

PRIKAZI KNJIGA

NOVI SUSTAV ODGOVORNOSTI ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA U POMORSKOM PRIJEVOZU

Marija Pospišil-Miler

Rijeka, 2014., 418 str.

Nakladnik: Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci

Knjiga daje opsežan pregled odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika, a posebna pozornost posvećena je upravo rasčlambi rješenja novog sustava odgovornosti prema odredbama Protokola iz 2002. godine, čija primjena tek predstoji. Protokol iz 2002. donesen je radi ujednačenja pomorskog prava i poboljšanja položaja putnika na međunarodnoj razini. Njegova bi primjena mogla izazvati probleme u praksi.

Znanstvena monografija "Novi sustav odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika u pomorskom prijevozu" izmijenjena je i unaprijeđena doktorska disertacija dr. sc. Marije Pospišil-Miler, docentice pravnog fakulteta u Rijeci, s dugogodišnjim iskustvom rada u pomorskoj praksi (sutkinja trgovačkog suda u Rijeci i direktorica pravnog sektora u Lošinjskoj plovidbi - Brodarstvo). Nakon dugogodišnjeg rada na pravnim poslovima povezanim uz prijevoz putnika te niza znanstvenih radova u kojima je autorica obrađivala pojedina pitanja vezana uz prijevoz putnika nastala je ova izvrsna monografija koja objedinjuje analizu cjelokupnih pravila, domaćih i međunarodnih iz područja odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika u pomorskom prijevozu, što ovoj monografiji daje posebnu vrijednost i značaj.

Knjiga se sastoji od 268 stranica teksta, popisa literature, bilješke o autorici te 66 stranica priloga. Materija je podijeljena u sedam dijelova.

U prvom dijelu obrađuju se povijesni razvoj međunarodno-pravnog i domaćeg uređenja prijevoza putnika morem, te pojam i osnovna obilježja ugovora o prijevozu putnika i odgovornosti prijevoznika.

Drugi dio posvećen je međunarodno-pravnom uređenju odgovornosti pomorskog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u okviru kojeg se analiziraju temeljne značajke Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem iz 1961. godine, Međunarodne konvencije za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem iz 1967. godine, Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage iz 1974. godine (Uključujući Protokol iz 1976. i Protokol iz 1990. godine), Protokola iz 2002. godine (tzv. nova Atenska konvencija iz 2002. godine), te odnos konvencija o općem ograničenju odgovornosti i konvencija o prijevozu putnika morem. Autorica navodi kako je početkom prošlog stoljeća vladalo potpuno neprihvatljivo stanje neujednačenosti prava vezano uz odgovornost

pomorskog prijevoznika za tjelesni integritet putnika. Dok su u pojedinim državama prijevoznici imali mogućnost ograničiti ili čak potpuno isključiti svoju odgovornost, prema propisima drugih država oni su odgovarali neograničeno. Kako bi se spriječila takva neujednačenost prava, donesena je Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem iz 1961. godine. Njome se po prvi put utvrđuje kogentnost odredbi koje se odnose na odgovornost prijevoznika pa on više nije mogao ugovornim odredbama unaprijed isključiti svoju odgovornost ili je ograničiti na iznos niži od konvencijskog. S obzirom da je konvenciju prihvatio samo neznatan broj država, nije imala veći unifikacijski efekt. S druge strane, Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem iz 1967. godine nikada nije stupila na snagu.

Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika i za gubitak, oštećenje i zakašnjenje u predaji prtljage na međunarodnoj razini prvi put je regulirana jedinstvenim instrumentom donošenjem Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage iz 1974. godine koja je još uvijek na snazi. Njome je utvrđeno da za smrt i tjelesne ozljede putnika prijevoznik odgovara temeljem dokazane krivnje, s teretom dokaza na strani tužitelja, osim kada je smrt, odnosno ozljeda putnika, posljedica pomorske nezgode, kada se krivnja pretpostavlja, a teret dokaza da nije kriv je na prijevozniku. Prema istom načelu prijevoznik odgovara i za gubitak ili oštećenje ručne prtljage, dok za ostalu odgovara po načelu pretpostavljene krivnje, bez obzira koji je događaj prouzročio štetu. Iznos ograničenja brodareve odgovornosti u Atenskoj konvenciji iz 1974. godine bio je izražen u zlatnim *Poincaré* francima. Iako se toj konvenciji prigovaralo da je odgovornost prijevoznika temeljem dokazane krivnje preblaga te da su granice odgovornosti prijevoznika preniske, do danas joj je pristupilo 35 država s preko 45% ukupne svjetske tonaže.

Protokol koji je donesen 1976. godine uveo je kao jedinicu ograničenja odgovornosti novu obračunsku jedinicu, posebno pravo vučenja (*Special Drawing Rights* - SDR), čime je konvencija modernizirana u skladu s trendom u drugim unifikacijskim instrumentima toga doba.

Protokolom iz 1990. godine značajno se povisuju granice odgovornosti prijevoznika (čak više od trostruko), ne dirajući u temelje odgovornosti. Protokol nije stupio na snagu, nego je već nakon šest godina nakon njegovog donošenja započet rad na novim izmjenama Konvencije. Rezultat je Atenska konvencija iz 2002. godine koja prijevoz putnika i prtljage uređuje na bitno drugačiji način. Odgovornost prijevoznika pooštrena je uvođenjem dvostupanjskog sustava odgovornosti (*two tier system*), iznosi ograničenja odgovornosti značajno su povećani i u odnosu na Protokol iz 1990. godine, a uvedeno je obvezno osiguranje odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika u iznosu od 250.000 SDR uz pravo oštećenika na izravnu tužbu prema osiguratelju. Sve se to odrazilo na nemogućnost pronalaženja osigurateljnog pokrića na tržištu osiguranja prema tako postavljenim uvjetima te na nemogućnost

država da potvrde Konvenciju iz 2002. godine. Stoga je 2006. godine u okviru Međunarodne pomorske organizacije (dalje: IMO) usvojen tekst posebne Rezerve koju bi države izjavile pri potvrđivanju Konvencije i IMO Smjernice za primjenu Atenske konvencije iz 2002. godine kako bi se ubrzalo njeno stupanje na snagu. Atenska konvencija iz 2002. postigla je uvjete za stupanje na snagu time što ju je kao deseta država stranka potvrdila Belgija 23. travnja 2013., pa je Konvencija stupila na snagu godinu dana nakon toga.

U trećem dijelu rada autorica analizira pravno uređenje odgovornosti pomorskog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u pravu Europske unije koja je nakon što Atenska konvencija iz 2002. godine nije stupila na snagu prema predviđanjima (pa niti nakon usvajanja IMO Rezerve i Smjernica iz 2006. godine), želeći ubrzati njevu primjenu i učiniti je obvezujućom barem na području Unije (regionalno), donijela Uredbu 392/2009 od 23. travnja 2009. godine kojom odredbe Atenske konvencije iz 2002. godine te IMO Rezerva i Smjernice iz 2006. godine postaju obvezujuće na čitavom području Unije, s primjenom za sve države članice od dana stupanja na snagu Atenske konvencije iz 2002. godine za EU, ali ne kasnije od 31. prosinca 2012. godine, bez obzira hoće li ona do tada stupiti na snagu na međunarodnoj razini. S obzirom da Atenska konvencija iz 2002. nije stupila na snagu do početka primjene Uredbe, došlo je do problema u pogledu izdavanja svjedodžbi o obveznom osiguranju koje su prema Uredbi obvezne izdavati države članice EU brodovima pod njihovom zastavom temeljem potvrde o osigurateljnem pokriću (*Blue Cards*). P&I klubovi nisu bili spremni izdavati *Blue Cards* o obveznom osiguranju prema Uredbi jer se radi o regionalnom propisu, a ne o međunarodnoj konvenciji, te su smatrali da bi se u protivnom narušilo načelo uzajamnosti. Ipak, problem je riješen tako što su P&I klubovi u ovom slučaju učinili izuzetak i pristali izdavati *Blue Cards* o obveznom osiguranju u skladu s Atenskom konvencijom iz 2002. i prije njezinog stupanja na snagu.

Četvrti dio rada komentira prijevoz putnika prema Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske iz 2004. godine i odredbama Zakona o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2013. godine.

Autorica navodi kako su izmjenama Pomorskog zakonika iz 2013. godine, koje se odnose 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. 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 392/2009 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. Propust odgode primjene Ured-

be (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. 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, itd.

U petom dijelu knjige autorica razmatra odgovornost pomorskog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u poredbenom pravu. Autorica navodi kako se usporedbom pravnih sustava različitih država vezano uz odgovornost pomorskog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika može zaključiti da njihova ujednačenost postoji samo kod država koje su potvrdile Atensku konvenciju iz 1974. s Protokolom iz 1976. godine, a da se kod ostalih država još uvijek nailazi na vrlo veliku neujednačenost u reguliranju prijevoznikove odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika.

Šesti dio knjige posvećen je odgovornosti pomorskog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u drugim granama prijevoza. Uspoređujući pomorskopravna uređenja s onima iz zračnog, željezničkog i cestovnog prijevoza, te prijevoza unutar-njim vodama, autorica uočava velike razlike u temeljima i granicama odgovornosti u pojedinim granama prijevoza. Štoviše, i unutar tih drugih grana prijevoza postoji velika neujednačenost pravila kada je riječ o odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika.

U sedmom dijelu rada autorica iznosi najznačajnije činjenice i zaključke iz njegovih prethodnih poglavlja.

Velika je vrijednost ovoga rada upravo u tome što je autorica u njemu obuhvatila sva najvažnija pitanja sustava odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika u pomorskom prijevozu. Knjiga je pisana jasnim i logičnim stilom pogodnim za čitatelje, bogata je različitim podacima i priložima, što sve rezultira jasnim pregledom analizirane materije zbog čega smatramo da će imati široku primjenu među studentima te pravnim i pomorskim praktičarima.

Dr. sc. Božena Bulum, viša znanstvena suradnica
Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti

Summary:

**NEW LIABILITY REGIME FOR DEATH OF
AND PERSONAL INJURY TO PASSENGERS CARRIED BY SEA**

Author: Marija Pospišil-Miler

Rijeka, 2014, 418 pages

Publisher: Law Faculty, University of Rijeka

The book provides a comprehensive overview of the liability of the carrier for the death of and personal injury to passengers, with special emphasis on the analysis of the new regime pursuant to provisions of the 2002 Protocol, the application of which is yet to come. The 2002 Protocol was adopted with the aim to harmonize the maritime law and improve the position of passengers carried by sea at the international level. The application of the 2002 Protocol in practice is likely to cause some controversial issues.