o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, ove su izmjene i dopune Pomorskog zakonika izvošene radi usklađivanja s Uredbom (EC) 392/2009 od 23. travnja 2009. godine o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća u čije odredbe su već uključene i odredbe Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine te IMO Rezerve i Smjernica iz 2006. godine, kao i s Uredbom EU 1177/2010 od 24. studenog 2010. godine o pravima putnika kada putuju morem i unutarnjim plovnim putovima i izmjeni Uredbe (EZ) 2006/2004. U radu se analiziraju odredbe Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika glede ugovora o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, posebno onih o odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika. Te su odredbe unesene u Pomorski zakonik u svezi njegovog usklađivanja s Uredbom (EC) 392/2009 i Atenskom konvencijom iz 2002. godine koju je Republika Hrvatska potvrdila 1. veljače 2013. godine, a stupa na snagu 23. travnja 2014. godine. Radi se o značajnim izmjenama Zakonika kojima se uvodi objektivna odgovornost prijevoznika, više granice odgovornosti i obvezno osiguranje od odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika prouzročene pomorskom nezgodom. To će nedvojbeno imati dalekosežne pravne i ekonomske učinke na prijevoz putnika morem u Republici Hrvatskoj.

Ključne riječi: odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika; ograničenje odgovornosti; obvezno osiguranje

1. UVOD

U veljači 2013. godine Vlada Republike Hrvatske usvojila je Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika s konačnim prijedlogom Zakona¹ i predložila njegovo usvajanje po hitnom postupku. U odnosu na prijevoz

* Marija Pospišil-Miler, docentica na katedri za Pomorsko i općeprometno pravo Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Hahlić 6, 51000 Rijeka, e-mail: mpmiler@pravri.hr

¹ Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika (dalje: Nacrt iz 2013.) s konačnim prijedlogom Zakona uz prijedlog za donošenje po hitnom postupku, usvojen je na 77. sjednici Vlade RH održane 21. veljače 2013., objavljen je na mrežnim stranicama Vlade RH, http://www.vlada.hr/hr/naslovnica/sjednice_i_odluke_vlade_rh/2013/77_sjednica_vlade_republika_hrvatske (23. 2. 2013.).

putnika, Nacrtom iz 2013. godine je predloženo usklađivanje Pomorskog zakonika s odredbama Uredbe (EC) 392/2009 od 23. travnja 2009. godine,² Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine³ i IMO Rezerve i Smjernica iz 2006. godine za primjenu Atenske konvencije iz 2002. godine⁴ kao i s Uredbom EU 1177/2010 od 24. studenog 2010. godine i izmjeni Uredbe (EZ) 2006/2004.⁵

Iz obrazloženja Nacrta iz 2013. godine vidljivo je da je usklađivanje po hitnom postupku predloženo jer su odredbe Atenske konvencije iz 2002. godine već unesene u Uredbu (EC) 392/2009 čija je primjena obvezna za države članice EU-a od 31. prosinca 2012. godine bez obzira na to hoće li do tada Atenska konvencija iz 2002. godine međunarodno stupiti na snagu. Uredba (EC) 392/2009 proširuje primjenu Konvencije i na domaću plovidbu u državama članicama EU-a brodovima A i B klase kako su definirani Direktivom 98/18/EC od 17. ožujka 1998. godine o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove,⁶ koja je kasnije izmijenjena no-

² Regulation (EC) 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, (dalje: Uredba), *OJ L 131/24*, EN, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0024:0046:EN:PDF> (21. 2. 2013.).

³ Protokol iz 2002. godine Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine (2002 Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974), usvojen u Londonu 1. studenoga 2002. godine (dalje: Protokol iz 2002.), sadržan je u dokumentu LEG/CONF. 13/20. Protokol iz 2002. godine zajedno s dijelom Atenske Konvencije iz 1974. godine koji nije mijenjan, čini tekst nove konvencije koja je na prijedlog Grčke, iako donesena u Londonu, zadržala naziv "Atenska" konvencija uz naznaku 2002. godine (dalje: Atenska konvencija iz 2002.). Neslužbeni konsolidirani tekst, na mrežnoj stranici IMO Correspondence Group on provision of Financial Security in Respect of Passenger Claims, <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/> (21. 2. 2013.). Prijevod Protokola iz 2002. godine vidi u: *Poredbeno pomorsko pravo*, Zagreb, 42, (2003), 157, str. 220-263, a tekst Konvencije i prijevod u: *Poredbeno pomorsko pravo*, Zagreb, 50, (2011), 165, str. 309-361. Poblježe o donošenju Protokola iz 2002.: Pospišil-Miler, Marija, Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine, *Poredbeno pomorsko pravo*, Zagreb, 158, (2004), str. 227-262, (dalje: Pospišil-Miler, 2004.).

⁴ IMO Reservation and Guidelines for Implementation of the Athens Convention (dalje: IMO Rezerva i Smjernice) usvojene na 92. sjednici Pravnog odbora IMO-a održanoj u Parizu od 16. do 20. listopada 2006. godine čija je svrha retroaktivno mijenjanje Konvencije iz 2002. godine vezano uz odgovornost za teroristički akt i uvjete obveznog osiguranja, kako bi se ubrzalo njezino stupanje na snagu; prijevod u: *Poredbeno pomorsko pravo*, 50, (2011), 165, str. 362-383.

⁵ Regulation (EC) No 1177/2010 of the European Parliament and of the Council of 24 November 2010 concerning the rights of passengers when travelling by sea and inland waterway and amending Regulation (EC) No 2006/2004, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:334:0001:0016:EN:PDF> (21. 2. 2013.), *OJ L 334/1* of 17 December 2010.

⁶ Klase A, B, C i D putničkih brodova na domaćim putovanjima definiraju se čl. 4. Direktive 98/18/EC prema području plovidbe s obzirom na udaljenost od obale i mjesta zakloništa gdje se mogu iskrcati brodolomci te na vjerojatnu učestalost određene visine valova tijekom godine odnosno razdoblja plovidbe, 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:1998:144:0001:0015:EN:PDF> (21. 11. 2012.). Tako se brod A klase definira kao putnički brod u domaćoj plovidbi koji nije B, C ili D klasa. Brod B klase je putnički brod u domaćoj plovidbi koji ne plovi na udaljenosti preko 20 milja od obale. Brod C klase je putnički brod u domaćoj plovidbi u području u kojem je vjerojatnost valova preko 2,5 m visine manja od 10% godišnje kod cjelogodišnje plovidbe i koji

vom Direktivom 2009/45/EC od 6. svibnja 2009. godine.⁷ Međutim, primjena Uredbe 392/2009 na brodove u domaćoj plovidbi mogla se odgoditi za brodove A klase do 31. 12. 2016., odnosno za brodove B klase do 31. 12. 2018. godine.⁸ Niti Protokol iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. godine, koji je Republika Hrvatska potvrdila 1. veljače 2013. godine, također po hitnom postupku,⁹ tada još nije stupio na snagu¹⁰ pa se mogla provesti šira rasprava o izmjenama i dopunama Zakonika vezano uz ugovor o prijevozu putnika.

Usklađivanje nacionalnog zakonodavstva s rješenjima najnovijih međunarodnih ugovora u svojoj osnovi je pozitivan postupak, ali samo ukoliko je to rezultat demokratske rasprave i prihvaćanja od strane subjekata na koje se odnosi to novo zakonodavstvo. Međutim, to nije slučaj ako se usklađivanje po hitnom postupku, koji je Vlada RH kao predlagateljica Zakona, i po riječima Ustavnog suda RH, prihvatila "nekritički, kao beziznimno i apsolutno pravilo",¹¹ provodi samo kao "formalnost" i bez sagledavanja svih pravnih i ekonomskih posljedica.

ne plovi na udaljenosti preko 15 milja od luke zakloništa niti 5 milja od obale gdje se mogu iskrcati brodolomci. Brod D klase označava putnički brod u domaćoj plovidbi u području gdje je vjerojatnost valova preko 1,5 m visine manja od 10% godišnje i koji ne plovi na udaljenosti preko 6 milja od luke zakloništa niti 3 milje od obale gdje se mogu iskrcati brodolomci.

⁷ Direktivom 2009/45/EC zadržana su ista mjerila za svrstavanje brodova u klase. Vidi: Directive 2009/45/EC on safety rules and standards for passenger ships, *OJ L 163/1*, 25. 6. 2009., <http://eur-lex.europa/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:07:09:32009L0045:HR:PDF> (22. 6. 2013.).

⁸ Čl. 11. Uredbe (EC) 392/2009.

⁹ Na 73. sjednici od 24. siječnja 2013., Vlada Republike Hrvatske je usvojila Nacrt prijedloga Zakona o potvrđivanju Protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine s konačnim prijedlogom Zakona i uputila ga Saboru na usvajanje po hitnom postupku, a Zakon je usvojen već na 7. Sjednici Sabora RH održanoj 1. veljače 2013. godine. Vidi: mrežne stranice Vlade RH, http://www.vlada.hr/hr/naslovnica/sjednice_i_odluke_vlade_rh/2013/sjecanj/73_sjednica_vlade_republike_hrvatske_i_dnevni_red_Sabora_RH_za_1_2_2013.godine, <http://www.sabor.hr/Default.aspx?art=52453> (23. 2. 2013.); Zakon o potvrđivanju objavljen je u NN-MU 2/2013 od 8. ožujka 2013. godine.

¹⁰ Protokol iz 2002. godine je do 2. siječnja 2013. godine potvrdilo 9 država osim EU-a koji se ne računaju u svrhu stupanja na snagu: Albanija, Belize, Danska, Latvija, Nizozemska, Palau, Sv. Kristofor i Nevis, Srbija i Sirija, sa svega 2,11% ukupne svjetske tonaže brodovlja, od kojih su svega 3 države članice EU-a. Vidi: IMO Status of Conventions, <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202013.pdf>. (28. 1. 2013.). Time je Republika Hrvatska uz navedene države trebala postati deseta država stranka Protokola iz 2002. godine i omogućiti njegovo stupanje na snagu protekom godine dana od podnošenja izjave o potvrđivanju glavnom tajniku IMO-a kao depozitaru Protokola. To se nije dogodilo jer je izjava o potvrđivanju Protokola podnesena tek 25. rujna 2013. godine pa je 23. travnja 2013. godine Belgija postala deseta država stranka tako da će Protokol iz 2002. godine stupiti na snagu 23. travnja 2014. godine. Vidi mrežne stranice IMO-a: 2002 Passenger ship liability and compensation treaty set to enter into force in 2014, <http://www.imo.org/MediaCentre/PresBriefings/Pages/13-athens-2002.aspx> (6. 5. 2013.). Također: *IMO News, Issue 2/2013*, 27 June 2013.

¹¹ Vidi: Izvješće Ustavnog suda RH o postupcima donošenja zakona i Poslovniku hrvatskoga Sabora od 23. siječnja 2013., posebno dio I. pod naslovom: Donošenje zakona po hitnom postupku, gdje se u t. 9. navodi: "Ustavni sud prihvaća da se velik broj prijedloga zakona dosada donosio po hitnom postupku i zbog toga što je bila riječ o prijedlozima zakona kojima se domaće zakonodavstvo uskla-

Također, s obzirom na to da je Republika Hrvatska članica EU-a tek od 1. srpnja 2013., ni usklađivanje s Uredbom (EC) 392/2009 nije bio razlog za hitan postupak. Pogotovo što se primjena Uredbe (EC) 392/2009 mogla odgoditi za prijevoze u nacionalnoj plovidbi za sve klase brodova.¹² Ovo se ističe stoga što se u hitnom postupku uskraćuje rasprava koja bi pružila mogućnost da se pri izmjenama Zakonika utvrde interesi subjekata na koje se odnosi njegova izmjena i, ako je to moguće, ti interesi bolje zaštite, što u konkretnom slučaju, čini se, nije učinjeno u dovoljnoj mjeri u odnosu na interese prijevoznika u nacionalnoj plovidbi, što se vidi iz analize odredbi Nacrta iz 2013. godine.

2. NACRT IZ 2013. GODINE PRIJEDLOGA ZAKONA O IZMJENAMA I DOPUNAMA POMORSKOG ZAKONIKA IZ 2004. GODINE

2.1. Načelne zamjerke na Nacrt iz 2013. godine

Odredbama Nacrta iz 2013. godine interesi pomorskih prijevoznika u nacionalnoj plovidbi nisu bili dovoljno zaštićeni, što proizlazi iz sljedećeg:

1. Nacrtom iz 2013. nije odgođena primjena Uredbe (EC) 392/2009, a time ni Atenske konvencije iz 2002. godine na brodove u nacionalnoj plovidbi A i B klase kako su definirani Direktivom 2009/45/EC Europskog parlamenta i Vijeća od 6. svibnja 2009. o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove koja je zamijenila raniju Direktivu 98/18/EC od 17. ožujka 1998.
2. Odredbom čl. 76. Nacrta iz 2013. godine predlagala se izmjena čl. 612. Zakonika tako da se odredbe Zakonika načelno primjenjuju na prijevoze putnika i njihove prtljage u nacionalnoj plovidbi brodovima koji ne spadaju u klasu A i B. Međutim, Nacrtom iz 2013. godine predložena je i izmjena svih ostalih odredbi koje su se odnosile na temelj i visinu odgovornosti, usklađujući ih s odredbama Uredbe (EC) 392/2009, a time i s Protokolom odnosno Atenskom konvencijom iz 2002. godine, bez razlike radi li se o nacionalnoj ili međunarodnoj plovidbi. Time se samo formalno isključivalo brodove C i D klase iz primjene Uredbe (EC) 392/2009 s obzirom na to da bi se Uredba, odnosno Atenska konvencija iz 2002. godine, primjenjivala i na brodove C

đivalo s propisima EU", a u nastavku naglašava: "Čini se, međutim, da je primjenu članka 163. a Poslovnika Vlada RH kao predlagateljica zakona prihvatila nekritički, kao beziznimno i apsolutno pravilo. Ustavni sud podsjeća da se takvim pristupom sužava prostor za javne demokratske rasprave i slabi duh parlamentarizma. Pravilo o "traženju" hitnog postupka u smislu čl. 163. a Poslovnika i u tim se situacijama (usklađenja s pravnom stečevinom EU - op. a.) mora tumačiti usko, kad za to stvarno postoje opravdani razlozi." Objavljeno u: NN 12/2013.

¹² Većina država članica EU-a to je učinila: UK, Italija, Španjolska, Belgija, Latvija, Njemačka, Estonija, Cipar, Grčka, Irska (iako nemaju brodova klase A), a još nisu odlučile Norveška i Portugal. Vidi okružnice P&I klubova, npr.: Gard Member Circular 14-2012 iz prosinca 2012., <http://www.gard.no/ikbViewer/Content/20733483/Member%20Circular%2014%202012%20PLR.pdf> (23. 2. 2013.).

i D klase temeljem odredbi tako izmijenjenog Zakonika, iako za njih još ne postoji obveza primjene Uredbe (EC) 392/2009.¹³ Nacrtom iz 2013. predloženo je brisanje, odnosno izmjene svih ranijih odredbi Zakonika koje su bile blaže u odnosu na odgovornost prijevoznika, a koje su se i dalje mogle primjenjivati na brodove C i D klase u nacionalnoj plovidbi pa je time Nacrt iz 2013. stavio hrvatske pomorske prijevoznike u nacionalnoj plovidbi u nepovoljniji položaj u odnosu na prijevoznike drugih država članica EU-a.

Nacrtom iz 2013. moglo se zaštititi prijevoznike u nacionalnoj plovidbi tako da se utvrdi:

1. primjena neizmijenjenih odredbi Zakonika na brodove C i D klase sve dok se, i ako se, u okviru EU-a u skladu s čl. 1. st. 3. Uredbe i za te brodove ne predloži proširenje primjene Uredbe, ukoliko će to biti potrebno, i
2. odgoda primjene Uredbe (EC) 392/2009 na brodove A i B klase za razdoblja kako to utvrđuje sama Uredba, tj. za brodove A klase do 31. 12. 2016. godine, a za brodove B klase do 31. 12. 2018. godine, kao i primjena postojećih neizmijenjenih odredbi Zakonika na te brodove u tom razdoblju.¹⁴

Međutim, izmjena Zakonika kako je predložena u Nacrtu iz 2013. godine stavila bi u nepovoljan položaj i hrvatske prijevoznike u unutarnjoj plovidbi, jer se temeljem odredbi Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda odredbe Zakonika, a time i predložene izmjene Zakonika kojima se odredbe Uredbe (EC) 392/2009 od 23. travnja 2009. godine unose u Zakonik, vezano uz ugovor o prijevozu putnika primjenjuju i na unutarnju plovidbu.¹⁵ Na taj bi način Republika Hrvatska bila jedina država članica EU-a koja bi propisala primjenu odredbi Uredbe (EC) 392/2009, a time i Atenske konvencije iz 2002. godine i na prijevoze putnika u unutarnjoj plovidbi. To unatoč tomu što su odredbe o primjeni Uredbe i na unutarnju plovidbu,

¹³ Vidi čl. 1. st. 3. Uredbe (EC) 392/2009 u kojem se utvrđuje da će se najkasnije do 30. 6. 2013. predložiti, između ostaloga i proširenje primjene Uredbe na brodove C i D klase, ako se to pokaže potrebnim, a što nije učinjeno pa je za pretpostaviti da se nije pokazalo potrebnim.

¹⁴ S obzirom na stupanje Republike Hrvatske u članstvo EU-a u teoriji i praksi je već od donošenja Uredbe (EC) 392/2009 naglašavana potreba odgode njezine primjene na brodove u domaćoj plovidbi A i B klase kako bi se hrvatskim pomorskim prijevoznicima omogućilo da svoje poslovanje prilagode novim uvjetima na tržištu usluga pomorskog prijevoza putnika i financijski ojačaju kako bi mogli konkurirati prijevoznicima iz EU. Vidi npr.: Bulum, Božena, *Prava putnika u pomorskom prijevozu prema Uredbi Europske unije broj 1177/2010*, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 62, (2012), 4, str. 1077-1111, (dalje: Bulum, 2012.), str. 1109 i 1110.

¹⁵ Čl. 1. st. 2. Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda (ZPLUV), NN 197/2007 i 132/2007, za sva pitanja koja nisu uređena tim Zakonom upućuje na primjenu Pomorskog zakonika. Prijevoz putnika, pa ni odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika, nije uređen ZPLUV-om, pa se na ta pitanja primjenjuju odredbe Zakonika. U slučaju izmjene Zakonika kako je to bilo predloženo Nacrtom iz 2013., izmijenjene odredbe Zakonika, a time i odredbe Uredbe (EC) 392/2009, primijenile bi se i na prijevoze putnika i njihove prtljage u unutarnjoj plovidbi, a što nije bila namjera niti same Uredbe (EC) 392/2009.

koje su se nalazile u ranijim nacrtima Uredbe, na izričito inzistiranje većine država članica EU-a izostavljene iz konačnog teksta Uredbe (EC) 392/2009.¹⁶

Primjenu Uredbe na brodove unutarnje plovidbe moglo se spriječiti i izmjenom odredbi Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda tako da se njime isključi primjena odredbi Uredbe (EC) 392/2009 i Pomorskog zakonika o odgovornosti prijevoznika na unutarnju plovidbu. To pogotovo što su na 83. sjednici Vlade usvojene, također po hitnom postupku, i izmjene ZPLUV-a¹⁷ kojima je predloženo usklađivanje s pravnom stečevinom EU-a po nekim drugim pitanjima. Međutim, Nacrtom izmjena ZPLUV-a, koji je i usvojen na 8. sjednici Sabora RH,¹⁸ nisu utvrđene izmjene koje bi zaštitile prijevoznike unutarnje plovidbe i spriječile da se i na prijevoze u unutarnjoj plovidbi primjenjuju odredbe Pomorskog zakonika u koje je Nacrtom iz 2013. godine predloženo unošenje odredbi Uredbe (EC) 392/2009, a time i Atenske konvencije iz 2002. godine.

2.2. Izmjene i dopune predložene Nacrtom iz 2013. godine

U odnosu na prijevoz putnika, Nacrtom iz 2013. godine predložene su sljedeće izmjene i dopune odredbi Zakonika:

- izmjene ili ispravke pojedinih odredbi Zakonika za koje je uočena potreba tijekom njegove primjene,
- usklađivanje s Uredbom (EC) 392/2009 i Protokolom iz 2002. godine Atenskoj konvenciji iz 1974. godine, te
- usklađivanje s Uredbom EU 1177/2010 o pravima putnika kada putuju morem i unutarnjim plovnim putovima i izmjenom Uredbe (EZ) 2006/2004.

U primjeni Zakonika iz 2004. godine uočene su određene nedorečenosti ili protivnosti u odnosu na međunarodne instrumente na snazi na koje se ukazivalo već i ranije u teoriji i praksi. Nacrtom iz 2013. godine predložene su izmjene i dopune nekih od odredbi Zakonika za čijom je izmjenom uočena potreba tijekom njegove primjene. Te se izmjene odnose na dopunu i izmjenu nekih od definicija, na dopunu odredbi u odnosu na vrijeme plaćanja prevoznine, stavljanja prigovora na sadržaj putne karte te pristanka prijevoznika na prijenos putne karte na donositelja nakon

¹⁶ Na ovaj se problem već ranije upozoravalo, a unatoč tomu još nije riješen. Vidi: Pospišil – Miler, Marija, *Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u unutarnjoj plovidbi - de lege lata i de lege ferenda*, *Pravni vjesnik*, 24, (2008), 3-4, str. 7-33.

¹⁷ Na 83. sjednici Vlade održanoj 28. ožujka 2013. usvojen je Nacrt iz 2013. prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda s konačnim prijedlogom Zakona, http://www.vlada.hr/hr/naslovnica/sjednice_i_odluke_vlade_rh/2013/83_sjednica_vlade_republike_hrvatske (12. 4. 2013.).

¹⁸ Vidi: *Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda*, usvojen je jednoglasno sa 114 glasova za, također po hitnom postupku, pod t. 29., 8. sjednice Sabora RH od 19. travnja 2013., <http://www.sabor.hr/Default.aspx?sec=2148> (12. 5. 2013.); objavljen u: NN 51A/2013 od 30. travnja 2013., stupio na snagu 8. svibnja 2013.

što je putovanje započeto.¹⁹ Predloženi su i ispravci nekih ranijih redakcijskih pogrešaka.²⁰ Ove bi izmjene i dopune Zakonika trebale doprinijeti jasnijem tumačenju njegovih odredbi, a time i pravnoj sigurnosti u primjeni Zakonika.

Izmjenama i dopunama Zakonika predloženim Nacrtom iz 2013. godine u odnosu na usklađivanje s Uredbom (EC) 392/2009 i Protokolom, odnosno Atenskom konvencijom iz 2002. godine, primjena Uredbe a time i Protokola, odnosno Atenske konvencije iz 2002. godine, proširila bi se i na brodove u domaćoj plovidbi C i D klase, kao i na unutarnju plovidbu s obzirom na to da se Pomorski zakonik u dijelu koji regulira odgovornost prijevoznika prema putnicima primjenjuje i na unutarnju plovidbu. Iako se predloženom izmjenom odredbe čl. 612. primjena Uredbe (EC) 392/2009 izričito utvrđuje samo za brodove A i B klase kako su definirani Direktivom 2009/45/EZ, ona bi se neizravno, putem ostalih odredbi Zakonika primjenjivala i na brodove C i D klase za koje je utvrđena primjena Zakonika. To stoga što je Nacrtom iz 2013. godine bilo predloženo brisanje ili izmjena i svih ostalih odredbi Zakonika koje su se odnosile na temelj i granice odgovornosti i njihovo usklađivanje s Uredbom.²¹ Time bi se i na odgovornost hrvatskih prijevoznika u domaćoj plovidbi brodovima C i D klase primijenio novi, stroži sustav odgovornosti uz više granice odgovornosti iz Uredbe, odnosno Atenske Konvencije iz 2002. godine, iako takva obveza nije utvrđena Uredbom. Hrvatski prijevoznici bi i u domaćoj plovidbi brodovima C i D klase bili obvezni ishoditi svjedodžbu o obveznom osiguranju njihove odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika koje su posljedica pomorske nezgode do iznosa od 250.000 SDR-a po putniku po događaju.

Jedan od razloga zašto Uredba svoju primjenu još ne proširuje na prijevoze putnika u nacionalnoj plovidbi brodovima C i D klase je upravo zaštita nacionalnih prijevoznika država članica EU-a od previsokih troškova osiguranja itd., a što je vidljivo iz preambule same Uredbe.²² Uredbom (EC) 392/2009 predviđeno je da će se naknadno, do 30. lipnja 2013., ako se to pokaže potrebnim, podnijeti prijedlog pro-

¹⁹ Primjerice, predložen je ispravak i dopuna nekih od definicija u čl. 588., dopuna čl. 599. dodavanjem st. 2., kojim se utvrđuje vrijeme plaćanja prevoznine, dopuna čl. 603. dodavanjem st. 2. u svezi s prigovorom na sadržaj putne karte i čl. 604. dodavanjem st. 2. u svezi s potrebom pristanka prijevoznika kod prijenosa putne karte na donositelja nakon što je putnik započeo putovanje.

²⁰ Primjerice, predložen je ispravak redakcijskih pogrešaka u čl. 624., 627. st. 2., čl. 629. st. 1. t. 1. itd.

²¹ Predloženom izmjenom čl. 613. Zakonika, Nacrtom iz 2013. godine utvrđuje se dvostupanjski sustav odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika prouzročene pomorskom nezgodom uz objektivnu odgovornost do 250.000 SDR, a preko tog iznosa do 400.000 SDR-a prema načelu pretpostavljene krivnje. Izmjenom čl. 620. i 621. granice odgovornosti usklađuju se s onima iz Uredbe, odnosno Protokola iz 2002. godine itd.

²² Vidi t. 4. preambule: "Shipowners must be in a position to manage their insurance arrangements in an economically acceptable way, and particularly in the case of small shipping companies operating national transport services, account must be taken of the seasonal nature of their operations. When setting insurance arrangements under these Regulations, account should therefore be taken of the different classes of ship." Također u t. 10. Preambule posebno se ističe: "...Account should be taken of the consequences for fares and the ability of the market to obtain affordable insurance coverage ..."

pisa kojim bi se primjena Uredbe proširila i na brodove C i D klase.²³ Čak i u odnosu na brodove B klase moguće su daljnje promjene unutar razdoblja odgode primjene Uredbe na brodove B klase ako se procjenom, koja će se izvršiti do 31. prosinca 2016., to pokaže potrebnim. Naime, Uredbom se utvrđuje da će se prije 31. prosinca 2016. godine ponovno razmotriti granice odgovornosti kod prijevoza brodovima B klase, uzimajući u obzir procjenu utjecaja na prevoznine i mogućnosti tržišta da pruži zahtijevano osigurateljno pokriće uz primjerenu premiju, i usvojiti određene mjere ako to bude potrebno.²⁴ To je stoga još jedan razlog zašto je primjenu Uredbe na te brodove trebalo odgoditi.

U odnosu na usklađivanje s Uredbom EU 1177/2010, Nacrtom iz 2013. godine predložene su izmjene i dopune čl. 606. Zakonika.²⁵ Njime se utvrđuje primjena ove Uredbe u cijelosti, osim na putnike koji putuju na taksativno navedenim manjim plovnim objektima i na malim udaljenostima, plovnim objektima koji se ne pokreću mehaničkim sredstvima te na putnike na ekskurzijama i aranžmanima za razgledavanje različitim od kružnih putovanja kako to predviđa Uredba.²⁶ Uredba EU 1177/2010 predviđa i mogućnost izuzimanja njezine primjene na vrijeme od dvije godine za brodove manje od 300 bruto tona te na neograničeno vrijeme za usluge prijevoza putnika za koje je određena obveza izvršavanja javne usluge, ili obveza sklapanja ugovora o javnoj usluzi ili integrirane usluge, ali samo ukoliko su prava putnika koja uživaju prema Uredbi jednako zajamčena i nacionalnim pravom. Kako su prava putnika utvrđena Zakonikom značajno uža od onih utvrđenih Uredbom, mogućnost izuzeća primjene Uredbe za navedene slučajeve ne bi se mogla ostvariti. Uredbom EU 1177/2010 regulirana su i prava putnika u slučaju prekida putovanja²⁷ pa je Nacrtom iz 2013. godine predloženo brisanje odredbi čl. 608., 610. i 611. koje su

²³ Vidi čl. 1. (3) Uredbe (EC) 392/2009 iz čijeg teksta proizlazi veliki oprez i samog EU-a u odnosu na proširenje primjene Uredbe na brodove C i D klase, shvaćajući potrebu zaštite nacionalnih brodara država članica EU-a.

²⁴ Vidi čl. 9. (1) Uredbe gdje se utvrđuje: "Taking into consideration the consequences for fares and the ability of the market to obtain affordable insurance coverage at the level required... by 31 December 2016, the commission shall, on the basis of a suitable impact assessment, adopt a measure relating to the limits set out in Annex 1 for ships of class B..."

²⁵ O tomu opširnije: Bulum, 2012., op. cit u bilj. 14.

²⁶ Vidi čl. 74. Nacrta iz 2013. kojim se predlaže izmjena čl. 606. Zakonika i primjena Uredbe EU 1177/2009 osim na: a) plovne objekte ovlaštene za prijevoz do najviše 12 putnika, b) plovne objekte s ne više od tri člana posade ili ukupne duljine usluge prijevoza u jednom smjeru do 500 metara, c) na ekskurzije ili aranžmane za razgledavanje različite od krstarenja i d) na plovne objekte koji se ne pokreću mehaničkim sredstvima kao i na originalne individualne replike povijesnih brodova projektiranih prije 1965. godine i izrađenih većim dijelom od originalnih materijala i ovlaštenim za prijevoz do 36 putnika.

²⁷ Poblize o Uredbi EU 1177/2010 o pravima putnika kada putuju morem i unutarnjim plovnim putovima i izmjeni Uredbe (EZ) 2006/2004 vidi: Marin, Jasenko, Protection of the rights of passengers travelling by sea, *International Maritime Science Conference, Split, 2012.*, dostupno na mrežnim stranicima Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Split, http://www.pfst.hr/imsc/archive/2012/IMSC2012_Proceedings.pdf (2. 1. 2013.), (dalje: Marin, 2012.).

regulirale prava putnika u slučaju odustanka putnika od putovanja i prekida putovanja iz razloga za koje nije odgovoran putnik.

2.3. Amandmani na Nacrt iz 2013. godine

Neposredno prije same rasprave o Nacrtu iz 2013. godine koja je trebala uslijediti na sjednici Sabora održanoj 17. travnja 2013. godine, Vlada RH je 4. travnja 2013. godine podnijela Amandmane²⁸ kojima u većem dijelu predlaže izmjenu odredbi Nacrta iz 2013. godine jer je uočila značajne pogreške i nedostatke koje je sadržavao njezin Nacrt iz 2013. godine, što se vidi iz obrazloženja pojedinih Amandmana. Amandmanima je stoga predloženo brisanje određenih odredbi Nacrta iz 2013. godine kojima su se predlagale izmjene Zakonika u odnosu na prijevoz putnika, prije svega odredbi koje se odnose na temelj i granice odgovornosti prijevoznika. Time se "vratilo" nazad neke ranije odredbe Zakonika kako bi one ostale u primjeni na nacionalnu plovidbu brodovima C i D klase na koje se Uredba još ne primjenjuje²⁹ kao i brisanje nekih drugih odredbi Nacrta iz 2013. godine.³⁰

3. IZMJENE I DOPUNE POMORSKOG ZAKONIKA IZ 2004. GODINE USVOJENE ZAKONOM O IZMJENAMA I DOPUNAMA IZ 2013. GODINE

Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika (dalje: Novela PZ-a iz 2013. godine) usvojen je na 8. sjednici Sabora od 26. travnja 2013. usvajanjem teksta Nacrta iz 2013. godine kako je izmijenjen Amandmanima Vlade RH od 4. travnja 2013.³¹

3.1. Definicije

Novelom PZ-a iz 2013. godine ispravljena je definicija putnika iz čl. 598. t. 4. u kojoj je istaknuto da je putnik osoba koja se prevozi na temelju ugovora o prijevozu putnika, a ne bilo kojeg ugovora. Ispravljena je i definicija prtljage iz čl. 598. t. 5. gdje je također istaknuto da je prtljaga svaka stvar uključujući vozilo koje se prevozi na

²⁸ Vidi: Amandmani Vlade na Konačni prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika od 4. travnja 2013., <http://www.sabor.hr/Default.aspx?art=53085> (10. 5. 2013.).

²⁹ Vidi obrazloženje uz Amandman III. kojim se predlaže brisanje čl. 77., 80., 81., 82., 83., 85., 88., i 150. Nacrta iz 2013.: "Ovo je potrebno kako ne bi došlo do neželjene primjene granica odgovornosti iz Uredbe (EC) 392/2009 na prijevoz putnika i prtljage u nacionalnoj plovidbi brodovima na koje se izravno ne primjenjuje Uredba, ali se primjenjuju odredbe Pomorskog zakonika."

³⁰ Vidi: Amandman IV. kojim se predlaže brisanje čl. 79. Nacrta iz 2013. i "vraća" odredba čl. 615. Zakonika te dodaje čl. 615. a), Amandman II. kojim se mijenja čl. 75. Nacrta iz 2013. na način da se "vraća" odredba čl. 608. Zakonika koja je Nacrtom iz 2013. bila predložena za brisanje.

³¹ Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika (dalje: Novela PZ-a iz 2013.), usvojen je sa 102 glasa za i jednim suzdržanim 26. travnja 2013., <http://www.sabor.hr/Default.aspx?art=53085> (10. 5. 2013.); objavljen je u NN 56/2013 od 10. svibnja 2013. te je stupio na snagu 18. svibnja 2013. godine.

temelju ugovora o prijevozu putnika, a ispravljeno je i pogrešno pozivanje na ugovor o zakupu, umjesto na brodarski ugovor.

Novelom PZ-a iz 2013. godine dodane su i dvije nove definicije u čl. 598. Zakonika. Pod t. 3. dodana je nova definicija prijevoznika koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično, a koji je definiran kao stvarni prijevoznik ili u mjeri u kojoj prijevoznik stvarno obavlja prijevoz, prijevoznik. Ova je definicija preuzeta iz Protokola iz 2002. godine koji uvodi ovu novu osobu koja je obvezna ishoditi obvezno osiguranje utvrđeno u čl. 4. bis (1) Atenske konvencije iz 2002. godine. To je preuzela i Uredba (EC) 392/2009 uključivanjem Atenske konvencije iz 2002. kao svoj sastavni dio. Definiranje osobe na koju pada dužnost ishoditi obvezno osiguranje ili drugo financijsko jamstvo za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika važno je zbog pravne sigurnosti s obzirom na mogućnost da na strani broda istovremeno postoje dvije različite osobe, prijevoznik i stvarni prijevoznik.

Dodana je i definicija "mana broda". Ona je također preuzeta iz Protokola iz 2002. godine. Važna je stoga što i mana broda, uz brodolom, sudar, nasukanje, eksploziju i požar ulazi u pojam pomorske nezgode za koju se odgovara pooštreno.³² Iako se njome htjelo postići preciznost u utvrđivanju mana broda za koje će prijevoznik odgovarati pooštreno, dogodilo se da je definicija kako je utvrđena Atenskom konvencijom iz 2002. godine vrlo složena pa će u praksi vjerojatno izazvati potrebu za tumačenjem. Definicija ipak dovoljno jasno označava da se objektivna odgovornost odnosi samo na mane onih dijelova broda namijenjenih navigaciji i upravljanju brodom, a ne i na one koji služe u tzv. "hotelske svrhe"³³ Međutim, prijevod ove definicije kako je unesena u Novelu PZ-a iz 2013., nije odgovarajući pa će domaćim sudovima dodatno otežati tumačenje, već i tako složene definicije.³⁴

Propušteno je, međutim, u Zakonik unijeti i novu definiciju "pomorske nezgode" koja je Atenskom konvencijom iz 2002. godine proširena i na prevrnuće broda (*capsizing*) što će dovesti do različite odgovornosti za brodove u domaćoj plovidbi ovisno o tomu primjenjuje li se na njih Uredba (EC) 392/2009 ili Zakonik.³⁵

³² O raspravi povodom definicije "mane broda" vidi pobliže u: Pospišil-Miler 2004., op. cit. u bilj. 3.

³³ Tako i: Griggs, Patrick; Williams, Richard; Farr, Jeremy, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, LLP, London, Singapore, 2005., (dalje: Griggs, 2005.), str. 115.

³⁴ Primjerice, izraz "*equipment when used for the escape, evacuation, embarkation and disembarkation of the passengers...*" preveden je kao "brodska oprema koja se koristi za bijeg, evakuaciju, ukrcaj i iskrcaj putnika" što se ne bi moglo smatrati odgovarajućim prijevodom jer se može postaviti pitanje: koja je to brodska oprema koja se koristi za "bijeg"? Na svim brodovima postoji oprema za napuštanje broda, odnosno spašavanje (npr. čamci za spašavanje, splavi, pojasevi za spašavanje itd.) koja mora biti ispravna. Stoga bi u smislu definicije mane broda, navedeni izraz bilo primjerenije prevesti kao "brodska oprema koja se koristi za napuštanje broda, evakuaciju, ukrcaj i iskrcaj putnika."

³⁵ O tome vidi *infra* poglavlje 3.4. Odgovornost prijevoznika prema Noveli PZ-a iz 2013. godine.

3.2. Ugovor o prijevozu putnika, prevoznina, putna karta

Definicija ugovora o prijevozu iz čl. 599. st. 1. Zakonika nije se mijenjala pa su stvarno bitni elementi ugovora o prijevozu putnika i dalje put i putnik, a pravno bitni element ugovora je prevoznina.

Zakonikom nije bilo utvrđeno kada se prevoznina mora platiti. To je ispravljeno Novelom iz 2013. godine tako da je čl. 599. dopunjen st. 2. kojim se utvrđuje da se prevoznina plaća pri izdavanju putne karte, a ako putna karta nije izdana, pri ulasku na brod, čime su izbjegnute dvojbe o tome kada prevozninu treba platiti. Dopuna Zakonika bila je potrebna jer je do sada prijevoznik bio dužan izdati putnu kartu samo na zahtjev putnika pa je u tom slučaju bilo dvojbeno kada putnik treba platiti prevozninu ako karta nije bila izdana. Novelom PZ-a iz 2013. godine izmijenjena je odredba čl. 601. Zakonika tako da se utvrđuje dužnost prijevoznika izdati putniku putnu kartu. Za ovu izmjenju nema posebnog obrazloženja uz Nacrt iz 2013. godine, a niti uz Amandmane na Nacrt. Izmjena je vjerojatno izvršena radi usklađivanja s Uredbom EU 1177/2010 kojom se utvrđuje dužnost izdavanja putne karte. U kontekstu ostalih odredbi Zakonika to znači da će se prevoznina uvijek morati platiti pri izdavanju putne karte pa je drugi dio st. 2. čl. 599. postao nepotreban jer je u oprečnosti s odredbom prema kojoj je prijevoznik dužan izdati putniku putnu kartu. S druge strane, ako je donesena odredba koja uređuje vrijeme plaćanja prevoznine i kada putna karta nije izdana, to znači da se dopušta postojanje slučajeva u kojima putna karta neće biti izdana, ali se ne utvrđuje u kojim. S obzirom na to da se u Zakonik istovremeno unose oprečne odredbe, namjera zakonodavca nije jasna, što će zasigurno izazvati određene dvojbe u primjeni.

Do sada nije postojala kogentna odredba o izdavanju putne karte pa je ugovor mogao biti sklopljen i ulaskom putnika na brod. Ugovor o prijevozu putnika smatrao se neformalnim ugovorom. To je proizlazilo i iz odredbe čl. 602. st. 2. prema kojoj nepostojanje, neispravnost ili gubitak putne karte ne utječu na postojanje, valjanost i sadržaj ugovora o prijevozu. Ta se odredba nije mijenjala Novelom iz 2013. godine iako je u čl. 601. Zakonika sada propisana dužnost izdavanja putne karte. Postavlja se stoga pitanje je li propisivanjem dužnosti izdavanja putne karte zakonodavac želio ugovor o prijevozu učiniti formalnim ugovorom, a kao formu ugovora utvrditi putnu kartu u pisanom, ali i elektroničkom obliku, na što posebno upućuje st. 3. izmijenjenog čl. 601. Zakonika kao na mogući oblik izdavanja putne karte. U tom slučaju postat će upitna forma zaključivanja ugovora o prijevozu putnika na kratkim relacijama malim brodovima gdje nije bilo uobičajeno izdavanje putne karte.³⁶

³⁶ Zaključenje ugovora o prijevozu bez izdavanja putne karte na manjim relacijama i malim brodovima uobičajeno je i u drugim državama. Primjerice, u Norveškoj gdje je prijevoz automobila i putnika malim trajektima preko fjordova u službi nastavka cestovnog prometa, ne izdaje se putna karta jer bi to izazvalo zastoje u cestovnom prometu.

Novelom iz 2013. godine dopunjena je odredba čl. 603. dodavanjem st. 2., kojim se utvrđuje granica mogućnosti pobijanja sadržaja putne karte na ime dok putovanja nije započelo, ako nije drugačije ugovoreno. To će svakako doprinijeti pravnoj sigurnosti. Pravnoj sigurnosti će doprinijeti i odredba novog st. 2. čl. 604. kojom se prijenos putne karte na donositelja nakon započetog putovanja uvjetuje pristankom prijevoznika. Time se zapravo "vraća" odredba koja je postojala još i u ranijim zakonima, a koja je bila ispuštena kod donošenja Zakonika.³⁷

3.3. Prava putnika iz ugovora o prijevozu putnika

Odredba čl. 606. Zakonika koja se odnosila na prava putnika u slučaju zakašnjenja s početkom putovanja je brisana, a nova odredba čl. 606. upućuje na primjenu Uredbe EU 1177/2010 o pravima putnika kada putuju morem i unutarnjim plovnim putovima i izmjeni Uredbe (EZ) 2006/2004. Uz to se navode i slučajevi utvrđeni Uredbom kada se ona neće primijeniti.³⁸ Treba također naglasiti da se primjena ove Uredbe proteže i na brodove C i D klase, ali i na unutarnju plovidbu.

S obzirom na izravnu primjenu Uredbe, u Zakoniku se ne navode pojedina prava putnika koja se uređuju Uredbom. Odredbe o prekidu putovanja i pravima putnika u slučaju prekida iz dosadašnjeg čl. 610. i čl. 611. Zakonika su brisane jer su prava koja se putnicima u tom slučaju osiguravaju Uredbom EU 1177/2010 šira od prava koja su bila utvrđena odredbama Zakonika. Odredbe čl. 608. i 609. Zakonika o pravu putnika na odustanak od putovanja zadržane su pa će putnik, ako je odustao od putovanja u rokovima predviđenim Zakonikom, imati pravo na povrat prevoznine uz odbitak od 10%, ukoliko se prijevoznik ugovorom o prijevozu nije odrekao prava na taj odbitak.

Iako prava putnika koja se uređuju Uredbom EU 1177/2010³⁹ nisu predmet ovoga rada, jer se ne tiču odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika, primjerice će se navesti o kojim je pravima riječ. To su: prava putnika u slučajevima otkazivanja polaska i kašnjenja putovanja u polasku te kašnjenja putovanja u dolasku, zabrana diskriminacije osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti kao i pravo tih osoba na pomoć kada putuju morem ili unutarnjim vodama, te prava potrošača koji-

³⁷ Vjerojatno redakcijskom pogreškom, ova je odredba bila ispuštena iz Zakonika, iako je postojala u svim ranijim zakonima koji su regulirali prijevoz putnika (npr. u čl. 617. st. 2. Pomorskog zakonika iz 1994., čl. 610. st. 2. Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1977., čl. 95. st. 2. Zakona o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova iz 1959.) i za čije su zadržavanje postojali i pravni i stvarni razlozi. Stoga će ponovno unošenje ove odredbe u Zakonik također doprinijeti pravnoj sigurnosti i sprječavanju malverzacija na štetu prijevoznika.

³⁸ Vidi *supra* bilj. 26.

³⁹ Više o pravima putnika prema Uredbi EU 1177/2010, vidi: Božena, Bulum, Uredba o pravima putnika i rješenja Pomorskog zakonika, izlaganje na Znanstveno – stručnom savjetovanju "Najnovije izmjene i dopune Pomorskog zakonika i druga aktualna pitanja pomorskog prava" u organizaciji Hrvatskog društva za pomorsko pravo, Malinska, 10. do 11. listopada 2013.

ma se pružaju usluge prijevoza morem i unutarnjim plovnim putovima obuhvaćene paket-aranžmanom u slučaju prekida pružanja tih usluga, iako se ona djelomično preklapaju s pravima utvrđenim Direktivom 90/314/EEC od 13. travnja 1990. godine.⁴⁰ Uredba utvrđuje i minimum informacija koje se moraju pružiti putnicima, postupak rješavanja žalbi putnika, te obvezuje države članice na uspostavu posebnog tijela za nadzor njezine provedbe. Dopunom čl. 606. Zakonika određuje se Agencija za obalni linijski pomorski promet kao tijelo nadležno za nadzor provedbe odredbi Zakonika i Uredbe EU 1177/2010 o pravima putnika. Novom odredbom čl. 1016. (g) Zakonika utvrđen je prekršaj za postupanje protivno odredbama čl. 606. Zakonika kojima se utvrđuje primjena Uredbe EU 1177/2010, za koji je propisana novčana kazna.⁴¹ Treba naglasiti da se određena prava putnika utvrđena ovom Uredbom djelomično preklapaju i s pravima putnika iz Uredbe (EC) 392/2009, čija se primjena proteže na putnike u međunarodnoj plovidbi i nacionalnoj plovidbi brodovima A i B klase. Primjerice, pravo putnika na naknadu punog iznosa zamjene ili popravka medicinskih pomagala koja se izuzimaju od ograničenja odgovornosti za prtljagu, kao i pravo putnika na obavješćivanje o njegovim pravima.

3.4. Odgovornost prijevoznika prema Noveli PZ-a iz 2013. godine

U svezi s prijevozom putnika i prtljage u međunarodnoj plovidbi i nacionalnoj plovidbi brodovima A i B klase, kako su definirani Direktivom 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove, izmijenjenom odredbom čl. 612. Zakonika upućuje se na primjenu Uredbe (EC) 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća. Na prijevoz putnika i prtljage u nacionalnoj plovidbi brodovima koji ne spadaju u klasu A i B primjenjuju se odredbe Zakonika. Ovom se odredbom utvrdila primjena Uredbe (EC) 392/2009, a time i Atenske konvencije iz 2002., što znači pooštrena odgovornost prijevoznika i na prijevoze u domaćoj plovidbi brodovima A i B klase, i prije negoli je Republika Hrvatska postala punopravna članica EU-a jer je Novela PZ-a iz 2013. godine stupila na snagu 18. svibnja 2013., te prije nego li je Protokol, odnosno Atenska konvencija iz 2002. godine stupila na snagu. U st. 2. čl. 612. utvrđuje se primjena odredbi Zakonika i Uredbe o odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika i na besplatne prijevoze.

⁴⁰ Council Directive 90/314/ECC on package travel, package holidays and package tours, *OJ L 158/59*, of 23 June 1990, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1990:158:0059:0064:EN:PDF>, (3. 2. 2013.).

⁴¹ Za prekršaj postupanja protivno odredbi čl. 606. Zakonika kojim se utvrđuje primjena Uredbe EU 1177/2010 o pravima putnika kada putuju morem i unutarnjim plovnim putovima i izmjeni Uredbe (EZ) 2006/2004, utvrđena je novčana kazna za prijevoznika, terminalnog operatera, putničkog agenta, odnosno turoperatora od 40.000,00 do 150.000,00 kn, ako se radi o pravnoj osobi, a od 30.000,00 do 100.000,00 kn, ako se radi o fizičkoj osobi te kazna od 5.000,00 do 15.000,00 kn za odgovornu osobu u pravnoj osobi. Vidi čl. 1016. (g) Zakonika.

To znači da od 18. svibnja 2013. godine kao dana stupanja na snagu Novele PZ-a iz 2013. godine, prijevoznici u međunarodnoj plovidbi i u nacionalnoj plovidbi brodovima A i B klase za štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda putnika koje su posljedica pomorske nezgode, odgovaraju do iznosa od 250.000 SDR-a po putniku po događaju temeljem objektivne odgovornosti uz samo dva egzoneracijska razloga.⁴² Prijevoznik će odgovarati i ako šteta prelazi navedeni iznos ograničenja odgovornosti i u mjeri u kojoj prelazi, ako ne dokaže da se nezgoda koja je prouzročila štetu dogodila bez njegove krivnje ili nemarnosti, što znači temeljem pretpostavljene krivnje. Njegova odgovornost u tom je slučaju ograničena na 400.000 SDR-a po putniku po događaju. Za štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda putnika koje nisu posljedica pomorske nezgode prijevoznik će odgovarati temeljem dokazane krivnje. Svoju odgovornost može ograničiti također do iznosa od 400.000 SDR-a po putniku po događaju.

Treba naglasiti da je prema Uredbi (EC) 392/2009, u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika zbog pomorske nezgode, prijevoznik obvezan platiti predujam na ime neposrednih troškova u roku od 15 dana od identifikacije osobe koja ima pravo na naknadu u iznosu proporcionalnom pretrpljenoj šteti. U slučaju smrti putnika, predujam ne može biti manji od 21.000 EUR po putniku po događaju.

Odredba čl. 613. Zakonika o odgovornosti prijevoznika za štete nastale zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, za oštećenje, manjak ili gubitak prtljage te za zakašnjenje u predaji prtljage nije mijenjana pa će prijevoznici u domaćoj plovidbi brodovima C i D klase odgovarati ako se dokaže krivnja prijevoznika ili osoba koje rade za prijevoznika, osim u slučaju kada je smrt i tjelesna ozljeda nastala kao posljedica pomorske nezgode. Kada je šteta posljedica pomorske nezgode odgovarat će prema neizmijenjenoj odredbi čl. 615. Zakonika, prema načelu pretpostavljene krivnje. S obzirom na to da Novela PZ-a iz 2013. nije utvrdila posebnu definiciju pomorske nezgode kako to čini Atenska konvencija iz 2002. godine, a u čl. 615. nije navedeno prevrnuće broda kao događaj za koji bi prijevoznik odgovarao temeljem pretpostavljene krivnje, znači da će domaći prijevoznici u tom slučaju odgovarati prema načelu dokazane krivnje. Kod međunarodnih prijevoza i prijevoza brodovima A i B klase na koje se primjenjuje Atenska konvencija iz 2002. godine ili Uredba (EC) 392/2009, prema kojima i prevrnuće broda (*capsizing*) ulazi u pojam pomorske nezgode kako je definirana Atenskom konvencijom iz 2002. godine,⁴³ prijevoznik će i za štete koje su posljedica prevrnuća broda odgovarati pooštreno.

Odredba čl. 614. koja utvrđuje da prijevoznik odgovara za štete navedene u čl. 613. što je svojom krivnjom prouzročio osobe koje rade za prijevoznika za vrijeme

⁴² Ako prijevoznik dokaže da je šteta: a) posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave izuzetnog, neizbježnog i nesavladivog karaktera ili b) u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjene s namjerom da se prouzroči nezgoda. Vidi čl. 3. (1) Atenske konvencije iz 2002. godine.

⁴³ Vidi čl. 3. (5)(a) Atenske konvencije iz 2002. godine: "*Shipping incident means shipwreck, capsizing, collision or stranding of the ship, explosion or fire in the ship, or defect in the ship.*"

obavljanja njihovih dužnosti, izmijenjena je i dopunjena odredbama kojima se uređuje međusobni odnos prijevoznika i stvarnog prijevoznika u svezi s odgovornosti za navedene štete. Tako se utvrđuje odgovornost prijevoznika za cjelokupni prijevoz i kada prijevoz u cijelosti ili djelomično povjeri stvarnom prijevozniku. Tada će odgovarati i za radnje i propuste osoba koje rade za stvarnog prijevoznika kada one djeluju u granicama svojeg zaposlenja. Stvarni prijevoznik odgovara za onaj dio prijevoza koji obavlja. On neće biti odgovaran za posebne sporazume koje sklopi prijevoznik, primjerice do viših granica odgovornosti ugovorenih između prijevoznika i putnika temeljem čl. 624. Zakonika, osim ako se izričito i pisanim putem suglasio. Odgovornost prijevoznika i stvarnog prijevoznika je solidarna, ali postoji pravo regresa između prijevoznika i stvarnog prijevoznika.

Zakonik nije mijenjan u odnosu na granice odgovornosti pa će prijevoznik u nacionalnoj plovidbi brodovima C i D klase za štete u slučaju smrti i tjelesne ozljede putnika u skladu s čl. 620. Zakonika moći ograničiti svoju odgovornost u svim slučajevima na iznos od 175.000 SDR-a po putniku po putovanju bez obzira je li šteta posljedica pomorske nezgode ili ne. Za razliku od njih, prijevoznici u međunarodnoj plovidbi i nacionalnoj plovidbi brodovima A i B klase, na koje se primjenjuju odredbe Uredbe (EC) 392/2009 koja je usvojila odredbe Atenske konvencije iz 2002. godine, odgovarat će temeljem objektivne odgovornosti za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika prouzročene pomorskom nezgodom ograničeno do 250.000 SDR-a po putniku po događaju. Preko toga iznosa odgovarat će ograničeno do 400.000 SDR-a po putniku po događaju, prema načelu pretpostavljene krivnje. Za smrt i tjelesne ozljede putnika koje nisu posljedica pomorske nezgode odgovarat će prema načelu dokazane krivnje uz mogućnost ograničenja odgovornosti do 400.000 SDR-a po putniku po događaju.

Novelom iz 2013. godine nije se mijenjao temelj i visina odgovornosti za prtljagu kao ni franšiza. Tako će prijevoznici u nacionalnoj plovidbi brodovima C i D klase moći ograničiti odgovornost za prtljagu do iznosa od 1.800 SDR-a po putniku po putovanju za ručnu prtljagu, do 10.000 SDR-a za vozila te do 2.700 SDR-a za ostalu prtljagu, a moći će ugovoriti s putnikom franšize do 300 SDR-a za vozila i do 135 SDR-a za prtljagu. Granice odgovornosti za prtljagu su za prijevoznike u međunarodnoj plovidbi i nacionalnoj plovidbi brodovima A i B klase povišene na iznos od 2.250 SDR-a za ručnu prtljagu, 12.700 SDR-a za vozila te 3.375 SDR-a za ostalu prtljagu po putniku i putovanju. Franšize su također povišene na iznos od 330 SDR-a za vozila te 149 SDR-a za prtljagu. Pri tomu treba naglasiti da se Uredbom (EC) 392/2009 utvrđuje pravo na naknadu punog iznosa zamjene ili popravka medicinskih pomagala koja se izuzimaju od ograničenja odgovornosti za prtljagu.⁴⁴

Odredba čl. 624. izmijenjena je tako da se utvrđuje da prijevoznik i putnik mogu izričito i pisanim putem ugovoriti više granice odgovornosti prijevoznika u odnosu

⁴⁴ Čl. 4. Uredbe (EC) 392/2009.

na granice odgovornosti utvrđene odredbama čl. 620., 621. i 622. Zakonika pa je tako ispravljena ranija redakcijska pogreška.⁴⁵

Pogreška iz čl. 627. koja se odnosi na vrijeme prijevoza prtljage nije ispravljena. Vrijeme prijevoza putnika i ručne prtljage jednako je jer putnik ručnu prtljagu ne predaje prijevozniku, nego je nosi sa sobom. To je već utvrđeno u čl. 627. st. 1. pa novi st. 2. čl. 627. treba brisati jer je nepotreban i pogrešan. Novi st. 3. treba zadržati jer se njime regulira pitanje vremena prijevoza ostale prtljage koja nije ručna. U čl. 629. ispravljena je još jedna redakcijska pogreška, a odnosila se na vrijeme stavljanja prigovora za štetu na ručnoj prtljazi. Putnik je dužan uputiti prijevozniku prigovor prije ili u trenutku iskrcaja putnika.

3.5. Obvezno osiguranje prema Noveli PZ-a iz 2013. godine

U Zakonik je dodan novi čl. 615. a)⁴⁶ kojim se utvrđuje dužnost stvarnog prijevoznika koji stvarno obavlja međunarodni prijevoz u cijelosti ili djelomično brodom upisanim u hrvatski upisnik brodova, koji je ovlašten prevoziti više od 12 putnika, održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo, kao što je garancija banke ili slične financijske institucije, radi pokrića odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika u visini svote koja odgovara granicama odgovornosti propisanim u Uredbi (EC) 392/2009 o odgovornosti pomorskog prijevoznika za putnike u slučaju nezgode. U st. 2. čl. 615. a) utvrđena je i dužnost stvarnog prijevoznika koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično zatražiti od lučke kapetanije, u kojoj se vodi upisnik brodova u koji je brod upisan, izdavanje svjedodžbe kojom se potvrđuje da su osiguranje ili drugo financijsko jamstvo na snazi i u skladu s odredbama Uredbe (EC) 392/2009. Ova odredba je nedostatna iz dva razloga.

Prvi razlog je što se njome obvezno osiguranje i izdavanje svjedodžbi propisuje samo za brodove u međunarodnoj plovidbi, a Uredba je proširila primjenu Atenske konvencije iz 2002. godine, a time i obvezu osiguranja i izdavanja svjedodžbi i na nacionalnu plovidbu brodovima A i B klase. S obzirom na to da Republika Hrvatska nije odgodila primjenu Uredbe, a time i Atenske konvencije iz 2002. godine, nego je naprotiv u čl. 612. izričito utvrdila njezinu primjenu i na domaću plovidbu brodovima A i B klase, obveza izdavanja svjedodžbe odnosi se i na te brodove. Primjena Uredbe (EC) 392/2009 na brodove A i B klase u odnosu na obvezno osiguranje pa i obvezu izdavanja svjedodžbi započinje već danom stupanja na snagu Novele PZ-a iz 2013. godine, tj. 18. svibnja 2013. godine jer primjena odredbe čl. 612. Zakonika nije odgođena do pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji.

Drugi je razlog nedostatnosti odredbe čl. 615. a) jer se u odnosu na granice odgovornosti i visinu osiguranja poziva na Uredbu (EC) 392/2009 koja ne propisuje

⁴⁵ Ova se pogreška odnosila na franšize.

⁴⁶ Vidi čl. 77. Novele PZ-a iz 2013. godine.

granice odgovornosti, nego u pogledu odgovornosti i obveznog osiguranja upućuje na primjenu odredbi Atenske konvencije iz 2002. godine i IMO Smjernica iz 2006. godine koje čine sastavni dio Uredbe i obvezujuće su. Stoga bi se u pogledu granica odgovornosti trebalo pozvati na Protokol odnosno Atensku konvenciju iz 2002. godine kako je izmijenjena IMO Rezervom i Smjernicama iz 2006. godine, a ne na Uredbu. Isto tako Svjedodžba se ne izdaje u skladu s Uredbom (EC) 392/2009 jer ona ne utvrđuje neku posebnu svjedodžbu o obveznom osiguranju, nego prihvaća onu predviđenu Protokolom, odnosno Atenskom konvencijom iz 2002. godine. To proizlazi i iz činjenice da se u preambuli modela svjedodžbe o obveznom osiguranju u prilogu Uredbe (EC) 392/2009 utvrđuje da se izdaje u skladu s odredbom čl. 4. bis Atenske konvencije iz 2002. godine.⁴⁷

Zbog toga je u čl. 615. a) st. 2. trebalo propisati izdavanje svjedodžbe kojom će se potvrditi da su osiguranje ili drugo financijsko jamstvo na snazi i u skladu s odredbama Atenske konvencije iz 2002. godine kako je izmijenjena IMO Rezervom i Smjernicama iz 2006. godine. To i stoga što je Republika Hrvatska potvrdila Protokol iz 2002. godine te izjavila Rezervu u skladu s IMO Smjernicama iz 2006. godine. IMO Rezerva i Smjernice kao *lex specialis* čine sastavni dio i Uredbe (EC) 392/2009. Stoga pri ocjeni osigurateljnog pokrića treba uzeti u obzir sva ograničenja, uvjete i iznimke osigurateljnog pokrića kako su definirani IMO Rezervom i Smjernicama iz 2006. godine i ukoliko ono udovoljava tim ograničenjima, uvjetima i iznimkama, izdati brodu svjedodžbu o obveznom osiguranju. Time bi se izbjegle dvojbe oko toga treba li brod imati jednu ili dvije svjedodžbe o obveznom osiguranju odgovornosti za štete prema putnicima, jednu prema Uredbi (EC) 392/2009 s obzirom na članstvo u EU, a drugu prema Atenskoj konvenciji iz 2002. godine kako je izmijenjena IMO Rezervom i Smjernicama iz 2006. godine.

S obzirom na to da je Republika Hrvatska 1. veljače 2013. godine potvrdila Protokol iz 2002. godine, on će i za Republiku Hrvatsku stupiti na snagu i postati obvezujući trenutkom njegovog stupanja na snagu na međunarodnoj razini tj. 23. travnja 2014. godine. Kako Uredba ne traži neku drugu svjedodžbu osim one u skladu s Atenskom konvencijom iz 2002. godine, brodovi upisani u hrvatski upisnik brodova trebali bi imati samo jednu svjedodžbu u skladu s Atenskom konvencijom iz 2002. godine kako je izmijenjena IMO Rezervom i Smjernicama iz 2006. godine.

U čl. 615. a) st. 3. (f) utvrđeno je da rok važenja svjedodžbe ne može biti duži nego što je rok važenja osiguranja ili drugog financijskog jamstva, a u čl. 1016. e) utvrđena je kazna za brod koji nema svjedodžbu u skladu s čl. 62. Zakonika. Trebalo je, međutim, utvrditi sankciju i za slučaj da osiguranje ili drugo financijsko jamstvo iz bilo kojeg razloga prestane prije isteka valjanosti svjedodžbe. Učinkovita sankcija u

⁴⁷ Vidi Dodatak II. Uredbi (EC) 392/2009: Annex II. Model of Certificate of insurance referred to in Guideline.

takvom slučaju bila bi ovlast kapetanije da svjedodžbu koju je izdala poništi i zatraži njezin povrat, a to bi pridonijelo i pravnoj sigurnosti. Pri izmjeni i dopuni čl. 62. st. 5. Zakonika također je trebalo utvrditi obvezu posjedovanja svjedodžbe o osiguranju ili drugom financijskom jamstvu za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika i za brodove u domaćoj plovidbi klase A i B, a ne samo za brodove u međunarodnoj plovidbi jer se primjena odredbi Uredbe (EC) 392/2009 odnosi i na te brodove s obzirom da njezina primjena nije odgođena. Sadržaj odredbe čl. 62. st. 6. nije jasan pa će vjerojatno dovesti do dvojbi pri njezinoj primjeni i potrebi za njezinim tumačenjem.

Republika Hrvatska će kao stranka Atenske konvencije iz 2002. godine i kao država članica EU-a za svaki putnički brod koji uplovljava u, ili isplavljava iz njezinih luka, morati utvrditi ima li brod propisanu svjedodžbu o obveznom osiguranju i odbiti uplovljenje brodovima koji je nemaju. Novela PZ-a iz 2013. godine ne predviđa nikakvo rješenje za brodove koji namjeravaju uploviti u hrvatsku luku, a nemaju svjedodžbu o osiguranju ili drugom financijskom jamstvu zbog toga što brod vije zastavu države koja nije stranka Atenske konvencije iz 2002. godine i nije država članica EU-a, npr. *cruising* brodovi koji viju zastavu SAD-a, Švicarske itd.⁴⁸ Novelom iz 2013. godine je stoga svakako trebalo predvidjeti mogućnost da lučka kapetanija takvom brodu može izdati potrebnu svjedodžbu ukoliko brod ima valjano pokriće u skladu s Atenskom konvencijom iz 2002. godine kako je izmijenjena IMO Rezervom i Smjernicama iz 2006. godine. Takvu su mogućnost predvidjele i druge države.⁴⁹ Ako se ne predvidi takva mogućnost, može doći do neželjene situacije da se brodu mora odbiti ulazak u hrvatske luke jer nema svjedodžbu o obveznom osiguranju, što bi značajno pogodilo hrvatsku turističku industriju.

3.6. Sudska nadležnost

Iako se ne radi o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika, nego Zakona o parničnom postupku⁵⁰, treba istaknuti da je u pogledu stvarne nadležnosti u sporovima koji se odnose na brodove i plovidbu na moru te u sporovima na koje se primjenjuje plovidbeno pravo (plovidbeni sporovi) došlo do velike promjene. Naime, prema dosadašnjoj odredbi čl. 34. b) t. 6. ZPP-a u tim su sporovima, osim sporova

⁴⁸ Prema podacima IMO-a do 9. siječnja 2014. godine uz EU koja se ne broji kao država stranka za stupanje na snagu, Protokol iz 2002. godine potvrdilo je 14 država s 8,27% ukupne svjetske tonaže brodovlja i to: Albanija, Belgija, Belize, Bugarska, Danska, Hrvatska, Latvija, Malta, Nizozemska, Norveška, Palau, Sv. Kristofor i Nevis, Srbija i Sirija. Vidi: IMO Status of Multilateral Conventions and Instruments as at 9/1/2014, <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014%20New%20Version.pdf> (14. 2. 2014.).

⁴⁹ Države koje će izdavati svjedodžbe i stranim brodovima su primjerice.: UK, Njemačka, Francuska, Španjolska, Nizozemska, Poljska, Cipar, Belgija, Švedska, prema: Swedish Club Circular 2552/2012 od 13. 12. 2012. <http://www.swedishclub.com/main.php?mcid=1&mid=106&pid=19&newsid=1153> (3. 1. 2013.).

⁵⁰ Vidi čl. 27. Zakona o parničnom postupku (dalje: ZPP), pročišćeni tekst NN 148/2011.

o prijevozu putnika, bili nadležni trgovački sudovi, što znači da su u sporovima koji se odnose na prijevoz putnika bili nadležni općinski sudovi. Takvo je rješenje bilo kritizirano u teoriji,⁵¹ a u sudskoj praksi je dovodilo do čestih sporova o sukobu nadležnosti.⁵² Međutim, najnovijim Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o parničnom postupku⁵³ ta je odredba konačno izmijenjena tako da su trgovački sudovi nadležni za suđenje i u sporovima o prijevozu putnika u pomorskoj i u zračnoj plovidbi. Time će se konačno izbjeći dugotrajni postupci o nadležnosti i sukobu nadležnosti te omogućiti putnicima brže rješavanje njihovih zahtjeva putem sudova koji su specijalizirani za primjenu plovidbenog prava. To je posebno važno i s obzirom na očekivano stupanje na snagu novih međunarodnih instrumenata, ali i propisa EU-a u odnosu na pomorski prijevoz putnika.

Nužno je naglasiti da Atenska konvencija iz 2002. godine vrlo detaljno uređuje nadležnost sudova u odnosu na prijevoznika i stvarnog prijevoznika i u odnosu na osiguratelja odgovornosti prema kojem je moguća izravna tužba, čime je značajno proširen broj sudova potencijalno nadležnih za suđenje.⁵⁴ Tužba za naknadu štete podnosi se po izboru tužitelja jednom od sljedećih sudova pod uvjetom da se nalazi u državi stranci Konvencije i da je to u skladu s nacionalnim propisima države stranke o mjesnoj nadležnosti, ako postoji više sudova koji mogu biti nadležni:

- a) sudu države stalnog boravišta ili glavnog poslovnog sjedišta tuženika, ili
- b) sudu države polazišta ili države odredišta prema ugovoru o prijevozu, ili
- c) sudu države prebivališta ili stalnog boravišta tužitelja, ako tuženik ima poslovno sjedište u toj državi i podvrgnut je sudbenosti te države, ili
- d) sudu države u kojoj je sklopljen ugovor o prijevozu, ako tuženik ima poslovno sjedište u toj državi i podvrgnut je sudbenosti te države.

⁵¹ Smatralo se da bi bilo bolje i svrsishodnije da i za sporove o prijevozu putnika budu nadležni specijalizirani sudovi, kao što su trgovački sudovi, posebno ako zahtjev proizlazi iz sudara brodova. Vidi npr.: Marin, Jasenko, *Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem*, Pravni fakultet u Zagrebu, Zagreb, 2005., str. 27; Radionov, Nikoleta, *Nadležnost suda u sporu za naknadu štete zbog tjelesne povrede putnika nastale uslijed sudara brodova*, *Hrvatska pravna revija*, 2, (2002), 7, str. 129-132. Međutim ima i primjera u kojima je Trgovački sud prihvatio nadležnost u slučaju sudara, iako se radilo o potraživanju putnika na jednom od brodova u sudaru. Vidi Presudu Visokog trgovačkog suda RH, Pž 3548/02 od 16. 3. 2004.

⁵² Vidi: Presuda Općinskog suda u Dubrovniku, P-836/93 od 6. 5. 1998.; Presuda Županijskog suda u Dubrovniku, Gž. 695/98 od 18. 6. 1998.; Rješenje Trgovačkog suda u Rijeci, IX R-I-194/99-4 od 18. 10. 1999.; Presuda i Rješenje Trgovačkog suda u Rijeci, IX P-1373/2000-22 od 12. 3. 2000.; Presuda Općinskog suda u Dubrovniku, P-998/99 od 4. 12. 2000.

⁵³ Najnovijim izmjenama Zakona o parničnom postupku donesenim po hitnom postupku na 7. sjednici Sabora RH 15. veljače 2013. godine izmijenjena je odredba čl. 34. b) t. 6., koja se odnosi na nadležnost u sporovima o prijevozu putnika u pomorskoj plovidbi, ali i t. 7. koja se odnosi na te sporove u zračnoj plovidbi, pa će i za njih ubuduće biti nadležni trgovački sudovi. Vidi: <http://www.sabor.hr/Default.aspx?art=52698> (23. 2. 2013.). Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o parničnom postupku, NN 25/2013 od 28. 2. 2013.

⁵⁴ Čl. 17. Atenske konvencije iz 2002. godine.

U odnosu na izravnu tužbu prema osiguratelju na osnovi čl. 4. bis Konvencije iz 2002. godine, one se podnose također po izboru tužitelja jednom od onih sudova kojima bi se, u skladu s naprijed navedenim, tužba mogla podnijeti protiv prijevoznika ili stvarnog prijevoznika, što daje vrlo veliki broj mogućih kombinacija nadležnih sudova.

4. ZAKLJUČAK

Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika usvojen na 8. sjednici Sabora održanoj 26. travnja 2013. godine, stupio je na snagu 18. svibnja 2013. godine. Njime su u dijelu Zakonika koji se odnosi na prijevoz putnika u većem dijelu ispravljene pogreške uočene tijekom njegove primjene. Unesene su i neke izmjene i dopune koje će pridonijeti pravilnijem tumačenju i pravnoj sigurnosti, a izvršeno je i usklađivanje s Uredbom (EC) 392/2009 i Uredbom (EU) 1177/2010. Tako je nastavljen trend usklađivanja zakonskih odredbi s međunarodnim instrumentima koji još nisu na snazi. Usklađivanje s Uredbom (EC) 392/2009 izvršeno je i stupilo na snagu čak i prije negoli smo postali punopravna članica EU-a jer je Novela PZ-a iz 2013. godine stupila na snagu 18. svibnja 2013. godine, a u prijelaznim odredbama stupanje na snagu odredbi koje se odnose na prijevoz putnika nije odgođeno do ulaska u EU kao što je to učinjeno za neke druge odredbe Zakonika.

Pri usklađivanju s Uredbom (EC) 392/2009 primijenjena je jednostavna tehnika dodavanjem st. 1. čl. 612. Zakonika kojim se za prijevoz putnika i prtljage u međunarodnoj plovidbi i nacionalnoj plovidbi brodovima A i B klase, kako su definirani Direktivom 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove, upućuje na primjenu Uredbe (EC) 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća. Na prijevoz putnika i prtljage u nacionalnoj plovidbi brodovima koji ne spadaju u klasu A i B i dalje će se primjenjivati odredbe Zakonika. Pri tome nije iskorištena mogućnost odgode primjene Uredbe na domaću plovidbu brodovima A i B klase do 31. prosinca 2016. godine, odnosno 31. prosinca 2018. godine, što omogućuje Uredba, a što je većina država članica EU-a iskoristila zbog zaštite domaće putničke flote i davanja prilike pomorskoj industriji da se pripremi i prilagodi novim strožim uvjetima. To stoga što se može očekivati da će primjena Atenske konvencije iz 2002. godine, odnosno Uredbe (EU) 392/2009, imati značajne izravne i neizravne financijske učinke na pomorsku industriju:

- veći broj odštetnih zahtjeva zbog pooštrenja temelja odgovornosti, gotovo bez mogućnosti egzoneracije,
- veći izdaci za namirenje odštetnih zahtjeva zbog povišenja granica odgovornosti za gotovo 9 puta u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974. godine još uvijek na snazi,

- dodatni troškovi sudskih postupaka zbog mogućnosti većeg izbora nadležnih sudova,
- povećani troškovi osiguranja putničkih brodova koji su već značajno porasli i dalje će rasti,
- povećani troškovi osiguranja i u domaćoj plovidbi na koju će se Konvencija iz 2002. godine primjenjivati temeljem Uredbe EU,
- dodatni troškovi za plaćanje predujma utvrđenog Uredbom (EC) 392/2009.

Propust odgode primjene Uredbe (EC) 392/2009 na prijevoze u domaćoj plovidbi brodovima A i B klase, kako to predviđa Uredba, neće pogodovati hrvatskom pomorskom gospodarstvu jer će hrvatske prijevoznike učiniti manje konkurentnima u odnosu na prijevoznike država članica EU-a koje su iskoristile tu mogućnost. Također treba upozoriti da se temeljem odredbi Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda odredbe Zakonika vezano uz ugovor o prijevozu putnika primjenjuju i na unutarnju plovidbu, a time posredno i odredbe Uredbe (EC) 392/2009 i Atenske konvencije iz 2002. godine. Time je Republika Hrvatska jedina država članica EU-a u kojoj je propisana primjena Uredbe (EC) 392/2009, a time i Atenske konvencije iz 2002. godine i na prijevoze putnika u unutarnjoj plovidbi iako sama Uredba to ne predviđa.

Republika Hrvatska će kao stranka Atenske konvencije iz 2002. godine i kao država članica EU-a biti obvezna utvrditi ima li brod koji ulazi u njezine luke propisanu svjedodžbu o obveznom osiguranju i odbiti uplovljenje brodovima koji je nemaju. Novelom PZ-a iz 2013. godine nije predviđeno rješenje za brodove koji nemaju svjedodžbu o osiguranju ili drugom financijskom jamstvu zbog toga što viju zastavu države koja nije stranka niti Atenske konvencije iz 2002. godine, niti je država članica EU-a, a namjeravaju uploviti u hrvatske luke. Druge države su predvidjele mogućnost izdavanja svjedodžbe o obveznom osiguranju i tim brodovima kako bi im se omogućilo uplovljenje u njihove luke. Stoga, da bi se izbjeglo neželjenu situaciju da se brodu mora odbiti ulazak u hrvatske luke jer nema svjedodžbu o obveznom osiguranju, što bi značajno pogodilo hrvatsku turističku industriju, trebalo je također predvidjeti mogućnost da lučka kapetanija takvom brodu može izdati potrebnu svjedodžbu ukoliko brod ima valjano osigurateljno pokriće u skladu s Atenskom konvencijom iz 2002. godine kako je izmijenjena IMO Rezervom i Smjernicama iz 2006. godine.

LITERATURA I DOKUMENTACIJA

1. Amandmani Vlade na Konačni prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika od 4. travnja 2013., <http://www.sabor.hr/Default.aspx?art=53085> (10. 5. 2013.)
2. BULUM, BOŽENA, Prava putnika u pomorskom prijevozu prema Uredbi Europske unije broj 1177/2010, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, 62, (2012), 4, str. 1077-1111.
3. BULUM, BOŽENA, Uredba o pravima putnika i nova rješenja Pomorskog zakonika, izlaganje na znanstveno – stručnom Savjetovanju “Najnovije izmjene i dopune Pomorskog zakonika i druga aktualna pitanja pomorskog prava” u organizaciji Hrvatskog društva za pomorsko pravo, Malinska, 10. do 11. listopada 2013.
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> (21. 11. 2012.)
5. Council Directive 90/314/ECC on package travel, package holidays and package tours, *OJ L 158/59*, 23. 6. 1990., <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:1990:158:0059:0064:EN:PDF>, (3. 2. 2013.)
6. Directive 2009/45/EC on safety rules and standards for passenger ships, *OJ L 163/1*, 25. 6. 2009., <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=DD:07:09:32009L0045:HR:PDF> (22. 6. 2013.)
7. Dodatak II. Uredbi (EC) 392/2009: Annex II. Model of Certificate of insurance referred to in Guideline.
8. Gard Member Circular 14-2012, <http://www.gard.no/ikbViewer/Content/20733483/Member%20Circular%2014%202012%20PLR.pdf> (23. 2. 2013.)
9. GRIGGS, PATRICK; WILLIAMS, RICHARD; FARR, JEREMY, *Limitation of Liability for Maritime Claims*, LLP, London, Singapore, 2005.
10. IMO Correspondence Group on provision of Financial Security in Respect of Passenger Claims, <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/> (21. 2. 2013.)
11. IMO News, Issue 2/2013, 27 June 2013.
12. IMO Reservation and Guidelines for Implementation of the Athens Convention, Paris, 16 – 20 October 2006.
13. IMO Status of Conventions, <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202013.pdf>. (28. 1. 2013.)
14. 2002 Passenger ship liability and compensation treaty set to enter into force in 2014, <http://www.imo.org/MediaCentre/PresBriefings/Pages/13-athens-2002.aspx> (6. 5. 2013.).
15. IMO Status of Multilateral Conventions and Instruments as at 9/1/ 2014, <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014%20New%20Version.pdf> (14. 2. 2014.)
16. Izvješće Ustavnog suda RH o postupcima donošenja zakona i Poslovniku hrvatskoga Sabora od 23. siječnja 2013., NN 12/2013.
17. MARIN, JASENKO, *Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem*, Pravni fakultet u Zagrebu, Zagreb, 2005., str. 27.
18. MARIN, JASENKO, Protection of the rights of passengers travelling by sea, *International Maritime Science Conference*, Split, 2012., Pomorski fakultet Sveučilišta u Splitu, http://www.pfst.hr/imsc/archive/2012/IMSC2012_Proceedings.pdf (2. 1. 2013.)

19. Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda s konačnim prijedlogom Zakona, http://www.vlada.hr/hr/naslovnica/sjednice_i_odluke_vlade_rh/2013/83_sjednica_vlade_republike_hrvatske (12. 4. 2013.)
20. Nacrt prijedloga Zakona o potvrđivanju Protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine s konačnim prijedlogom Zakona, http://www.vlada.hr/hr/naslovnica/sjednice_i_odluke_vlade_rh/2013/sijecanj/73_sjednica_vlade_republike_hrvatske
21. Nacrt prijedloga Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika s konačnim prijedlogom Zakona uz prijedlog za donošenje po hitnom postupku, od 21. veljače 2013., http://www.vlada.hr/hr/naslovnica/sjednice_i_odluke_vlade_rh/2013/77_sjednica_vlade_republika_hrvatske (23. 2. 2013.)
22. Pomorski zakonik Republike Hrvatske iz 1994., NN 17/1994, 74/1994, 43/1996.
23. Pomorski zakonik iz 2004., NN 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013.
24. POSPIŠIL-MILER, MARIJA, Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine, *Poredbeno pomorsko pravo*, Zagreb, 158, (2004), str. 227-262.
25. POSPIŠIL-MILER, MARIJA, Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u unutarnjoj plovidbi - de lege lata i de lege ferenda, *Pravni vjesnik*, 24, (2008), 3-4, str. 7-33.
26. Presuda Visokog trgovačkog suda RH, Pž 3548/02 od 16. 3. 2004.
27. Presuda Općinskog suda u Dubrovniku, P-836/93 od 6. 5. 1998.
28. Presuda Županijskog suda u Dubrovniku, Gž. 695/98 od 18. 6. 1998.
29. Presuda i Rješenje Trgovačkog suda u Rijeci, IX P-1373/2000-22 od 12. 3. 2000.
30. Presuda Općinskog suda u Dubrovniku, P-998/99 od 4. 12. 2000.
31. Prijevod Protokola iz 2002. godine, *Poredbeno pomorsko pravo*, Zagreb, 42, (2003), 157, str. 220-263.
32. Prijevod Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine – konsolidirani tekst, *Poredbeno pomorsko pravo*, Zagreb, 50, (2011), 165, str. 309-361.
33. Prijevod IMO Reservation and Guidelines for Implementation of the Athens Convention, *Poredbeno pomorsko pravo*, 50, (2011), 165, str. 362-383.
34. Protokol iz 2002. godine Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine (2002 Protocol to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974), LEG/CONF. 13/20.
35. RADIONOV, NIKOLETA, Nadležnost suda u sporu za naknadu štete zbog tjelesne povrede putnika nastale uslijed sudara brodova, *Hrvatska pravna revija*, 2, (2002), 7, str. 129-132.
36. Regulation (EC) 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, *OJ L 131/24*, EN, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:131:0024:0046:EN:PDF> (21. 2. 2013.)
37. Regulation (EC) No 1177/2010 of the European Parliament and of the Council of 24 November 2010 concerning the rights of passengers when travelling by sea and inland waterway and amending Regulation (EC) No 2006/2004, *OJ L 334/1* of 17 December 2010, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:334:0001:0016:EN:PDF> (21. 2. 2013)
38. Rješenje Trgovačkog suda u Rijeci, IX R-I-194/99-4 od 18. 10. 1999.

39. Sabor Republike Hrvatske, dnevni red za 1. 2. 2013. godine, <http://www.sabor.hr/Default.aspx?art=52453> (23. 2. 2013.)
40. Swedish Club Circular 2552/2012, 13. 12. 2012., <http://www.swedishclub.com/main.php?mcid=1&mid=106&pid=19&newsid=1153> (3. 1. 2013.)
41. Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda, <http://www.sabor.hr/Default.aspx?sec=2148> (12. 5. 2013.)
42. Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika od 26. travnja 2013., <http://www.sabor.hr/Default.aspx?art=53085> (10. 5. 2013.)
43. Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o parničnom postupku <http://www.sabor.hr/Default.aspx?art=52698> (23. 2. 2013.)
44. Zakon o parničnom postupku, pročišćeni tekst NN 148/2011, 25/2013.
45. Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda (ZPLUV), NN197/2007 i 132/2007, 51A/2013.
46. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Sl. l. SFRJ 22/1977.
47. Zakon o potvrđivanju Protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine, NN-MU 2/2013.
48. Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, Sl. l. FNRJ 25/1959, 20/1969.

Summary:

AMENDMENTS TO THE MARITIME CODE IN RESPECT OF THE CONTRACT OF CARRIAGE OF PASSENGERS AND THEIR LUGGAGE BY SEA

The Act on Amendments to the Maritime Code was adopted at the 8th session of the Croatian Parliament held on 26 of April 2013 and entered into force on 18 May 2013. In respect of the contract of carriage of passengers and their luggage by sea, the amendments have been made in order to harmonize the Maritime Code with the Regulation (EC) 392/2009 of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents that already includes provisions of the 2002 Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea and of the 2006 IMO Reservation and Guidelines for Implementation of the Athens Convention, as well as with the Regulation (EC) No 1177/2010 of 24 November 2010 concerning the rights of passengers when travelling by sea and inland waterway and amending the Regulation (EC) No 2006/2004.

This paper analyses the provisions of the Act on Amendments to the Maritime Code in respect of the contract of carriage of passengers and their luggage by sea, especially those on the carrier's liability for the death of and personal injury to a passenger. These provisions are incorporated in the Maritime Code in connection with its harmonization with the Regulation (EC) 392/2009 and the 2002 Athens Convention, which was ratified by the Republic of Croatia on 1 February 2013 and enters into force on 23 April 2014. These are significant amendments introducing strict liability of the carrier, higher limits of liability and compulsory insurance of liability for the death of and personal injury to a passenger caused by a shipping incident. This will undoubtedly have far-reaching legal and economic effects on the carriage of passengers by sea in the Republic of Croatia.

Keywords: *liability of the carrier for the death of and personal injury to a passenger; limitation of liability; compulsory insurance*

