

ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETE NA TJELESNOM INTEGRITETU PUTNIKA I PRTLJAZI PREMA ODREDBAMA HRVATSKOG POMORSKOG ZAKONIKA IZ 2013. GODINE

Dr. sc. BILJANA ČINČURAK ERCEG*

UDK 347.795.4:656.045.6

656.614.2

Pregledni znanstveni članak

Primljeno: 6.11.2014.

Prihvaćeno za tisak: 17.2.2015.

Radi usklađivanja zakonodavstva s pravnom stečevinom Europske unije došlo je do značajnih izmjena i dopuna Pomorskog zakonika 2013. godine posebno u dijelu koji se odnosi na prijevoz putnika i prtljage. Naime, Pomorski zakonik upućuje na primjenu Uredbe br. 392/2009 Europskog Parlamenta i Vijeća o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća kod prijevoza putnika i prtljage u međunarodnoj plovidbi i nacionalnoj plovidbi brodovima klase A i B kako su definirani Direktivom 2009/45/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove. Budući da su u Uredbu EU br. 392/2009 unesene odredbe Protokola iz 2002. godine Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine kao i Rezerva i Smjernice IMO-a za provedbu Atenske konvencije iz 2006. godine, one će se izravno primjenjivati i u Republici Hrvatskoj. Na prijevoz putnika i prtljage u nacionalnoj plovidbi brodovima koji ne spadaju u klasu A i B primjenjuju se odredbe Pomorskog zakonika. U ovom se radu analiziraju rješenja Pomorskog zakonika iz 2013. godine o odgovornosti prijevoznika za štetu nastalu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika te za oštećenje, manjak ili gubitak prtljage. Zbog njihove međusobne povezanosti iznosi se i sustav odgovornosti prema odredbama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem.

Ključne riječi: odgovornost prijevoznika za štetu; tjelesni integritet putnika; prtljaga; Atenska konvencija; Uredba br. 392/2009 Europskog Parlamenta i Vijeća o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća; hrvatski Pomorski zakonik.

1. UVOD

Radi ispunjavanja obveze usklađivanja zakonodavstva s pravnom stečevinom Europske unije, Republika Hrvatska je morala unijeti izmjene i dopune i u svoje zakonodavstvo koje se odnosi na pomorstvo. Tako je Hrvatski sabor na sjednici održanoj 26. travnja 2013. godine donio Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika.¹ Tim izmjenama je nakon gotovo dvadeset godina bitno izmijenjen sustav

* Dr. sc. Biljana Činčurak Erceg, poslijedoktorandica na katedri Pomorskog i općeprometnog prava Pravnog fakulteta Sveučilišta J. J. Strossmayera u Osijeku, Stjepana Radića 13, 31000 Osijek, e-mail: biljana.cincurak@pravos.hr

¹ Narodne novine, br. 56/2013.

odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika i štetu na prtljazi koji je do tada postojao. Naime, ne uzimajući u obzir propise bivše SFRJ, hrvatski Pomorski zakonik iz 1994.² godine kao i Pomorski zakonik iz 2004. s izmjenama i dopunama³ sadržavali su ista rješenja o temeljima odgovornosti, dok su se njihove razlike vezane uz ovu materiju odnosile na visinu iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika. Izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika iz 2013. godine određeno je da se na prijevoz putnika i prtljage u međunarodnoj plovidbi kao i u nacionalnoj plovidbi brodovima klase A i B, kako su definirani Direktivom 2009/45/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove,⁴ uz dodatne uvjete (v. čl. 2. Uredbe EU br. 392/2009), primjenjuje Uredba 392/2009 Europskoga parlamenta i Vijeća o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća⁵. Međunarodna plovidba tumači se u smislu čl. 1., t. 9. Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem izmijenjene Protokolom iz 2002. godine. Na prijevoz putnika i prtljage u nacionalnoj plovidbi brodovima koji ne spadaju u klasu A i B primjenjuju se odredbe Pomorskog zakonika, o čemu će detaljnije biti riječi u nastavku.

Pomorski prijevoz, kao i prijevoz unutarnjim vodama, specifičan je u odnosu na prijevoz u ostalima granama prometa. U današnje vrijeme razvojem tehnike prijevoz putnika brodovima koji mogu prevesti sve više i više putnika postaje sve kompleksniji. Veća zaštita prava putnika nužna je ne samo u pomorstvu nego u cijelom prometnom pravu. Ne čudi stoga nastojanje država da se poveća sigurnost u prometu te da se u slučaju nesreća stradalim putnicima pruži odgovarajuća naknada štete. Kako bi se putnicima pružila veća zaštita i pravna sigurnost ne manje bitna je i unifikacija⁶ pravila na međunarodnom nivou. Međutim, unifikacija pomorskog prava još uvijek nije postignuta, ali je svakako cilj čijem ispunjavanju treba težiti.

Radi nužnosti veće zaštite putnika u pomorstvu kao i potrebe unifikacije pomorskog prava na međunarodnoj razini, Europska unija je i donijela spomenutu Uredbu br. 392/2009 čiji sastavni dio je Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem izmijenjena Protokolom iz 2002. godine. Uzimajući u obzir činjenicu da Protokol iz 2002. godine nije prihvatio velik broj država, nameće se pitanje hoće

² Narodne novine, br. 17/1994.

³ Narodne novine, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011.

⁴ Direktiva 2009/45/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 6. svibnja 2009. o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove, SL L 163, 25.6.2009., str. 1.–140.

⁵ Uredba 392/2009 Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća, SL L 131, 28.5.2009., str. 24.–46.

⁶ Još je Jakaša pisao da postoji tendencija unifikacije plovidbenog prava koja se javlja "a) u okviru svake pojedine plovidbene grane pomorskog prava odnosno prava unutrašnje plovidbe; i b) u okviru ove dvije plovidbe međusobno." Unifikacija u okviru pojedine plovidbene grane plovidbe je potrebna jer se odvija na području većeg broja država, pa je nužno da bude normirana i sadržajno jednakim propisima. Jakaša, Branko, *Udžbenik plovidbenog prava*, II. izdanje, Narodne novine, Zagreb, 1983., str. 5.–6.

li spomenuta Uredba pridonijeti još većoj neujednačenosti i stvaranju regionalnog prava ili će možda potaknuti države izvan Europske unije da prihvate izmijenjenu Atensku konvenciju i na taj način doprinesu unificiranosti pomorskog prava koja se odnosi na materiju prijevoza putnika i prtljage morem?

U ovom radu analiziraju se relevantne odredbe Pomorskog zakonika o prijevozu putnika i prtljage, Uredbe br. 392/2009 Europskoga parlamenta i Vijeća o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća i Atenske konvencije. Poseban naglasak stavlja se na načela odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika kao i oštećenja, gubitka i manjka prtljage.

2. UGOVOR O PRIJEVOZU PUTNIKA I PRTLJAGE

Temeljni domaći propis koji regulira prijevoz putnika i prtljage je Pomorski zakonik, a njegove odredbe uglavnom su u skladu s odredbama relevantnih međunarodnih ugovora⁷ koji reguliraju ovu materiju. Prema čl. 599., st. 1. Pomorskog zakonika ugovorom o prijevozu putnika⁸ prijevoznik se obvezuje putnika prevesti brodom, a putnik platiti prevozninu. Pomorski zakonik u čl. 598., t. 1. definira prijevoznika kao osobu koja sklapa ugovor o prijevozu ili u čije se ime taj ugovor sklapa, bilo da on sam stvarno obavlja prijevoz⁹ bilo da ga obavlja preko stvarnog prijevoznika¹⁰. Putnik je pak osoba koja se prevozi brodom na temelju ugovora o prijevozu putnika ili koja prati vozilo ili žive životinje koje se prevoze na temelju ugovora o prijevozu stvari (čl. 598., t. 4. Pomorskog zakonika). Popisano je da se, ukoliko drugačije nije ugovoreno, prevoznina plaća pri izdavanju putne karte, a ako putna karta nije izdana, prilikom ulaska putnika na brod (čl. 599., st. 2.). Sama visina prevoznine utvrđuje se ugovorom.

Izmjenama Pomorskog zakonika iz 2013. godine određeno je da je prijevoznik dužan izdati putniku putnu kartu, za razliku od prethodnog rješenja prema kojem je prijevoznik bio dužan putniku izdati putnu kartu na njegov zahtjev. Putna karta može gla-

⁷ Međunarodni ugovori koji uređuju materiju prijevoza putnika i prtljage su: Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o prijevozu putnika morem iz 1961.; Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. s protokolima iz 1976., 1990. i 2002. godine. V. opširnije Marin, Jasenko, *Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem*, Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet, Zagreb, 2005.

⁸ Svakako treba spomenuti da Zakon o obveznim odnosima (Narodne novine, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011.) kao *lex generalis*, uređuje ugovor o prijevozu (čl. 661.– čl. 698.) i dijeli ga na: ugovor o prijevozu stvari i ugovor o prijevozu osoba.

⁹ Pojam prijevoznika koji stvarno obavlja prijevoz unesen je u Pomorski zakonik 2013. godine, a definiran je u čl. 598., t. 3.: "Prijevoznik koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično je stvarni prijevoznik ili, u mjeri u kojoj prijevoznik stvarno obavlja prijevoz, prijevoznik."

¹⁰ Stvarni prijevoznik je prema čl. 598., t. 2. osoba različita od prijevoznika bilo da je vlasnik broda, naručitelj, bilo osoba koja iskorištava brod koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili samo dio prijevoza.

siti na ime i na donositelja. Ona može biti izdana i u elektronskom obliku. Predmnijava se sukladno čl. 602. Pomorskog zakonika da sadržaj putne karte odgovara sklopljenom ugovoru, dok se ne dokaže protivno. Nepostojanje, neispravnost ili gubitak putne karte ne utječu na postojanje, valjanost i sadržaj ugovora o prijevozu. Ugovor o prijevozu putnika je dakle dvostranoobvezan, naplatan i neformalan ugovor.

Kada je riječ o pravima putnika, izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika 2013. godine unesena je odredba po kojoj se na prava putnika primjenjuju odredbe Uredbe (EU) 1177/2010 o pravima putnika kada putuju morem i unutarnjim plovnim putovima i izmjeni Uredbe (EZ) 2006/2004, osim u pogledu putnika koji putuju: a) na plovnim objektima ovlaštenima za prijevoz do najviše 12 osoba; b) na plovnim objektima čija posada ne broji više od tri člana ili gdje je dužina ukupne putničke usluge manja od 500 metara u jednome smjeru; c) na ekskurziji ili aranžmanima za razgledavanje različitima od krstarenja; d) na plovnim objektima koji se ne pokreću mehaničkim sredstvima, kao i na originalnim i individualnim replikama (čl. 606.).¹¹ Odredbe Uredbe (EU) br. 1177/2010 posebno će biti značajne kada je riječ o pravima putnika u slučaju prekida putovanja (otkazanog polaska, zakašnjenja u polasku, zakašnjenja u dolasku).

Glavne prijevoznikove obveze iz ugovora o prijevozu putnika su: prijevoz putnika i očuvanje njegova tjelesnog integriteta. Marin pojašnjava da *"Obveza očuvanja tjelesnog integriteta putnika uključuje obvezu da se putniku osigura minimum prikladnog prostora na brodu, davanje hrane na dužim relacijama i sl. Prijevoznik mora za čitavo vrijeme puta uporabom dužne pažnje osigurati da brod bude sposoban za plovidbu, odnosno za prijevoz putnika. On mora poduzeti sve mjere koje se od njega razborito mogu zahtijevati kako bi putnici bez povrede tjelesnog integriteta stigli na odredište."*¹²

Osim za štetu na putniku, prijevoznik odgovara i za štetu na prtljazi. Prtljaga općenito obuhvaća stvari koje putnik nosi sa sobom tijekom putovanja. Pomorski zakonik zadržava uobičajeno razlikovanje ručne prtljage od "ostale" prtljage (predane, registrirane).

Pomorski zakonik definira prtljagu u čl. 598., t. 5. kao svaku stvar uključujući i vozilo koje se prevozi na temelju ugovora o prijevozu putnika, osim:

- a) stvari i vozila koja se prevoze na temelju brodarskog ugovora, na temelju teretnice, prtljažnice ili druge prijevozne isprave ili ugovora koji se u prvom redu odnosi na prijevoz stvari, i
- b) živih životinja.

¹¹ Uredba (EU) br. 1177/2010 Europskoga parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2010. o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004, SL L 334, 17.12.2010., str. 1.–16. O pravima putnika prema Uredbi br. 1177/2010 v. Bulum, Božena, Prava putnika u pomorskom prijevozu prema Uredbi Europske unije broj 1177/2010, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 62, br. 4/2012., str. 1077.–1111.

¹² Marin, Jasenko, *Ugovori o prijevozu putnika i prtljage more*, Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet, Zagreb, 2005., str. 10.

Ručna prtljaga je ona prtljaga koju putnik ima u svojoj kabini ili koju on čuva ili nadzire, uključujući i prtljagu koja se nalazi u vozilu ili na vozilu.

Kod prijevoza prtljage, iako su prijevoz putnika i prtljage usko povezani, ipak treba imati na umu da je ugovor o prijevozu putnika osnova obveznopравnih odnosa prijevoznika i putnika u prijevozu prtljage. *"Bez ugovora o prijevozu putnika nema ni prijevoza prtljage. ...Bez obzira na povezanost prijevoza putnika i prtljage, radi se ipak o posebnim objektima prijevoza, pa se prijevoz putnika i prijevoz prtljage izdvajaju posebnim načelima u uređenju odnosa."*¹³

Prema čl. 617. Pomorskog zakonika, prijevoznik je za prtljagu primljenu na čuvanje dužan putniku, na njegov zahtjev, izdati prtljažnicu. Prtljažnica mora sadržavati vrstu i broj koleta. *"Pod vrstom koleta podrazumijeva se npr. kofer, vreća, sanduk itd."*¹⁴ Predmnijeva se da su podaci u prtljažnici istiniti dok se ne dokaže protivno.

Uvjete pod kojima prijevoznik prima prtljagu na prijevoz, stranke bi mogle same ugovarati. Ipak je u praksi ovo pitanje najčešće uređeno tarifom prijevoznika. Ako tarifom ili ugovorom ovo pitanje nije uređeno, primjenjuje se običaj prema kojem je prijevoznik dužan na prijevoz primiti uobičajenu količinu stvari koje se redovito prevoze kao prtljaga.¹⁵

Pomorski zakonik ne sadrži odredbe o opsegu naknade štete ni za štetu na putniku niti na prtljazi pa će se u tom slučaju primjenjivati odredbe Zakona o obveznim odnosima.¹⁶

¹³ Grabovac, Ivo, *Temelji odgovornosti u prometnom pravu*, Književni krug, Split, 2000., str. 51.

¹⁴ Jakaša, *op. cit.*, str. 296.

¹⁵ *Cf. ibid.*, str. 295.–296.

¹⁶ Zakon o obveznim odnosima regulira naknadu štete u slučaju smrti, tjelesne ozljede i oštećenja zdravlja. U čl. 1093. propisuje da je osoba koja prouzroči nečiju smrt dužna naknaditi: uobičajene troškove njegova pogreba, troškove njegova prethodnog liječenja od zadobivenih ozljeda i druge potrebne troškove u vezi s liječenjem te zaradu izgubljenu zbog nesposobnosti za rad. Uobičajenim troškovima pokopa sudska praksa smatra troškove nabave pogrebnog kovčega, vijenaca, crnine, grobnog mjesta ili grobnice, podizanje nadgrobnoг spomenika, pogrebnog obreda, troškove za jelo i piće sudionika pogreba. Troškovi liječenja mogu biti npr. plaćanje različitih liječničkih ili bolničkih usluga, rehabilitacije, prijevoza na liječenje ili s liječenja i sl. Pravo na naknadu štete imaju: osoba koju je poginuli uzdržavao, osoba koju je poginuli redovito pomagao i osoba koja je po zakonu imala pravo zahtijevati uzdržavanje od poginulog. U slučaju tjelesne ozljede ili narušenja zdravlja, prema čl. 1095. Zakona o obveznim odnosima naknađuju se: troškovi liječenja i drugi potrebni troškovi s tim u vezi, zarada izgubljena zbog nesposobnosti za rad za vrijeme liječenja, ako ozlijeđeni zbog djelomične ili potpune nesposobnosti za rad gubi zaradu, ili su mu potrebe trajno povećane, ili su mu uništene ili umanjene mogućnosti daljnjeg razvijanja i napredovanja, odgovorna osoba mu je u obliku novčane rente dužna isplaćivati naknadu. Pravo na pravičnu novčanu naknadu neimovinske štete prema čl. 1101. Zakona o obveznim odnosima imaju u slučaju smrti ili osobito teškog invaliditeta neke osobe članovi njezine uže obitelji (bračni drug, djeca i roditelji).

3. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETU NA TJELESNOM INTEGRITETU PUTNIKA I PRTLJAZI U POMORSTVU – RJEŠENJA RELEVANTNIH IZVORA PRAVA

Pomorski zakonik je temeljni domaći izvor prava koji regulira prijevoz putnika i prtljage u pomorstvu. Također Republika Hrvatska je stranka međunarodnih ugovora koji reguliraju navedenu materiju. Isto tako kao država članica Europske unije obvezna je poštovati odredbe europskog zakonodavstva, prije svega uredbi (koje su obvezujuće i izravno primjenjive) i direktiva (čija je glavna svrha usklađivanje nacionalnog zakonodavstva i koje su obvezujuće za države članice u pogledu rezultata koje treba postići, ali se državama članicama ostavlja izbor metoda kojima će ostvariti ciljeve Zajednice unutar okvira svog unutarnjega pravnog poretka).

U ovom poglavlju analiziraju se odredbe o odgovornosti za štetu kao i one bitne za razumijevanje prijevoza putnika i njihove prtljage morem i to prema Pomorskom zakoniku, Uredbi br. 392/2009 Europskoga parlamenta i Vijeća o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća jer se izravno primjenjuje i kod nas te Atenskoj konvenciji budući da se i Pomorski zakonik i Uredba temelje na njezinim rješenjima.

3.1. Šteta i odgovornosti za štetu¹⁷

U prometu vrlo često dolazi do šteta¹⁸ koje mogu nastati na stvarima (robi), putnicima, trećim osobama, prijevoznom sredstvu, u okolišu i sl. Šteta u prijevozu stvari može biti: a) gubitak (potpuni ili djelomični), oštećenje stvari ili manjak i b) šteta zbog prekoračenje roka isporuke robe. U prijevozu putnika (osoba) šteta može nastati: a) uslijed smrti putnika, oštećenja zdravlja, ozljeda i b) zbog zakašnjenja u prijevozu. To su oblici koje poznaju uglavnom svi domaći propisi kao i međunarodni ugovori koji reguliraju ugovore o prijevozu stvari i putnika. Temeljno načelo zabrane prouzročenja štete drugome (*alterum non laedere*) definirano je u čl. 8. Zakona o obveznim odnosima: "Svatko je dužan suzdržati se od postupka kojim se može drugome prouzročiti štetu." Odgovornost za štetu je "obveznopravni odnos u kojem je jedna strana

¹⁷ Literatura u kojoj se analiziraju štete, vrste šteta, kriteriji odgovornosti za štetu, popravljavanje štete i sl. brojna je. V. npr. Crnić, Ivica, *Zakon o obveznim odnosima*, Zagreb, Organizator, 2012., Gorenc, Vilim, *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, RRIF, Zagreb, 2005., Grabovac, Ivo, *Temelji odgovornosti u prometnom pravu*, Književni krug, Split, 2000., Klarić, Petar; Vedriš, Martin, *Gradansko pravo*, Narodne novine, 2009., Romštajn, Ivan; Vasilj, Aleksandra, *Hrvatsko prometno pravo i osiguranje*, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Pravni fakultet u Osijeku, Osijek, 2006.

¹⁸ Šteta je prema čl. 1046. Zakona o obveznim odnosima: 1. umanjeње nečije imovine (obična šteta – *damnum emergens*), 2. sprečavanje njezina povećanja (izmakla korist – *lucrum cessans*) i 3. povreda prava osobnosti (neimovinska šteta). Prava osobnosti u smislu ZOO-a su: pravo na život, tjelesno i duševno zdravlje, ugled, čast, dostojanstvo, ime, privatnost osobnog i obiteljskog života, slobodu i dr. (čl. 19. st. 2. ZOO).

*dužna popraviti prouzročenu štetu drugoj strani, a druga je strana ovlaštena zahtijevati takav popravak.*¹⁹

U prometu općenito može doći do ugovorne odgovornosti za štetu nastalu iz ugovora o prijevozu (stvari ili putnika), ali i izvanugovorne odgovornosti (šteta trećim osobama, okolišu). Odgovornost prijevoznika ogleđa se u obvezi da naknadi štetu prouzročenu korisnicima prijevoza ili trećim osobama.

Kod prijevoza putnika odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika temelji se na tome da nije izvršio svoju temeljnu obvezu iz ugovora o prijevozu: nije prevezao putnika bez povrede njegova tjelesnog integriteta.²⁰

3.2. Rješenja Pomorskog zakonika od 1994. do 2013. godine

Pomorski zakonik iz 1994. kao i onaj iz 2004. sadržavali su ista rješenja koja se odnose na odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti ili ozljede putnika i štetu zbog oštećenja, manjka ili gubitka prtljage, a uglavnom prihvaćaju odredbe Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine.

Prijevoznik odgovara za štetu nastalu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, za oštećenje, manjak ili gubitak prtljage ako se događaj koji je prouzročio štetu dogodio za prijevoza te za zakašnjenje u predaji prtljage putniku ako se šteta, odnosno zakašnjenje može pripisati krivnji prijevoznika ili osoba koje rade za prijevoznika. Osoba koja traži naknadu štete mora dokazati da se događaj koji je prouzročio štetu dogodio u tijeku prijevoza te visinu štete. Prijevoznik u ovim slučajevima: smrt ili tjelesna ozljeda putnika, oštećenje, manjak, gubitak prtljage i za zakašnjenje u predaji prtljage odgovara prema načelu dokazane krivnje.

Međutim, ako su smrt ili tjelesna ozljeda putnika ili oštećenje, manjak ili gubitak ručne prtljage te zakašnjenje u njezinoj predaji putniku nastali neposredno ili posredno zbog brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mana broda, krivnja prijevoznika se pretpostavlja dok se ne dokaže protivno. Prijevoznik u ovim slučajevima odgovara na temelju pretpostavljene krivnje. Isto tako, prijevoznik odgovara po kriteriju pretpostavljene krivnje za štetu zbog oštećenja, manjka ili gubitka predane prtljage te zbog zakašnjenja u njezinoj predaji putniku bez obzira na prirodu događaja koji je tu štetu prouzročio, a isto tako odgovara i za stvari od vrijednosti ako ih je primio na čuvanje.

Prema Pomorskom zakoniku iz 1994. i 2004. godine prijevoznik je bio odgovoran putniku zbog zakašnjenja početka putovanja (v. čl. 606., st. 3. Pomorskog zakonika iz 2004.) kao i u slučaju prekida putovanja (čl. 610. Pomorskog zakonika iz 2004.). Odgovornost prijevoznika za štetu zbog zakašnjenja u prijevozu putnika, a koja nije

¹⁹ Klarić, P., Vedriš, M., *Gradansko pravo*, Zagreb, Narodne novine, 2006., str. 583.

²⁰ Jakaša pojašnjava da se pod povredom tjelesnog integriteta smatra "ne samo tjelesna povreda u užem smislu, uključivši i smrt, već i bolest i psihička povreda." Jakaša, *op. cit.*, str. 292.

nastala zbog zakašnjenja početka putovanja ili prekida putovanja, nije bila regulirana.²¹ Nasuprot tome, Pomorski zakonik sadrži izričite odredbe o odgovornosti prijevoznika za zakašnjenje u predaji prtljage putniku (v. *infa* 5. 2.).

U Pomorskom zakoniku iz 2004. odgovornost prijevoznika u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika ograničena je na 175.000 PPV po putniku i putovanju i ovaj iznos služi za namirenje svih vjerovnika čije se tražbine temelje na događajima nastalim tijekom jednoga putovanja.

Odgovornost prijevoznika za štetu na prtljazi ograničava se na:

1. 1.800 PPV po putniku i putovanju – za ručnu prtljagu,
2. 10.000 PPV po vozilu i putovanju – za vozila (uključujući i prtljagu koja se prevozi u vozilu ili na vozilu),
3. 2.700 PPV po putniku i putovanju – za ostalu prtljagu (prtljagu koja nije ručna, vozilo ni stvari od vrijednosti).

Pomorski zakonik iz 1994. imao je znatno niže iznose²² visine ograničenja odgovornosti prijevoznika. Do povećanja iznosa 2004. došlo je radi usklađivanja s odredbama Protokola Atenske konvencije iz 1990. godine. Naime, Republika Hrvatska je pristupila Protokolu iz 1990. godine²³ te njegova rješenja unijela u Pomorski zakonik, iako taj Protokol nije stupio na snagu na međunarodnom nivou.

Prijevoznik gubi pravo koristiti se ovim ograničenjima odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je prijevoznik učinio, bilo u namjeri da uzrokuje štetu, bilo bezobzirno znajući da bi šteta vjerojatno mogla nastati. Međutim, prijevoznik i putnik mogu izričito i pisanim putem ugovoriti veću svotu ograničenja odgovornosti od navedenih svota.

3.3. Pomorski zakonik iz 2013. godine

Već je rečeno da je Pomorski zakonik mijenjan 2013. godine radi usklađivanja s pravnom stečevinom Europske unije u području pomorstva. Izmjene su se odnosile

²¹ U ovom slučaju bi se na odgovornost prijevoznika za zakašnjenje u prijevozu putnika primjenjivale odredbe Zakona o obveznim odnosima. U čl. 696. Zakona o obveznim odnosima propisana je obveza prijevoznika da preveze putnike do određenog mjesta na vrijeme. Prijevoznik odgovara za štetu koju putnik pretrpi zbog zakašnjenja, osim ako je do zakašnjenja došlo zbog uzroka koje nije mogao otkloniti ni pažnjom dobrog stručnjaka. Prijevoznik bi dakle, prema Zakonu o obveznim odnosima, za štetu koju putnik pretrpi zbog zakašnjenja odgovarao na temelju pretpostavljene krivnje.

²² Prijevoznikova odgovornost prema Pomorskom zakoniku iz 1994. ograničavala se na 46.666 PPV po putniku i putovanju za slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika. Odgovornost broдача za štetu nanесenu prtljazi ograničavala se: na 833 PPV po putniku i putovanju za ručnu prtljagu, za vozila, uključujući i prtljagu koja se prevozi u vozilu ili na njemu na 3.333 PPV po vozilu i putovanju, i na 1.200 PPV po putniku i putovanju za ostalu prtljagu (prtljagu koja nije ručna, vozilo ni stvari od vrijednosti).

²³ Odluka o proglašenju Zakona o potvrđivanju o potvrđivanju Atenske konvencije iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, s protokolima iz 1976. i 1990. godine, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 2/1997.

na obavljanje pomorske kabotaže, status Hrvatskog registra brodova nakon pristupanja Republike Hrvatske Europskoj uniji, zaštitu morskog okoliša od onečišćenja, vađenje potonulih stvari i uklanjanja podrtina, spašavanje, odgovornosti prijevoznika za putnike.

Tako se ovim izmjenama prema čl. 612., st. 1. na prijevoz putnika i prtljage u međunarodnoj plovidbi kao i u nacionalnoj plovidbi brodovima klase A i B (detaljnije o klasama brodova v. *infra* 3. 4.)²⁴, kako su definirani Direktivom 2009/45/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove, primjenjuje Uredba br. 392/2009 Europskoga parlamenta i Vijeća o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća (v. *infra* 4. 1. i 5. 1.). Na prijevoz putnika i prtljage u nacionalnoj plovidbi brodovima koji ne spadaju u klasu A i B primjenjuju se odredbe Pomorskog zakonika (v. *infra* 4. 2. i 5. 2.). Dakle, ovisno o tome je li riječ o međunarodnoj plovidbi²⁵ odnosno nacionalnoj plovidbi brodovima klase A i B uz dodatne uvjete²⁶ propisane Uredbom (v. čl. 2. Uredbe) ili je riječ o nacionalnoj plovidbi brodovima koji ne spadaju u klasu A i B dolazi do primjene Uredbe br. 382/2009 ili odredbi Pomorskog zakonika. Odredbe Pomorskog zakonika i Uredbe EU br. 392/2009 o odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika primjenjuju se prema čl. 612., st. 2. Pomorskog zakonika i kad se prijevoz obavlja besplatno.

Međunarodna plovidba i nacionalna plovidba brodovima klase A i B → primjena Uredbe br. 392/2009 Europskoga parlamenta i Vijeća o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća

Nacionalna plovidba brodovima koji ne spadaju u klasu A i B → primjena odredbi Pomorskog zakonika

Osim uvođenja obvezne primjene Uredbe br. 392/2009, poglavlje koje regulira prijevoz putnika i prtljage (čl. 598.–633. Pomorskog zakonika) pretrpjelo je još neke izmjene. Tako je osim prijevoznika i stvarnog prijevoznika definiran i prijevoznik koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično (čl. 598., t. 3.), a definiran je i pojam mana broda (čl. čl. 598., t. 8.), nadalje preciznije je definirano plaćanje prevo-

²⁴ Klasa A znači putnički brod koji obavlja putovanja u nacionalnoj plovidbi osim putovanja obuhvaćenih klasama B, C i D.

Klasa B znači putnički brod koji obavlja putovanja u nacionalnoj plovidbi, pri čemu ni u jednom trenutku nije udaljen više od 20 milja od obalne crte kopna na koje se mogu iskrcati osobe koje pretrpe brodolom, uzimajući u obzir srednju visinu morskih mijena.

²⁵ Međunarodni prijevoz prema čl. 1., t. 9. Atenske konvencije iz 2002. godine znači svaki prijevoz u kojem se, prema ugovoru o prijevozu, mjesto polaska i mjesto odredišta nalaze u dvjema različitim državama, ili u samo jednoj državi ako se prema ugovoru o prijevozu ili redu plovidbe usputna luka pristajanja nalazi u drugoj državi.

²⁶ Da a) brod vije zastavu države članice ili je upisan u državi članici; b) je ugovor sklopljen u državi članici; ili c) je mjesto isplavljanja ili odredište, prema ugovoru o prijevozu, u državi članici.

znine (čl. 599., st. 2.), uvedena je obveza prijevoznika da putniku izda putnu kartu (čl. 601., st. 1.), za prava putnika propisuje se primjena Uredbe br. 1177/2010 (čl. 606.), regulira se odgovornost prijevoznika u slučaju kada prijevoz u cijelosti ili dijelom povjeri stvarnom prijevozniku (čl. 614.), proširuje se vrijeme trajanja prijevoza (čl. 627., st. 2. i 3.).

Izmjenama Pomorskog zakonika iz 2013. godine brisane su odredbe o odgovornosti prijevoznika za štetu zbog zakašnjenja početka putovanja (čl. 606.) i zakašnjenja u slučaju prekida putovanja. Međutim, Pomorski zakonik za prava putnika propisuje primjenu Uredbe br. 1177/2010 Europskoga parlamenta i Vijeća o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima koja regulira obveze prijevoznika i operatora terminala u slučaju prekinutog putovanja (v. čl. 16.–21. Uredbe br. 1177/2010). Prekid putovanja prema Uredbi br. 1177/2010 obuhvaća otkazivanje polaska, zakašnjenje u polasku i zakašnjenje u dolasku. U slučaju otkazivanja polaska kao i zakašnjenja u polasku prijevoznikove obveze obuhvaćaju obavještanje putnika o situaciji (čl. 16.), pomoć putnicima koja obuhvaća besplatne obroke i napitke, a pod određenim uvjetima i smještaj putnika na brodu ili kopnu (čl. 17.) te u određenim slučajevima pravo putnika na preusmjeravanje do konačnog odredišta ili povrata prevoznine (čl. 18.) U skladu s čl. 19. Uredbe br. 1177/2010 putnik ima pravo na naknadu u slučaju zakašnjenja putovanja u dolasku i to u određenom postotku od cijene putne karte.²⁷

Republika Hrvatska je kao članica Europske unije obvezna primjenjivati uredbe, bez obzira kakve će posljedice imati njihova primjena. Uredba EU br. 392/2009 dopušta odgodu primjene Uredbe na prijevoz morem unutar jedne države članice putničkim brodovima klase A do 31. prosinca 2016., odnosno klase B do 31. prosinca 2018. godine. U dostupnoj literaturi predlagano je da Republika Hrvatska treba iskoristiti tu mogućnost,²⁸ što je i učinjeno.²⁹

3. 4. Uredba br. 392/2009 Europskoga parlamenta i Vijeća o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća

Uredba br. 392/2009 Europskoga parlamenta i Vijeća o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća donesena je 23. travnja 2009. godine

²⁷ Opširnije o obvezama prijevoznika u slučaju otkazanog ili zakašnjelog polaska te u slučaju kašnjenja putovanja u dolasku v. Bulum, *op. cit.*

²⁸ Bulum zaključuje: "da je takva odgoda potrebna 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-a." Bulum, *op. cit.*, str. 1110.

²⁹ Application of Regulation (EC) No 392/2009 to domestic carriage on board ships of classes A, B, C and D as of 31/12/2012, dostupno na: <http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/maritime/doc/application-of-regulation-392-2009.pdf> (13.10.2014.). Tako će Republika Hrvatska primjenjivati Uredbu na prijevoz morem unutar Republike Hrvatske brodovima klase A od 31. prosinca 2016., a brodovima klase B od 31. prosinca 2018. godine.

nakon višegodišnjeg rada na uređenju ove materije. Cilj Uredbe je oblikovanje jedinstvenog skupa pravila kojima će se regulirati prava pomorskih prijevoznika i njihovih putnika u slučaju nesreće. Uredba sadrži dva Priloga: odredbe Atenske konvencije iz 1974. kako je izmijenjena Protokolom iz 2002. (Prilog I.) i dijelove Rezerve i Smjernica Međunarodne pomorske organizacije (IMO) za provedbu Atenske konvencije, koje je 19. listopada 2006. donio Pravni odbor IMO-a (Prilog II.). Uredba je u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama. Sukladno čl. 3., st. 2. Uredbe, i odredbe Priloga II. su obvezujuće.³⁰ Uredba se primjenjuje na Zajednicu od 13. prosinca 2012. godine.³¹

Uredbom se određuje sustav Zajednice u pogledu odgovornosti i osiguranja za prijevoz putnika morem, kao što je utvrđeno u odgovarajućim odredbama Atenske konvencije iz 2002. i Rezervom i Smjericama Međunarodne pomorske organizacije (IMO) za provedbu Atenske konvencije.

Područje primjene Uredbe određeno je u čl. 2. prema kojem se Uredba primjenjuje na svaki međunarodni prijevoz u smislu čl. 1., t. 9. Atenske konvencije iz 2002. i na prijevoz morem unutar jedne države članice Europske unije brodovima klase A i B u skladu s čl. 4., st. 1. Direktive 2009/45/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 6. svibnja 2009. o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove:

- (a) ako brod vije zastavu države članice ili je upisan u državi članici;
- (b) ako je ugovor sklopljen u državi članici; ili
- (c) ako je mjesto isplovljavanja ili odredište, prema ugovoru o prijevozu, u državi članici.

Međutim, države članice mogu primjenjivati Uredbu na sva putovanja u nacionalnoj pomorskoj plovidbi.

Pospišil Miler i Miler pojašnjavaju primjenu Uredbe na sljedeći način: *"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."*³²

³⁰ Smjernice IMO-a kao takve nisu obvezujuće, ali Uredba br. 392/2009 propisuje da je njihova primjena obvezujuća. U Preambuli Uredbe t. 8. pojašnjava se da se stoga, ako se u odredbama Rezerve i smjernica IMO-a pojavljuje glagol "trebati", taj glagol treba razumjeti kao "morati".

³¹ Naime u čl. 12., st. 2. Uredbe propisano je da se Uredba primjenjuje od dana stupanja na snagu Atenske konvencije iz 2002. za Zajednicu, a u svakom slučaju najkasnije od 31. prosinca 2012. godine. Budući da 31. prosinca 2012. Atenska konvencija iz 2002. još nije stupila na snagu, njezine odredbe su se bez obzira na to primjenjivale sukladno navedenoj odredbi.

³² Pospišil Miler, Marija; Pospišil, Marija, EU pristupila Protokolu iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. godine – primjena za države članice EU od 31. prosinca 2012., *Naše more*, god. 69, br. 3–4/2012., str. 133.

Međunarodni prijevoz prema čl. 1., t. 9. Atenske konvencije iz 2002. godine znači svaki prijevoz u kojem se, prema ugovoru o prijevozu, mjesto polaska i mjesto odredišta nalaze u dvjema različitim državama, ili u samo jednoj državi ako se prema ugovoru o prijevozu ili redu plovidbe usputna luka pristajanja nalazi u drugoj državi.

Direktiva 2009/45/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 6. svibnja 2009. o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove razvrstava putničke brodove³³ u četiri klase prema morskom području u kojem plove (čl. 4., st. 1.):

Klasa A – znači putnički brod koji obavlja putovanja u nacionalnoj plovidbi osim putovanja obuhvaćenih klasama B, C i D.

Klasa B – znači putnički brod koji obavlja putovanja u nacionalnoj plovidbi, pri čemu ni u jednom trenutku nije udaljen više od 20 milja od obalne crte kopna na koje se mogu iskrcati osobe koje pretrpe brodolom, uzimajući u obzir srednju visinu morskih mijena.

Klasa C – znači putnički brod koji obavlja putovanja u nacionalnoj plovidbi u morskim područjima gdje je vjerojatnost premašivanja značajne visine vala od 2,5 m manja od 10 % na godišnjoj razini za brodove koji plove cijelu godinu ili na razini pojedinog ograničenog razdoblja za brodove koji plove isključivo u tom razdoblju (npr. plovidba u ljetnom razdoblju), pri čemu ni u jednom trenutku nije udaljen više od 15 milja od mjesta zakloništa ni više od 5 milja od obalne crte kopna na koje se mogu iskrcati brodolomci, uzimajući u obzir srednju visinu morskih mijena.

Klasa D – znači putnički brod koji obavlja putovanja u nacionalnoj plovidbi u morskim područjima gdje je vjerojatnost premašivanja značajne visine vala od 1,5 m manja od 10 % na godišnjoj razini za brodove koji plove cijelu godinu ili na razini pojedinog ograničenog razdoblja za brodove koji plove isključivo u tom razdoblju (npr. plovidba u ljetnom razdoblju), pri čemu ni u jednom trenutku nije udaljen više od 6 milja od mjesta zakloništa ni više od 3 milje od obalne crte kopna na koje se mogu iskrcati osobe koje pretrpe brodolom, uzimajući u obzir srednju visinu morskih mijena.

Uredbom je predviđeno da se za sada primjenjuje na prijevoz morem unutar jedne države članice putničkim brodovima klase A i B, a Komisija će naknadno dati prijedlog o proširenju njezine primjene i na brodove klase C i D (v. čl. 1., st. 3.). Naime i u t. 10. Preambule Uredbe EU br. 392/2009 predviđeno je da bi se sustav odgovornosti predviđen Uredbom trebao postupno proširiti i na ostale klase brodova. Pri tome treba *“uzeti u obzir posljedice na cijene putnih karata i sposobnost tržišta da dobije prihvatljivo pokriće osiguranjem na razini koja se zahtijeva zbog politike jačanja prava putnika i sezonskog karaktera dijela prometa”*. Nadalje, Uredbom je ostavljena mogućnost državama članicama da odgode primjenu Uredbe na prijevoz morem unutar jedne države članice

³³ Sukladno čl. 2., t. e. Direktive 2009/45/EZ, putnički brod je brod koji prevozi više od 12 putnika.

brodovima klase A do četiri godine od datuma početka primjene Uredbe (dakle do 31. prosinca 2016.), odnosno klase B do 31. prosinca 2018. godine (čl. 11.).

Odgovornost i osiguranje putnika Uredba rješava na način da u čl. 3., st. 1. propisuje da se sustav odgovornosti koji se odnosi na putnike, njihovu prtljagu i vozila, te pravila o osiguranju ili drugom financijskom jamstvu uređuju Uredbom, Atenskom konvencijom utvrđenom u Prilogu I. i to njezinim čl. 1. i 1.a, čl. 2. st. 2., čl. 3. do 16. i čl. 18., 20. i 21. (v. *infra* 3. 5. 2., 4. 1. i 5. 1.), te odredbama Rezerve i Smjernica IMO-a utvrđenima u Prilogu II. Što se tiče globalnog ograničenja odgovornosti Uredbom se sukladno čl. 5. ne mijenjanju prava ili dužnosti prijevoznika ili stvarnog prijevoznika u skladu s nacionalnim zakonodavstvom za provedbu Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., kako je izmijenjena Protokolom iz 1996., uključujući i sve buduće izmjene te konvencije.³⁴ Međutim, ako ne postoji primjenjivo nacionalno zakonodavstvo u tom smislu, odgovornost prijevoznika ili stvarnog prijevoznika uređuje se čl. 3. Uredbe.

Uredba je propisala i neka dodatna pravila kojima se putnicima daju dodatna prava:

- a) Tako Uredba u čl. 4. propisuje da se u slučaju gubitka ili oštećenja opreme za pokretljivost ili druge posebne opreme koju koriste putnici smanjene pokretljivosti na odgovornost primjenjuju odredbe Atenske konvencije kako je izmijenjena Protokolom iz 2002. godine koje se odnose na odgovornost za štetu na ručnoj prtljazi (v. čl. 3., st. 3. Atenske konvencije iz 2002.). Međutim, naknada štete odgovara vrijednosti nove opreme ili troškovima popravka, dakle ne primjenjuju se odredbe o ograničenju odgovornosti.
- b) Uredba dodatno olakšava položaj osobe koja ima pravo na odštetu propisujući plaćanje predujma. Naime prema čl. 6., st. 1. *"ako je smrt ili tjelesna ozljeda putnika posljedica pomorske nezgode, prijevoznik koji je stvarno obavio prijevoz u cijelosti ili dio prijevoza kada se dogodila pomorska nezgoda, u roku od 15 dana od utvrđivanja osobe koja ima pravo na odštetu uplaćuje predujam dovoljan da pokrije trenutačne financijske potrebe razmjerno pretrpljenoj šteti."* U slučaju smrti predujam ne može biti manji od 21.000 eura. Predujam ne predstavlja priznavanje odgovornosti i može se izvršiti prijeboj s bilo kojim iznosom naknadno plaćenim na temelju Uredbe. On je prema čl. 6., st. 2. *"bespovratan osim u slučajevima navedenima u članku 3. stavku 1. ili članku 6. Atenske konvencije ili Dodatku A. Smjernicama IMO-a, ili ako osoba koja ga je primila nije osoba koja ima pravo na odštetu."*

³⁴ "Ovo je bitno stoga što je Protokolom iz 1996. uvedena mogućnost da država stranka Protokola posebnim odredbama svoga nacionalnoga zakonodavstva propiše sustav odgovornosti koji se primjenjuje na tražbine zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, pod uvjetom da iznos ograničenje nije niži od iznosa predviđenog Protokolom. Pored toga, predviđena je mogućnost, da države stranke, urede sustav odgovornosti po kojem je odgovornost brodovlasnika neograničena." Čorić, Dorotea, *Treba li Republika Hrvatska ratificirati Atensku konvenciju iz 2002. godine?* Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, god. 31., br. 2/2010., str. 928.

- c) Zaštiti putnika svakako će doprinijeti i odredba po kojoj prijevoznik i/ili stvarni prijevoznik mora osigurati da putnici dobiju odgovarajuće i razumljive informacije o njihovim pravima u skladu s Uredbom i to prije putovanja ili najkasnije po isplovljavanju.³⁵

3.5. Atenski sustav odgovornosti za štetu

3.5.1. *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine s protokolima iz 1976. i 1990. godine*

Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem potpisana 13. prosinca 1974. godine u Ateni stupila je na snagu 28. travnja 1987. godine i danas broji 28 država stranaka.³⁶

Atenska konvencija iz 1974. godine³⁷ primjenjuje se, prema čl. 2., na svaki međunarodni prijevoz uz ispunjavanje jednog od sljedećih uvjeta: a) da brod vije zastavu ili je upisan u državi ugovornici Konvencije, b) da je sklopljen ugovor o prijevozu u državi ugovornici Konvencije ili c) ako je mjesto polaska ili odredišta, prema ugovoru o prijevozu, u državi ugovornici Konvencije.

Prema čl. 3. prijevoznik za štetu nastalu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika i za gubitak ili oštećenje prtljage odgovara na temelju dokazane krivnje, ako se događaj koji je prouzročio štetu dogodio za vrijeme prijevoza. Međutim, ako su smrt ili tjelesna ozljeda putnika, odnosno gubitak ili oštećenje ručne prtljage nastali pri brodolomu, sudaru, nasukanju, eksploziji, požaru ili zbog mane broda, prijevoznik odgovara na temelju pretpostavljene krivnje. Prema čl. 3., st. 3. što se tiče gubitka ili oštećenja druge prtljage, takva krivnja ili nepažnja se pretpostavlja dok se ne dokaže suprotno, bez obzira na narav događaja koji je prouzročio gubitak ili oštećenje.

Temelj za izračunavanje prijevoznikove odgovornosti prema Atenskoj konvenciji iz 1974. godine je putovanje neovisno o broju štetnih događaja tijekom putovanja.

³⁵ Prema čl. 7., st. 2.: "Ako je ugovor o prijevozu sklopljen u državi članici, te se informacije osiguravaju na svojim prodajnim mjestima, uključujući i telefonsku i internetsku prodaju. Ako je mjesto isplovljavanja u državi članici, te se informacije osiguravaju prije isplovljavanja. U svojim drugim slučajevima, informacije se osiguravaju najkasnije po isplovljavanju. U mjeri u kojoj prijevoznik pruža informacije koje se zahtijevaju u skladu s ovim člankom, stvarni prijevoznik nema obvezu pružanja tih informacija i obrnuto. Informacije se pružaju u najprikladnijem obliku."

³⁶ Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, na dan 17. listopada 2014., dostupno na: <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014.pdf>, str. 310. (19.10.2014.).

³⁷ Odluka o proglašenju Zakona o potvrđivanju o Atenske konvencije iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, s protokolima iz 1976. i 1990. godine, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 2/1997.

Iznosi ograničenja prijevoznikove odgovornosti³⁸ vrijede i u slučaju kumulacije tužbi (v. čl. 12. Atenske konvencije).

Godine 1976. pristupilo se izmjenama Atenske konvencije iz 1974. godine te je uvedena nova obračunska jedinica ograničenja odgovornosti³⁹ – posebno pravo vučenja.⁴⁰

Protokol Atenske konvencije iz 1974. od 19. studenog 1976. godine potpisan je u Londonu, a stupio je na snagu 30. travnja. 1989. godine i ima 20 država stranaka.⁴¹

Drugi protokol Atenske konvencije iz 1974. potpisan je u Londonu 29. ožujka 1990. godine i nije stupio na snagu, budući da su mu pristupile samo četiri države,⁴² a prema čl. 5., st. 1. Protokola iz 1990. on stupa na snagu devedesetoga dana nakon dana kada je deset država pristalo biti vezano njime. Protokol iz 1990. nije mijenjao temelje odgovornosti, ali je znatno povisio granice odgovornosti prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, odnosno zbog gubitka ili oštećenja prtljage.⁴³

3.5.2. Protokol iz 2002. godine (razlozi za donošenje, današnji status i novine koje je uveo)

Temeljni razlog za donošenje Protokola 2002. godine brojne su pomorske nesreće nakon kojih je utvrđeno da su postojeći iznosi ograničenja odgovornosti, iako su povišeni protokolima iz 1976. i 1990., preniski u odnosu na moguće odštetne zahtje-

³⁸ Iznos ograničenja prijevoznikove odgovornosti za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika je 700.000 Poincaré franaka po putovanju. (čl. 7.) Odgovornost prijevoznika za gubitak ili oštećenje ručne prtljage ograničena je na 12.500 Poincaré franaka po putniku i putovanju, za gubitak ili oštećenje vozila, uključujući prtljagu koja se prevozi u vozilu ili na njemu na 50.000 Poincaré franaka, a za gubitak ili oštećenje druge prtljage različite od već spomenute 18.000 Poincaré franaka po putniku i putovanju. (čl. 8.).

³⁹ Početkom sedamdesetih godina došlo je do pada vrijednosti velikog broja valuta prema zlatu što je prouzročilo velike razlike u iznosima odgovornosti kod preračunavanja u odgovarajuću valutu. Međunarodni monetarni fond definirao je novu obračunsku jedinicu: posebno pravo vučenja (PPV) što je dovelo do potrebe izmjene konvencija koje su odgovornost računale u zlatnim Poincaré francima.

⁴⁰ Prema Protokolu iz 1976. iznosi ograničenja odgovornosti izraženi u posebnom pravu vučenja su kako slijedi:

a) u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika 46.666 PPV po putovanju, b) za gubitak ili oštećenje ručne prtljage 833 PPV po putniku i putovanju, c) za gubitak ili oštećenje vozila, uključujući prtljagu koja se prevozi u vozilu ili na njemu 3.333 PPV po vozilu i putovanju, d) za gubitak ili oštećenje druge prtljage od već spomenute 1.200 PPV po putniku i putovanju (čl. 2. Protokola).

⁴¹ Status of multilateral Conventions, *op. cit.*, str. 315.

⁴² Cf. *ibid.*, str. 320.

⁴³ Granica odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika iznosi 175.000 PPV po putovanju. Za gubitak ili oštećenje ručne prtljage iznosi 1.800 PPV po putniku i putovanju, za gubitak ili oštećenje vozila uključujući prtljagu koja se prevozi u vozilu ili na njemu 10.000 PPV po vozilu i putovanju, a za gubitak ili oštećenje prtljage različite od one spomenute 2.700 PPV po putniku i putovanju (čl. 2. Protokola).

ve. Osim toga Protokolom su se nastojala ujednačiti pravila odgovornosti za štetu na putniku i prtljazi s postojećim rješenjima u drugim granama prometa.

Protokol Atenske konvencije iz 2002. godine sastavljen je u Londonu 1. studenog 2002. godine. Stupio je na snagu tek dvanaest godina kasnije, 2014. godine, i broji 18 država stranaka.⁴⁴ Prema čl. 15. Protokola, među strankama Protokola, Atenska konvencija iz 1974. i Protokol "čitat će se i tumačiti zajedno kao jedan jedinstveni instrument" i čine Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. Atenska konvencija iz 2002. primjenjuje se za tražbine proizašle iz događaja koji su nastali nakon što je Protokol stupio na snagu za svaku državu.

Iako Protokol Atenske konvencija iz 2002. godine poboljšava položaj putnika, brojni su razlozi zbog kojih nije bio široko prihvaćen, a kao razlog najčešće se navode visoki iznosi odgovornosti, uvođenje obveznog osiguranja odgovornosti te poteškoće osiguravatelja pri pružanju pokrića kod šteta nastalih terorističkim aktom i ratnim rizicima. Kako bi se ubrzalo prihvaćanje Protokola, Pravni odbor IMO-a donio je 2006. godine Rezervu i Smjernice⁴⁵ za provedbu Protokola iz 2002. godine, ali je i taj pokušaj da Protokolu pristupi veći broj država ostao bez značajnijih rezultata. Protokol je tako stupio na snagu tek 23. travnja 2014. godine. Možemo reći da je za njegovo stupanje na snagu zaslužna Europska unija koja je godinama ulagala napore da njezine države članice postanu stranke Protokola iz 2002. godine.⁴⁶

Protokol 2002. značajno mijenja sustav odgovornosti u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974. godine uvodeći u objektivnu odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika koja je posljedica pomorske nesreće, čime se pooštrava prijevoznikova odgovornost te također po uzoru na Montrealsku konvenciju iz 1999. godine⁴⁷ uvodi dvostupanjski sustav odgovornosti (v. *infra* 4. 1.). Ostale novine kojima je također cilj povećanje zaštite putnika su povišenje iznosa ograničenja

⁴⁴ Status of multilateral Conventions, *op. cit.*, str. 323.

⁴⁵ O Rezervi i Smjernicama v. opširnije Pospišil Miler, Marija; Pospišil, Marija, EU pristupila Protokolu iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. godine – primjena za države članice EU od 31. prosinca 2012., *Naše more*, god. 69, br. 3-4/2012., str. 130.

⁴⁶ Od 18 država stranaka Atenske konvencije iz 2002. godine njih 10 su države članice Europske unije (Belgija, Bugarska, Hrvatska, Danska, Grčka, Irska, Latvija, Malta, Nizozemska i Ujedinjena Kraljevina Velike Britanije i Sjeverne Irske), 2 države kandidatkinje (Albanija i Srbija), a ostalih 6 su: Norveška, Palau, Panama, Sveti Kristofor i Nevis te Sirijska Arapska Republika. Status of multilateral Conventions, *op. cit.*, str. 323.

Stranka Protokola iz 2002. je i Europska unija na čiji zahtjev je u Protokol i unesena odredba po kojoj ga regionalne organizacije za gospodarsku integraciju mogu potpisati, potvrditi, prihvatiti, odobriti ili mu pristupiti (v. čl. 19. Protokola iz 2002.).

⁴⁷ Konvencija o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 9/2007.

odgovornosti, obvezno osiguranje prijevoznikove odgovornosti zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika⁴⁸ i izravna tužba prema osiguratelju.

3.5.3. *Republika Hrvatska u okviru atenskog sustava odgovornosti za štetu*

Republika Hrvatska bila je stranka Atenske konvencije iz 1974. i Protokola iz 1976. godine, a pristupila je Protokolu iz 1990. godine, koji nije stupio na snagu, te su i u Pomorski zakonik unesena rješenja Atenske konvencije i oba protokola. U domaćoj literaturi već su nakon usvajanja Protokola iznošena mišljenja da Republika Hrvatska treba razmisliti o pristupanju Protokolu iz 2002. godine.⁴⁹ Nakon što je postala članica Europske unije, Republika Hrvatska je 25. rujna 2013. godine⁵⁰ pristupila Protokolu Atenske konvencije iz 2002. te je u skladu s tim otkazala Atensku konvenciju iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, Protokol iz 1976. godine na Atensku konvenciju iz 1974. godine i Protokol iz 1990. godine na Atensku konvenciju iz 1974. godine.⁵¹

Republika Hrvatska izjavila je rezervu uz Smjernice Međunarodne pomorske organizacije iz 2006. godine vezanu uz ograničenje odgovornosti prijevoznika, obvezno osiguranje i ograničenje odgovornosti osiguratelja i izdavanje svjedodžbi. Kada je riječ o ograničenju odgovornosti prijevoznika, Vlada Republike Hrvatske pridržava pravo i preuzima obvezu ograničiti eventualnu odgovornost za smrti ili tjelesne ozljede putnika koji su prouzročeni nekim od ratnih rizika navedenih u st. 2. 2. Smjernica IMO-a za primjenu Atenske konvencije, na iznos od 250.000 PPV po

⁴⁸ Pospišil Miler pojašnjava kako "obvezno osiguranje, s jedne strane, jača financijsku poziciju i stabilnost pomorske kompanije, a s druge strane, štiti potencijalne tužitelje, posebno u slučaju značajnijih tužbi, omogućujući im sigurniji i bržu naplatu. ... Osim toga, vjeruje se da obavezno osiguranje doprinosi višem standardu sigurnosti brodova jer to redovito zahtijevaju osiguratelji. Stoga, ako je osiguranje obvezno, to djeluje na primjenu viših standarda na svim brodovima." Pospišil - Miler, Marija, *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine*, *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 43, br. 158/2004., str. 238.

⁴⁹ Grabovac je još 2004. godine isticao da Republika Hrvatska treba razmisliti da što prije ratificira Protokol o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine objašnjavajući to potrebom ujednačavanja pomorskog prava kao i zaštitom oštećenih osoba, pa navodi da: "ne bi trebalo biti sporno prihvaćati konvencijska rješenja o povišenju granica odgovornosti, uključujući i mogućnost pooštrenja temelja odgovornosti, za štete u pomorskom poduzetništvu, jer se i s razloga pravednosti oštećenim osobama, odnosno trećim osobama žrtvama nezgoda pruža adekvatnija zaštita." Grabovac, Ivo, *Ujednačavanje pomorskog prava i interesi Hrvatske*, *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 43, br. 158/2004., str. 4. Čorić je također mišljenja "da treba zauzeti pozitivno stajalište prema svim izmjenama i dopunama odgovarajućih međunarodnih instrumenata kojim se poboljšava položaj putnika u pomorskom prijevozu", ali dodaje da "s obzirom na to da one još uvijek, na međunarodnoj razini, nisu naišle na šire prihvaćanje ni Republika Hrvatska ne treba žuriti s postupkom potvrđivanja Atenske konvencije iz 2002. godine." Čorić, *op. cit.*, str. 930.

⁵⁰ Status of multilateral Conventions, *op. cit.*, str. 323.

⁵¹ Objava o prestanku Atenske konvencije iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, Protokola iz 1976. godine na Atensku konvenciju iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem i Protokola iz 1990. godine na Atensku konvenciju iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, *Narodne novine – Međunarodni ugovori*, br. 9/2013.

svakom putniku i svakom zasebnom događaju ili 340 milijuna PPV ukupno po brodu za svaki zasebni događaj ovisno koji je od ta dva iznosa niži.

4. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETU ZBOG SMRTI ILI TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA PREMA POMORSKOM ZAKONIKU

Ovisno o okolnostima kao i o ispunjavanju propisanih uvjeta, na odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika primijenit će se Uredba br. 392/2009 Europskoga parlamenta i Vijeća o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća ili Pomorski zakonik. Republika Hrvatska iskoristila je mogućnost odgoditi primjenu Uredbe br. 392/2009 na prijevoz morem unutar jedne države članice brodovima klase A i B i to do 31. prosinca 2016. godine za klasu A i do 31. prosinca 2018. za brodove klase B. Iako će se Pomorski zakonik do kraja 2016. primjenjivati i na brodove klase A, odnosno do kraja 2018. godine i na brodove klase B, u ovom poglavlju će se sustav odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika te odgovornost prijevoznika za štetu zbog oštećenja, manjka ili gubitka prtljage analizirati kao da ove odgode primjene nema.

4.1. Odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika u međunarodnoj plovidbi i nacionalnoj plovidbi brodovima klase A i B

Kako je već nekoliko puta do sada isticano, na odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika u međunarodnoj plovidbi i nacionalnoj plovidbi brodovima klase A i B primjenjuje se Uredba br. 392 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća (v. opširnije *supra* 3. 4.) s njezinim sastavnim dijelovima: Atenskom konvencijom o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. kako je izmijenjena Protokolom iz 2002. godine te Rezervom i Smjernicama Međunarodne pomorske organizacije za provedbu Atenske konvencije koje su donesene 2006. godine.

Protokol Atenske konvencije iz 2002. godine značajno je izmijenio sustav odgovornosti prijevoznika u odnosu na onaj reguliran Atenskom konvencijom iz 1974. godine o čemu je već bilo riječi (v. opširnije *supra* 3. 5. 2.). Sustav odgovornosti prijevoznika za štetu na tjelesnom integritetu putnika koja je posljedica pomorske nesreće (brodolom, prevrnuće, sudar ili nasukavanje broda, eksplozija ili požar na brodu ili mana broda) prema Atenskoj konvenciji izmijenjenoj Protokolom iz 2002. godine uređen je po tzv. dvostupanjskom sustavu odgovornosti za štetu. Tako prijevoznik, u prvom stupnju, za štetu pretrpljenu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika uzrokovanu pomorskom nezgodom odgovara do iznosa od 250.000 PPV po pojedinom putniku za svaki pojedini slučaj. Prijevoznik dakle odgovara na temelju stroge objektiv-

ne (kauzalne) odgovornosti – po kriteriju relativnog kauzaliteta. Prijevoznik neće odgovarati za takvu štetu ako dokaže da je nezgoda.⁵²

- a) posljedica ratnog čina, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili iznimne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave; ili
- b) u cijelosti uzrokovana postupkom ili propustom od strane treće osobe s namjerom uzrokovanja nezgode.⁵³

U drugom stupnju prijevoznik odgovara do najviše 400.000 PPV po putniku za svaki pojedini događaj (v. čl. 7.).⁵⁴ Dakle ako visina štete prelazi iznos od 250.000 PPV, prijevoznik je nadalje do 400.000 PPV odgovoran ako ne dokaže da se nezgoda zbog koje je šteta nastala dogodila bez njegove krivnje ili nepažnje – temelj odgovornosti prijevoznika je pretpostavljena krivnja.

Ako šteta zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika nije uzrokovana pomorskom nezgodom, prijevoznik je odgovoran ako je nezgoda zbog koje je šteta nastala uzrokovana krivnjom ili nepažnjom prijevoznika – odgovara na temelju dokazane krivnje. Dokazivanje krivnje ili nepažnje obveza je tužitelja. Krivnja ili nepažnja prijevoznika uključuje krivnju ili nepažnju njegovih radnika koji postupaju u granicama svog zaposlenja. Prijevoznikova odgovornost ograničena je na 400.000 PPV po putniku i svakom pojedinom događaju.

Odgovornost prijevoznika odnosi se samo na štetu nastalu tijekom prijevoza,⁵⁵ a tužitelj mora dokazati da se nezgoda koja je prouzrokovala štetu dogodila tijekom prijevoza te opseg štete.

Države stranke mogu nacionalnim pravom odrediti i više iznose ograničenja odgovornosti, neovisno o tome je li šteta uzrokovana pomorskom nezgodom ili

⁵² Pospišil - Miler navodi kako se na konferenciji za reviziju Atenske konvencije iz 1974. godine pokušalo krug ispričavajućih razloga proširiti i na teroristički akt, ali takav prijedlog nije prihvaćen. *"Krug egzoneracijskih razloga je vrlo uzak i taksativno naveden, tako da je stvarna mogućnost oslobođenja od odgovornosti u slučaju pomorske nezgode minimalna."* Pospišil - Miler, *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine*, *op. cit.* str. 235.

⁵³ Svakako treba dodati da ako prijevoznik dokaže da su smrt ili tjelesna ozljeda putnika ili gubitak ili oštećenje njegove prtljage u cijelosti ili djelomično uzrokovani krivnjom ili propustom putnika, nadležni sud može u cijelosti ili dijelom osloboditi prijevoznika odgovornosti u skladu s odredbama mjerodavnog prava za taj sud (čl. 6.).

⁵⁴ Za razliku od Atenske konvencije iz 1974. godine u kojoj je iznos ograničenja bio utvrđen po putniku i putovanju, iznos ograničenja odgovornosti u Atenskoj konvenciji izmijenjenoj Protokolom iz 2002. godine utvrđen je po putniku i svakom pojedinom događaju. To znači *"još znatnije povišenje odgovornosti prijevoznika po Konvenciji iz 2002., jer u slučaju više štetnih događaja tijekom jednog putovanja ograničenje odgovornosti se primjenjuje na svaki događaj posebno, a ne kao ranije na cijelo putovanje."* Pospišil - Miler, *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine*, *op. cit.* str. 246.

⁵⁵ Prijevoz u pogledu putnika, prema čl. 3., st. 8., obuhvaća vrijeme za koje se putnik nalazi na brodu ili vrijeme ukrcavanja ili iskrcavanja, te vrijeme za koje se putnik prevozi vodenim putem od obale do broda ili obratno, ako je cijena takvog prijevoza uračunata u cijenu putne karte ili ako prijevoznik stavi putniku na raspolaganje brod koji se koristi za takav sporedni prijevoz. Međutim, što se tiče putnika, prijevoz ne obuhvaća vrijeme u kojemu se putnik nalazi u lučkom terminalu ili postaji ili na pristaništu ili u bilo kojem drugom lučkom objektu ili na njemu.

ne. Isto tako, sukladno čl. 10., prijevoznik i putnik mogu izričito i pisanim putem dogovoriti viša ograničenja odgovornosti od onih propisanih Atenskom konvencijom. Ograničenja odgovornosti primjenjuju se na ukupan iznos naplativ u svim tužbama koje se temelje na smrti ili tjelesnoj ozljedi bilo kojeg putnika (v. opširnije čl. 12.) Prijevoznik nema pravo na povlasticu ograničenja odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog postupka ili propusta prijevoznika s namjerom da prouzroči takvu štetu ili nepažnjom ali sa spoznajom da bi takva šteta vjerojatno mogla nastati.

Prijevoznik ostaje odgovoran za cjelokupan prijevoz i ako obavljanje prijevoza ili dijela prijevoza povjeri stvarnom prijevozniku (v. opširnije čl. 4.). Prijevoznik i stvarni prijevoznik odgovaraju solidarno. Ipak, uređenje odgovornosti prijevoznika i stvarnog prijevoznika po Konvenciji ne utječe na pravo regresa između prijevoznika i stvarnog prijevoznika. Potrebno je navesti da Konvencija propisuje ništavost ugovornih odredbi koje su sklopljene prije nego što nastane događaj koji je prouzrokovao smrt ili tjelesnu ozljedu putnika ili gubitak ili oštećenje njegove prtljage i to sa svrhom oslobođenja od odgovornosti ili kako bi se odredilo niže ograničenje odgovornosti (v. čl. 18.).

Po uzoru na Atensku konvenciju izmijenjenu Protokolom iz 2002. (v. čl. 4.a Konvencije) Pomorski zakonik u čl. 615.a uvodi obvezu prijevoznicima koji stvarno obavljaju međunarodni prijevoz u cijelosti ili djelomično brodom upisanim u hrvatski upisnik brodova koji je ovlašten prevoziti više od 12 putnika, da održavaju 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 EU br. 392/2009 o odgovornosti pomorskog prijevoznika za putnike u slučaju nezgode.⁵⁶

Ako dođe do primjene Uredbe EU br. 392/2009, putnik će, osim prava koja su propisana Atenskom konvencijom izmijenjenom Protokolom iz 2002., imati i dodatna prava koja su mu zajamčena Uredbom: pravo na isplatu predujma, pravo na obavještanje o pravima koja mu pripadaju na temelju Uredbe i pravo na naknadu punog iznosa popravka ili novog medicinskog pomagala koju koriste putnici smanjene pokretljivosti (v. opširnije *supra* 3. 4.).

⁵⁶ Prijevoznik mora 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 br. 392/2009. Svjedodžba se sukladno čl. 615. a, st. 3. izdaje na hrvatskom i engleskom jeziku i sadrži sljedeće podatke: a) ime broda, pozivni znak i luku upisa, b) ime i glavno poslovno sjedište prijevoznika koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično, c) IMO broj za identifikaciju broda, d) vrstu i trajanje jamstva, e) naziv i glavno poslovno sjedište osiguratelja ili druge osobe koja pruža financijsko jamstvo, a kada je to prikladno, poslovno sjedište gdje je zaključeno osiguranje ili drugo financijsko jamstvo, f) rok važenja svjedodžbe, koji ne može biti duži nego što je rok važenja osiguranja ili drugog financijskog jamstva, g) sva dopuštena ograničenja, uvjete i iznimke osigurateljnog pokrića.

4. 2. Odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika u nacionalnoj plovidbi brodovima koji ne spadaju u klasu A i B

Temelji odgovornosti prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika u nacionalnoj plovidbi brodovima koji ne spadaju u klasu A i B nisu mijenjani izmjenama Pomorskog zakonika iz 2013. godine. Prijevoznik prema čl. 613., st. 1. Pomorskog zakonika odgovara za štetu nastalu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika ako se događaj koji je prouzročio štetu dogodio tijekom prijevoza ako se šteta može pripisati krivnji prijevoznika ili osoba koje rade za prijevoznika. U načelu odgovara na temelju dokazane krivnje (u slučaju pomorske nesreće temelj odgovornosti bit će pretpostavljena krivnja). Osoba koja traži naknadu štete mora dokazati da se događaj koji je prouzročio štetu dogodio u tijeku prijevoza te visinu štete. Vrijeme trajanja odgovornosti određeno je u čl. 627., st. 1. pa tako prijevoz putnika obuhvaća vrijeme za koje se putnik nalazi na brodu, vrijeme za koje se obavljaju radnje ukrcajanja i iskrcajanja putnika te vrijeme za koje se obavlja prijevoz putnika vodenim putem od obale do broda i obratno, ako je cijena tog sporednog prijevoza uračunata u cijenu putne karte, ili ako prijevoznik stavi putniku na raspolaganje brod koji se iskorištava za taj prijevoz. Prijevoz putnika ne obuhvaća vrijeme za koje se putnik nalazi u putničkoj lučkoj stanici ili na kakvom drugom lučkom uređaju na obali.

Prijevoznik za opisanu štetu odgovara i ako su je svojom krivnjom prouzročile osobe koje rade za njega pri obavljanja svojih dužnosti. Prijevoznik je odgovoran za cjelokupan prijevoz i u slučaju kada prijevoz u cijelosti ili dijelom povjeri stvarnom prijevozniku. Prijevoznik za prijevoz koji obavlja stvarni prijevoznik odgovara i za radnje i propuste osoba koje rade za stvarnog prijevoznika i njegovih punomoćnika kada oni djeluju u granicama svojeg zaposlenja. Stvarni prijevoznik, za dio prijevoza koji obavlja, odgovara prema odredbama koje vrijede za odgovornost prijevoznika. Kada je tužba za naknadu štete podnesena protiv prijevoznika i stvarnog prijevoznika, njihova odgovornost je solidarna. Spomenuta rješenja ne utječu na pravo regresa između prijevoznika i stvarnog prijevoznika.

Ako su smrt ili tjelesna ozljeda nastali neposredno ili posredno zbog brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mana broda, krivnja prijevoznika se pretpostavlja. Godine 2013. u Pomorski zakonik unesena je definicija mane broda (čl. 598., t. 8.) po kojoj mana broda je loše funkcioniranje, kvar ili neusklađenost s primjenjivim propisima o sigurnosti u pogledu bilo kojeg dijela broda ili brodske opreme koji se koriste za bijeg, evakuaciju, ukrcaj i iskrcaj putnika, ili koji se koriste za poriv, kormilarenje, sigurnu plovidbu, privezivanje, sidrenje, dolazak ili odlazak s veza ili sidrišta, ili za kontrolu oštećenja nakon naplavlivanja, ili koji se koriste za spuštanje uređaja za spašavanje. Napomenimo da će u slučaju ako je do pomorske nesreće došlo uslijed mane broda to svakako otvoriti pitanja je li na brodu provođen sustav za sigurno upravljanje broda sukladno ISM kodeksu kao i ostale odredbe

o sigurnosti putničkih brodova prema Međunarodnoj konvenciji o zaštiti ljudskog života na moru (SOLAS konvencija).

Granice odgovornosti prijevoznikove odgovornosti ograničene su na 175.000 PPV po putniku i putovanju, a ovaj iznos služi za namirenje svih vjerovnika čije se tražbine temelje na događajima nastalim tijekom jednoga putovanja. Ipak treba naglasiti da prijevoznik gubi pravo koristiti se ograničenjem odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je prijevoznik učinio namjerno ili bezobzirno znajući da bi šteta vjerojatno mogla nastati i tada će odgovarati neograničeno. Međutim, prijevoznik i putnik mogu izričito i pisanim putem ugovoriti višu granicu odgovornosti prijevoznika od ove propisane Pomorskim zakonikom.

Tablica 1: Temelji (kriteriji) odgovornosti za štetu zbog smrt ili tjelesne ozljede putnika prema Pomorskom zakoniku

Pomorski zakonik iz 1994. i 2004. godine	Izmjene i dopune Pomorskog zakonika iz 2013. godine	
	<i>Međunarodna plovidba i nacionalna plovidba brodovima klase A i B</i>	<i>Nacionalna plovidba brodovima koji ne spadaju u klasu A i B</i>
<p>a) Dokazana krivnja.</p> <p>b) Ako su smrt ili tjelesna ozljeda nastali neposredno ili posredno zbog brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mana broda → pretpostavljena krivnja.</p>	<p>a) Ako su smrt ili tjelesna ozljeda nastali kao posljedica pomorske nezgode (brodolom, prevrnuće, sudar ili nasukanje broda, eksplozija ili požar na brodu ili mana broda) – dvostupanjski sustav odgovornosti: 1 stupanj – do 250.000 PPV → relativni kauzalitet, 2 stupanj – od 250.000 do 400.000 PPV → pretpostavljena krivnja.</p> <p>b) Ako smrt ili tjelesna ozljeda nisu nastale zbog pomorske nezgode → dokazana krivnja.</p>	<p>a) Dokazana krivnja.</p> <p>b) Ako su smrt ili tjelesna ozljeda nastali neposredno ili posredno zbog brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mana broda → pretpostavljena krivnja.</p>

4.3. Odgovornost kod izravnog prijevoza putnika

Pomorski zakonik regulira i prijevoz u kojem sudjeluje više prijevoznika – izravni prijevoz. Tako se ugovorom o prijevozu putnika i prtljage, prema čl. 648., st. 1., može ugovoriti da će prijevoznik djelomično prevesti putnika i njegovu prtljagu svojim brodom, a djelomično brodovima drugih prijevoznika. Prijevoznik koji je ugovorio izravni prijevoz putnika izdaje putniku putnu kartu za cijeli ugovoreni put (izravna putna karta). Svaki daljnji prijevoznik stupa u ugovor o izravnom prijevozu putnika ako primi na prijevoz putnika s izravnom putnom kartom.

Budući da u izravnom prijevozu sudjeluje više prijevoznika iz iste grane prometa, osnovno je pitanje tko će od njih odgovarati putniku? Pomorski zakonik u čl. 652., st. 1. i 2. određuje da putniku za cijeli ugovoreni put odgovara prijevoznik koji je ugovorio izravni prijevoz putnika. Svaki daljnji prijevoznik koji sudjeluje u izvršenju izravnog prijevoza putnika odgovara putniku samo za štetu nanесenu na dijelu puta na kojem je on obavljao prijevoz. Odgovaraju mu dakle i prijevoznik koji je ugovorio prijevoz i onaj na čijem dijelu puta je nastala šteta. Njihova odgovornost za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede je solidarna

Prijevoznik koji je sklopio ugovor o izravnom prijevozu putnika ima pravo regresu ako je podmirio tražbinu koju putniku treba podmiriti prijevoznik na čijem dijelu puta je nastala šteta.

Prijevoznik koji je cijeli prijevoz ili jedan njegov dio povjerio stvarnom prijevozniku odgovoran je za prijevoz u cijelosti. U tom se slučaju, prema čl. 655., st. 2., odredbe Pomorskog zakonika o izravnom prijevozu putnika odnose se i na stvarnog prijevoznika.

5. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETU ZBOG OŠTEĆENJA, MANJKA ILI GUBITKA PRTLJAGE PREMA POMORSKOM ZAKONIKU

Do štete na prtljazi dolazi uslijed njezina oštećenja⁵⁷, manjka⁵⁸ ili gubitka⁵⁹ te zbog zakašnjenja u njezinoj predaji.

U Pomorskom zakoniku se, za razliku od prijevoza putnika, propisuje da prijevoznik odgovara i za zakašnjenje u predaji prtljage. Prema čl. 598., t. 7. Pomorskog zakonika šteta zbog zakašnjenja je materijalna šteta koja je prouzročena zato što prtljaga nije uručena putniku u razumnom roku, računajući od dana dolaska broda na kojemu se prtljaga prevozila ili je trebalo da se prevozi, ali ne obuhvaća zakašnjenje uzrokovano obustavom rada, štrajkom ili sličnim događajima.

⁵⁷ Oštećenje je umanjenje vrijednosti robe zbog pogoršanja njene kvalitete. Ono može biti vidljivo ili skriveno te šteta na stvari (direktna i daljnja). Vidljiva šteta je ona koja se primjenom dužne pažnje može lako uočiti. Nevidljiva je ona šteta koja je skrivena i za čije je uočavanje potreban poseban stručni pregled instrumentima, a procjenjuje se sa subjektivnog (znanja osobe koja obavlja pregled) i objektivnog (svojstva oštećenja) stajališta i to prema okolnostima slučaja. Romštajn, Ivan; Vasilj, Aleksandra, *Hrvatsko prometno pravo i osiguranje*, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Pravni fakultet u Osijeku, Osijek, 2006., str. 34.

⁵⁸ O manjku govorimo kada nedostaju generički određene stvari (roba) – zamjenjive stvari, a to su one koje su u prometu određene po vrsti, rodu, broju, mjeri itd. *Ibid.*

⁵⁹ Gubitak znači nemogućnost prijevoznika da primatelju preda robu koju je preuzeo na prijevoz. O potpunom gubitku je riječ kada prijevoznik ne može robu predati primatelju je ona npr. uništena, ukradena, predana drugom u zabuni i sl. Djelomičnim gubitkom smatraju se slučajevi kad prijevoznik ne može robu predati u cijelosti, tj. kada nedostaju pojedini dijelovi, komadi tereta. *Ibid.*

5.1. Odgovornost prijevoznika za štetu zbog oštećenja, manjka ili gubitka prtljage u međunarodnoj plovidbi i nacionalnoj plovidbi brodovima klase A i B

Atenska konvencija isto kao i Pomorski zakonik razlikuje ručnu prtljagu (koju putnik ima u svojoj kabini ili koju inače drži, čuva ili nadzire) i prtljagu koja obuhvaća svaku stvar ili vozilo koji se prevoze na temelju ugovora o prijevozu (v. čl. 1., st. 5. i 6.). Za razliku od Pomorskog zakonika koji pod štetom na prtljazi navodi oštećenje, manjak ili gubitak, Atenska konvencija spominje gubitak ili oštećenje prtljage. Ono prema čl. 1., st. 1., t. 7. uključuje materijalnu štetu koja je nastala zbog toga što prtljaga nije predana putniku u razumnom roku nakon dolaska broda na kojemu se prtljaga prevozila ili ju je trebalo prevoziti, ali ne uključuje zakašnjenja prouzrokovana radnim sporovima.

Isto kao i kod odgovornosti za tjelesni integritet putnika, prijevoznik odgovara samo za štetu nastalu tijekom prijevoza.⁶⁰

Kao i kod odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, i kod oštećenja ili gubitka ručne prtljage Atenska konvencija izmijenjena Protokolom iz 2002. godine razlikuje je li se šteta dogodila u slučaju pomorske nezgode ili ne. Tako prijevoznik za štetu pretrpljenu zbog gubitka ili oštećenja ručne prtljage, a koja je nastala uslijed pomorske nezgode, odgovara na temelju pretpostavljene krivnje. Ako šteta nije uzrokovana pomorskom nezgodom, odgovara na temelju dokazane krivnje. Za štetu nastalu zbog gubitka ili oštećenja ostale prtljage, koja nije ručna, prijevoznik odgovara na temelju pretpostavljene krivnje.

Sukladno čl. 6. ako prijevoznik dokaže da su gubitak ili oštećenje prtljage u cijelosti ili djelomično uzrokovani krivnjom ili propustom putnika, nadležni sud može u cijelosti ili dijelom osloboditi prijevoznika odgovornosti u skladu s odredbama mjerodavnog prava za taj sud.

Odgovornost prijevoznika za gubitak ili oštećenje ručne prtljage ne može ni u kom slučaju prijeći 2.250 PPV po putniku po prijevozu, a za gubitak ili oštećenje vozila, uključujući svu prtljagu koja se prevozi u vozilu ili na njemu, 12.700 PPV po vozilu po prijevozu. Odgovornost prijevoznika za gubitak ili oštećenje prtljage (osim ručne prtljage te vozila i sve prtljage koja se prevozi u vozilu ili na njemu) ograničena je na 3.375 PPV po putniku po prijevozu.⁶¹ Ograničenja se primjenjuju na

⁶⁰ Kada govorimo o ručnoj prtljazi prijevoz obuhvaća vrijeme u kojem se ručna prtljaga nalazi na brodu ili vrijeme ukrcavanja ili iskrcavanja, te vrijeme u kojem se ručna prtljaga prevozi vodenim putem od obale do broda ili obratno, ako je cijena takvog prijevoza uračunata u cijenu putne karte ili ako prijevoznik stavi putniku na raspolaganje brod koji se koristi za takav sporedni prijevoz. Također obuhvaća i vrijeme u kojem se putnik nalazi u lučkom terminalu ili postaji ili na pristaništu ili u bilo kojem drugom lučkom objektu ili na njemu, ako je prijevoznik ili njegov službenik ili zastupnik preuzeo tu prtljagu a nije je predao putniku. Za ostalu prtljagu, koja nije ručna prtljaga, prijevoz obuhvaća razdoblje u kojem je prijevoznik ili njegov službenik ili zastupnik preuzeo tu prtljagu na obali ili na brodu do trenutka kada ju je prijevoznik ili njegov službenik ili zastupnik predao (čl. 1., st. 8.).

⁶¹ Prijevoznik i putnik mogu, prema čl. 8., st. 4., ugovoriti da prijevoznik odgovara tek nakon odbitka franšize koja ne prelazi 330 PPV u slučaju štete na vozilu i ne prelazi 149 PPV po putniku u slučaju gubitka ili oštećenja druge prtljage, a ta će se svota odbiti od gubitka ili oštećenja.

ukupan iznos naplativ u svim tužbama. Prijevoznik gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog postupka ili propusta prijevoznika s namjerom da prouzroči takvu štetu ili nepažnjom ali sa spoznajom da bi takva šteta vjerojatno mogla nastati.

Prijevoznik ne odgovara za gubitak ili oštećenje novca, vrijednosnih papira, zlata, srebrnih predmeta, dragulja, nakita, umjetničkih predmeta i drugih dragocjenosti osim ako su te dragocjenosti pohranjene kod prijevoznika za ugovoreno čuvanje. U tom slučaju prijevoznik odgovara najviše do 3.375 PPV po putniku po prijevozu osim ako su prijevoznik i putnik izričito i pisanim putem ugovorili višu granicu.

Putnik gubitak ili oštećenje prtljage prijavljuje prijevozniku ili njegovom zastupniku. Pisana prijava nije potrebna ako je stanje prtljage utvrđeno u trenutku njezina preuzimanja u nazočnosti obiju stranaka. Rokovi su propisani u čl. 15.: za ručnu prtljagu u slučaju vidljivog oštećenja – prije ili u trenutku iskrcaja putnika, za svu ostalu prtljagu, također ako je riječ o vidljivom oštećenju – prije ili u trenutku njezina izdavanja. Ako oštećenje prtljage nije vidljivo ili ako je došlo do gubitka prtljage, u roku od 15 dana od dana iskrcaja ili izdavanja ili od dana kada je prtljaga trebala biti izdana. Ako putnik ne prijavi gubitak ili oštećenje prtljage u skladu s navedenim odredbama, pretpostavlja se, dok se ne dokaže suprotno, da je prtljagu primio neoštećenu.

5.2. Odgovornost prijevoznika za štetu zbog oštećenja, manjka ili gubitka prtljage u nacionalnoj plovidbi brodovima koji ne spadaju u klasu A i B

Isto kao i temelji odgovornosti prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika u nacionalnoj plovidbi brodovima koji ne spadaju u klasu A i B, ni temelji odgovornosti prijevoznika za štetu zbog oštećenja, manjka ili gubitka prtljage nisu mijenjani izmjenama Pomorskog zakonika iz 2013. godine.

Prijevoznik odgovara za oštećenje, manjak ili gubitak prtljage ako se događaj koji je prouzročio štetu dogodio tijekom prijevoza te za zakašnjenje u predaji prtljage putniku na temelju dokazane krivnje. Pomorski zakonik, za razliku od prijevoza putnika, izričito propisuje i odgovornost za zakašnjenje u predaji prtljage. Vrijeme trajanja prijevoznikove odgovornosti nešto je mijenjano u odnosu na tekst Pomorskog zakonika iz 2004. Tako prijevoz ručne prtljage prema čl. 627. obuhvaća:

- a) vrijeme za koje se putnik nalazi na brodu, vrijeme za koje se obavljaju radnje ukrcavanja i iskrcavanja putnika te vrijeme za koje se obavlja prijevoz putnika vodenim putem od obale do broda i obratno, ako je cijena tog sporednog prijevoza uračunata u cijenu putne karte, ili ako prijevoznik stavi putniku na raspolaganje brod koji se iskorištava za taj prijevoz, i
- b) vrijeme za koje se putnik nalazi u putničkoj lučkoj stanici ili na kakvom drugom lučkom uređaju na obali ako je prijevoznik primio ručnu prtljagu, a nije je predao putniku.

Prijevoz ostale prtljage koja nije ručna obuhvaća vrijeme od trenutka kad je prijevoznik prtljagu na kopnu ili brodu primio do trenutka kad ju je predao putniku.

Odredbe o odgovornosti prijevoznika za štetu na tjelesnom integritetu putnika ako je prouzročio osobe koje rade za njega i odgovornosti stvarnog prijevoznika primjenjuju se i kod odgovornosti za štetu na prtljazi (v. *supra* 4. 2.).

Prijevoznik odgovara prema čl. 615. na temelju pretpostavljene krivnje za oštećenje, manjak ili gubitak ručne prtljage te zakašnjenje u njezinoj predaji putniku ako su nastali neposredno ili posredno zbog brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mana broda. Na temelju pretpostavljene krivnje prijevoznik odgovara za štetu zbog oštećenja, manjka ili gubitka ostale prtljage te zbog zakašnjenja u predaji te prtljage putniku bez obzira na narav događaja koji je tu štetu prouzročio.

Na temelju pretpostavljene krivnje prijevoznik odgovara i zbog oštećenja, manjka ili gubitka stvari od vrijednosti te za zakašnjenje u njihovoj predaji putniku (novac, vrijednosni papiri, zlato, srebro, dragulji, nakit, umjetnički predmeti) jedino ako ih je primio na čuvanje. Za takve stvari koje su primljene na čuvanje prijevoznik mora izdati pisanu potvrdu.

Ako je putniku nastala šteta na prtljazi, on mora prijevozniku ili njegovom punomoćniku uputiti pisani prigovor. Ako putnik ne podnese prigovor, pretpostavlja se, dok se ne dokaže protivno, da je prtljagu primio u ispravnom stanju. Ako je ručnoj prtljazi nanесena vidljiva šteta, pisani prigovor podnosi se prije i u trenutku iskrcanja putnika. Ako je riječ o ostaloj prtljazi, u slučaju vidljive štete prigovor se podnosi prije ili u trenutku njezina izdavanja. Ako šteta nanесena prtljazi nije vidljiva ili u slučaju gubitka⁶² prtljage, putnik mora pisani prigovor podnijeti u roku 15 dana od dana iskrcanja ili izdavanja ili od dana kad je prtljaga trebala biti izdana. Pisani prigovor nije potreban ako je stanje prtljage utvrđeno u prisutnosti obiju strana u trenutku njezina preuzimanja.

Prijevoznik također ima pravo zadržati i prodati prtljagu koja mu je predana na prijevoz i stvari od vrijednosti koje je primio na čuvanje za namirenje svojih tražbina u vezi s prijevozom putnika, prtljage i čuvanjem stvari od vrijednosti. Prijevoznik nema pravo retencije za ručnu prtljagu.

Odgovornost prijevoznika za štetu nanесenu ručnoj prtljazi zbog njezina oštećenja, manjka ili gubitka ili zakašnjenja u predaji prtljage putniku ograničena je na 1.800 PPV po putniku i putovanju, za vozila, uključujući i prtljagu koja se prevozi u vozilu ili na njemu na 10.000 PPV po vozilu i putovanju, a za ostalu prtljagu, osim one već spomenute,⁶³ na 2.700 PPV po putniku i putovanju. Prijevoznik i putnik mogu ugovoriti da će prijevoznik odgovarati prema ovim odredbama Pomorskog

⁶² Putnik može izjaviti da smatra da je prtljaga izgubljena ako mu nije predana u roku od 30 dana od dana završetka putovanja (čl. 630., st. 1. Pomorskog zakonika).

⁶³ Misli se na prtljagu koja nije ručna i koja nije vozilo i prtljaga koja se prevozi u vozilu ili na njemu. Ne primjenjuje se na odgovornost prijevoznika i na naknadu štete za stvari od vrijednosti.

zakonika tek nakon odbitka franšize i to ne veće od 300 PPV u slučaju štete prouzročene vozilu i ne veće od 135 PPV po putniku u slučaju štete prouzročene drugoj prtljazi (uz napomenu da se ova odredba ne primjenjuje na stvari od vrijednosti) zbog njezina oštećenja, manjka, gubitka ili zakašnjenja u predaji putniku. Svota franšize odbija se od visine odštete koja pripada putniku. Isto kao i kod ograničenja odgovornosti za štetu na tjelesnom integritetu putnika i ovdje prijevoznik gubi pravo koristiti se ograničenjem ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je prijevoznik učinio, bilo u namjeri da uzrokuje štetu, bilo bezobzirno znajući da bi šteta vjerojatno mogla nastati. Također vrijedi pravilo da prijevoznik i putnik mogu izričito i pisanim putem ugovoriti više granice odgovornosti prijevoznika u odnosu na granice propisane Pomorskim zakonikom.

Tablica 2: Temelji (kriteriji) odgovornosti za štetu zbog oštećenja, manjka ili gubitka prtljage prema Pomorskom zakoniku

	<i>Međunarodna plovidba i nacionalna plovidba brodovima klase A i B</i>	<i>Nacionalna plovidba brodovima koji ne spadaju u klasu A i B</i>
Ručna prtljaga	a) Dokazana krivnja. b) Ako su oštećenje, ili gubitak nastali zbog pomorske nezgode (brodolom, prevrnuće, sudar ili nasukanje broda, eksplozija ili požar na brodu ili mana broda) → pretpostavljena krivnja.	a) Dokazana krivnja. b) Ako su oštećenje, gubitak ili manjak nastali neposredno ili posredno zbog brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mana broda → pretpostavljena krivnja.
"Ostala" prtljaga i vozila	Pretpostavljena krivnja.	Pretpostavljena krivnja.

5.3. Odgovornost kod izravnog prijevoza prtljage

Kao i kod putnika i u prijevozu prtljage može sudjelovati više prijevoznika. Prijevoznik koji je na temelju ugovora o izravnom prijevozu putnika preuzeo od putnika prtljagu na prijevoz izdaje prtljažnicu za cijeli ugovoreni put (izravna prtljažnica). Svaki daljnji prijevoznik stupa u ugovor o izravnom prijevozu prtljage ako primi prtljagu i izravnu prtljažnicu.

Odgovornost prijevoznika za štetu na prtljazi razlikuje se ovisno o tome je li riječ o ručnoj ili "ostaljoj" prtljazi. Za oštećenje, manjak ili gubitak ručne prtljage u skladu s čl. 652., st. 3. odgovara prijevoznik na čijem je dijelu puta nastala šteta na ručnoj prtljazi. Naime, u ovom slučaju putnik, budući da sam čuva ručnu prtljagu, zna na čijem dijelu puta se dogodila šteta. Već je rečeno da putnik za oštećenje, manjak ili gubitak prtljage mora prijevozniku uputiti pisani prigovor (v. čl. 629., st. 1.). Kod izravnog prijevoza,

putnik mora prigovor podnijeti prijevozniku na čijem je dijelu puta nastala šteta na ručnoj prtljazi, i to najkasnije pri iskrcaju putnika s broda tog prijevoznika.

Prema Pomorskom zakoniku na izravni prijevoz "ostale" prtljage primjenjuju se odredbe o izravnom prijevozu stvari. Tako kod izravnog prijevoza prtljage, koja nije ručna, putniku zbog njezina oštećenja, manjka ili gubitka odgovaraju prijevoznik koji je sklopio ugovor o izravnom prijevozu, prijevoznik koji je izdao izravnu prtljažnicu, prijevoznik koji je predao prtljagu i prijevoznik za čijeg je prijevoza nastao događaj iz kojeg proistječe zahtjev za naknadu štete, i njihova je odgovornost solidarna. Za štetu prouzročenu zakašnjenjem odgovara mu prijevoznik koji je sklopio ugovor o prijevozu i prijevoznik koji je predao prtljagu. Prijevoznik koji je podmirio tražbinu ima pravo regresa prema prijevozniku na čijem dijelu puta je došlo do štete.

6. ZAKLJUČAK

Osnovne prijevoznikove obveze iz ugovora o prijevozu putnika su: prijevoz putnika i očuvanje njegova tjelesnog integriteta. U slučaju da prijevoznik ne ispuní ove svoje obveze, putnik je ovlašten od njega zahtijevati naknadu štete. Prijevoznik na temelju ugovora o prijevozu putnika i prtljage odgovara za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika te za štetu zbog oštećenja, gubitka ili manjka njegove prtljage. Prijevoz putnika i prtljage morem u Republici Hrvatskoj reguliran je odredbama Pomorskog zakonika, no ne treba zaboraviti da je Republika Hrvatska također dužna primjenjivati zakonodavstvo Europske unije kao i odredbe međunarodnih ugovora kojih je stranka.

Godine 2013. Hrvatski sabor donio je Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika kojim se bitno mijenja sustav odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika i štetu na prtljazi koji je do tada postojao. Naime, prema važećem Pomorskom zakoniku na prijevoz putnika i prtljage u međunarodnoj plovidbi kao i u nacionalnoj plovidbi brodovima klase A i B kako su definirani Direktivom 2009/45/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove, primjenjuje se Uredba br. 392/2009 Europskoga 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 Pomorskog zakonika. Spomenuta Direktiva 2009/45/EZ razvrstava putničke brodove u četiri klase (A, B, C i D) prema morskom području u kojem plove.

Uredba br. 392/2009 Europskoga parlamenta i Vijeća o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća od 23. travnja 2009. godine donesena je kako bi se oblikovao jedinstveni skup pravila kojima će se regulirati prava pomorskih prijevoznika i njihovih putnika u slučaju nesreće. Uredba sadrži dva Priloga: odredbe Atenske konvencije iz 1974. kako je izmijenjena Protokolom iz

2002. (Prilog I.) i dijelove Rezerve i Smjernica Međunarodne pomorske organizacije (IMO) za provedbu Atenske konvencije, koje je 19. listopada 2006. donio Pravni odbor IMO-a (Prilog II.). Uredba je u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Uredba br. 392/2009 primjenjuje se na svaki međunarodni prijevoz u smislu čl. 1., t. 9. Atenske konvencije iz 2002. i na prijevoz morem unutar jedne države članice Europske unije brodovima klase A i B:

- (a) ako brod vije zastavu države članice ili je upisan u državi članici;
- (b) ako je ugovor sklopljen u državi članici; ili
- (c) ako je mjesto isplavljanja ili odredište, prema ugovoru o prijevozu, u državi članici.

Republika Hrvatska iskoristila je mogućnost odgode primjene Uredbe na prijevoz morem unutar jedne države članice brodovima klase A i B pa će se Uredba primjenjivati na prijevoz morem unutar Republike Hrvatske brodovima klase A od 31. prosinca 2016., a brodovima klase B od 31. prosinca 2018. godine.

Uredba br. 392/2009 propisuje da se sustav odgovornosti koji se odnosi na putnike, njihovu prtljagu i vozila, te pravila o osiguranju ili drugom financijskom jamstvu uređuje Uredbom, Atenskom konvencijom kako je izmijenjena Protokolom iz 2002. godine utvrđenom u Prilogu I. te odredbama Rezerve i Smjernica Međunarodne pomorske organizacije utvrđenima u Prilogu II. Uredba br. 392/2009 propisuje za putnika i neka dodatna pravila kojima se putnicima daju dodatna prava: pravo na isplatu predujma, pravo na obavještanje o pravima koja mu pripadaju na temelju Uredbe i pravo na naknadu punog iznosa popravka ili novog medicinskog pomagala koje koriste putnici smanjene pokretljivosti.

Važna novost, kada govorimo o odgovornosti prijevoznika za štetu zbog smrt ili tjelesne ozljede putnika te oštećenja i gubitka njegove prtljage, je stupanje na snagu Protokola Atenske konvencije iz 2002. godine. Naime, nakon što mu je pristupio dovoljan broj država, i to uglavnom država članica Europske unije, Protokol je 23. travnja 2014. godine stupio na snagu. Nakon što je postala članica Europske unije, Republika Hrvatska je 25. rujna 2013. godine pristupila Protokolu Atenske konvencije iz 2002. te je u skladu s tim otkazala Atensku konvenciju iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, Protokol iz 1976. godine na Atensku konvenciju iz 1974. godine i Protokol iz 1990. godine na Atensku konvenciju iz 1974. godine. Također je izjavila i rezervu uz Smjernice Međunarodne pomorske organizacije iz 2006. godine vezanu uz ograničenje odgovornosti prijevoznika, obvezno osiguranje i ograničenje odgovornosti osiguratelja i izdavanje svjedodžbi.

Izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika 2013. godine unesena je još jedna nova odredba po kojoj se na prava putnika primjenjuju odredbe Uredbe (EU) 1177/2010 o pravima putnika kada putuju morem i unutarnjim plovnim putovima i izmjeni Uredbe (EZ) 2006/2004, osim u pogledu putnika koji putuju: a) na plovnim

objektima ovlaštenima za prijevoz do najviše 12 osoba; b) na plovnim objektima čija posada ne broji više od tri člana ili gdje je dužina ukupne putničke usluge manja od 500 metara u jednome smjeru; c) na ekskurziji ili aranžmanima za razgledavanje različitima od krstarenja; d) na plovnim objektima koji se ne pokreću mehaničkim sredstvima, kao i na originalnim i individualnim replikama (čl. 606.). Odredbe Uredbe (EU) br. 1177/2010 posebno će biti značajne kada je riječ o pravima putnika u slučaju prekida putovanja (otkazanog polaska, zakašnjenja u polasku, zakašnjenja u dolasku).

Hrvatski Pomorski zakonik slijedi rješenja Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem. Nakon izmjena Pomorskog zakonika 2013. godine, temelji odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika razlikuju se ovisno o tome je li šteta nastala u međunarodnoj plovidbi i u nacionalnoj plovidbi brodovima klase A i B ili je šteta nastala u nacionalnoj plovidbi brodovima koji ne spadaju u klasu A i B. U prvom slučaju primijenit će se odredbe Uredbe br. 392/2009 odnosno Atenske konvencije iz 1974. kako je izmijenjena Protokolom iz 2002., koja je njezin sastavni dio. Ako su smrt ili tjelesna ozljeda nastali kao posljedica pomorske nezgode (brodolom, prevrnuće, sudar ili nasukanje broda, eksplozija ili požar na brodu ili mana broda) prijevoznik će odgovarati prema tzv. dvostupanjskom sustavu odgovornosti. U prvom stupnju do 250.000 PPV po pojedinom putniku za svaki pojedini slučaj odgovarat će na temelju relativnog kauzaliteta. Ako iznos štete prelazi 250.000 PPV, prijevoznik će u drugom stupnju odgovarati od 250.000 do 400.000 PPV po pojedinom putniku za svaki pojedini slučaj na temelju pretpostavljene krivnje. Ako smrt ili tjelesna ozljeda nisu nastale zbog pomorske nezgode, prijevoznik će odgovarati na temelju dokazane krivnje.

Ako je šteta zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika nastala u nacionalnoj plovidbi brodovima koji ne spadaju u klasu A i B, prijevoznik u načelu odgovara na temelju dokazane krivnje. Međutim, ako su smrt ili tjelesna ozljeda nastali neposredno ili posredno zbog pomorske nesreće (brodolom, sudar, nasukanje, eksplozija, požar ili mana broda), odgovarat će na temelju pretpostavljene krivnje.

Temelji odgovornosti za štetu zbog oštećenja, manjka ili gubitka prtljage bit će jednaki neovisno o tome je li se šteta nastala u međunarodnoj plovidbi i u nacionalnoj plovidbi brodovima klase A i B ili je šteta nastala u nacionalnoj plovidbi brodovima koji ne spadaju u klasu A i B. Međutim, temelji odgovornosti za štetu na ručnoj prtljazi razlikuju se od onog na predanoj prtljazi i vozilu. Tako za štetu na ručnoj prtljazi prijevoznik u načelu odgovara prema kriteriju dokazane krivnje. Ako su oštećenje, gubitak ili manjak ručne prtljage nastali neposredno ili posredno zbog pomorske nesreće, odgovarat će na temelju pretpostavljene krivnje. Za štetu zbog oštećenja, manjka ili gubitka predane prtljage i vozila prijevoznik odgovara na temelju pretpostavljene krivnje.

Međunarodni ugovori, ali i nacionalni propisi, traže od prijevoznika ispunjavanje sve strožih uvjeta koji se odnose na sigurnost plovidbe i zaštitu tjelesnog inte-

griteta putnika i njihove imovine koju nose sa sobom te pooštravaju temelje prijevoznikove odgovornosti za štetu. Većoj zaštiti putnika pridonijet će, primjerice, dobro održavanje, modernizacija i opremljenost putničkih brodova, osposobljena posada kao i ispunjavanje ostalih propisanih obveza. Međutim, ako ipak dođe do štete na tjelesnom integritetu putnika ili na njegovoj prtljazi, potrebno mu je pružiti odgovarajuću zaštitu i naknadu prouzročene štete. Izmjene Pomorskog zakonika, primjena Uredbe br. 392/2009 Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća, Uredbe (EU) br. 1177/2010 Europskoga parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2010. o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004, kao i stupanje na snagu Protokola Atenske konvencije iz 2002. godine svakako će doprinijeti zaštiti prava putnika u pomorstvu kao i kvaliteti ove vrste prijevoza. Ipak, opravdano se postavlja pitanje kako će se to odraziti na ostale osobe koji sudjeluju u pomorskom prometu (prijeznike, osiguratelje). Naime, ističe se da bi njihova primjena mogla negativno utjecati na rad prijevoznika, budući da će se tako povećati troškovi poslovanja pomorskih prijevoznika. Primjena spomenutih uredbi obvezna je u svim državama članicama Europske unije, a ostaje vidjeti kako će se to stvarno utjecati na ostvarivanje prava putnika kao i na položaj prijevoznika. U svakom slučaju, jačanju prava putnika na međunarodnom nivou treba težiti, a donošenje i primjenu odredbi koje tome idu u prilog svakako treba poticati.

LITERATURA

Knjige, udžbenici, komentari zakona:

1. Crnić, Ivica, *Zakon o obveznim odnosima*, Zagreb, Organizator, 2012.
2. Gorenc, Vilim, *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, RRIF, Zagreb, 2005.
3. Grabovac, Ivo, *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Književni krug, Split, 2005.
4. Grabovac, Ivo, *Temelji odgovornosti u prometnom pravu*, Književni krug, Split, 2000.
5. Jakaša, Branko, *Udžbenik plovidbenog prava*, II. izdanje, Narodne novine, Zagreb, 1983.
6. Mandaraka - Sheppard, Aleka, *Modern Maritime Law and Risk Management*, 2nd edition, Informa, London, 2009.
7. Marin, Jasenko, *Ugovori o prijevozu putnika i prtljage more*, Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet, Zagreb, 2005.
8. Klarić, Petar; Vedriš, Martin, *Građansko pravo*, Zagreb, Narodne novine, 2006.
9. Pavić, Drago: *Pomorsko imovinsko pravo*, Književni krug, Split, 2006.
10. Romštajn, Ivan; Vasilj, Aleksandra, *Hrvatsko prometno pravo i osiguranje*, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Pravni fakultet u Osijeku, Osijek, 2006.

Članci:

1. Bulum, Božena, Prava putnika u pomorskom prijevozu prema Uredbi Europske unije broj 1177/2010, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 62, br. 4/2012., str. 1077.–1111.
2. Ćorić, Dorotea, Treba li Republika Hrvatska ratificirati Atensku konvenciju iz 2002. godine? *Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci*, god. 31., br. 2/2010., str. 917.–934.
3. Grabovac, Ivo, Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 2002. Europska unija i hrvatski Pomorski zakonik, *Kapetanov glasnik*, br. 27., prosinac 2013., str. 8.–12.
4. Grabovac, Ivo, Ujednačavanje pomorskog prava i interesi Hrvatske, *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 43, br. 158/2004., str. 1.–9.
5. Marin, Jasenko, Međunarodne konvencije i protokoli kao izvor hrvatskog pomorskog prava, *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 46, br. 161/2007., str. 91.–111.
6. Pospišil - Miler, Marija, Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine, *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 43, br. 158/2004., str. 227.–262.
7. Pospišil Miler, Marija; Pospišil, Marija, EU pristupila Protokolu iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. godine – primjena za države članice EU od 31. prosinca 2012., *Naše more*, god. 69, br. 3–4/2012., str. 125.–137.
8. Pospišil Miler, Marija; Pospišil, Marija, Odgovornost prijevoznika u pomorskom prijevozu putnika prema zakonodavstvu Ujedinjenog Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske, *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, god. 59, br. 5/2009., str. 1015.–1028.
9. Milošević - Pujo, Branka, Pravna priroda ugovora o prijevozu putnika – posebno o odgovornosti brodarara za fizički integritet putnika, *Naše more*, god. 50, br. 5–6/2003., str. 209.–214.

Izvori prava:

1. Direktiva 2009/45/EZ Europskoga parlamenta i Vijeća od 6. svibnja 2009. o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove, SL L 163, 25.6.2009., str. 1.–140. (Posebno izdanje na hrvatskom 2013., poglavlje 07, vol. 009, str. 3.–142.).
2. Objava o prestanku Atenske konvencije iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, Protokola iz 1976. godine na Atensku konvenciju iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem i Protokola iz 1990. godine na Atensku konvenciju iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 9/2013.
3. Odluka o proglašenju Zakona o potvrđivanju Atenske konvencije iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, s protokolima iz 1976. i 1990. godine, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 2/1997.

4. Objava o stupanju na snagu Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage iz 1974., Protokola iz 1976. i Protokola iz 1990. Atenske konvencije, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 11/1998.
5. Objava o stupanju na snagu Protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 9/2013.
6. Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 17/94.
7. Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13.
8. Uredba br. 392/2009 Europskoga parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća, SL L 131, 28.5.2009., str. 24.–46. (Posebno izdanje na hrvatskom 2013., poglavlje 07, vol. 006, str. 121.–143.).
9. Uredba (EU) br. 1177/2010 Europskoga parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2010. o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004, SL L 334, 17.12.2010., str. 1.–16. (Posebno izdanje na hrvatskom 2013., poglavlje 15, vol. 013, str. 142.–157.).
10. Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine, br., 35/2005, 41/2008, 125/2011.
11. Zakon o potvrđivanju Protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 2/2013. i Ispravak Zakona o potvrđivanju Protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 7/2013.

Ostalo:

1. Application of Regulation (EC) No 392/2009 to domestic carriage on board ships of classes A, B, C and D as of 31/12/2012, dostupno na: <http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/maritime/doc/application-of-regulation-392-2009.pdf> (13.10.2014.).
2. Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, na dan 17. listopada 2014., dostupno na: <http://www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014.pdf>.

Summary:

THE LIABILITY OF THE CARRIER FOR DAMAGE ON THE PHYSICAL INTEGRITY OF PASSENGERS AND TO LUGGAGE UNDER PROVISIONS OF THE CROATIAN MARITIME CODE OF 2013

*In order to harmonize the legislation with the EU *acquis communautaire*, there have been significant amendments to the Croatian Maritime Code in 2013, especially in the part relating to the carriage of passengers and luggage. The Maritime Code refers to the application of Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents during the international carriage of passengers and luggage and domestic seagoing voyages with passenger ships of Class A and B, as defined in Directive 2009/45/EC of the European Parliament and of the Council on safety rules and standards for passenger ships.*

Since the provisions of the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, as well as IMO Reservation and Guidelines for the Implementation of the Athens Convention of 2006, have been introduced in EU Regulation No 392/2009, they will be directly applicable in the Republic of Croatia. In the carriage of passengers and luggage in domestic voyages with passenger ships that do not belong to the class A and B, provisions of the Maritime Code will be applied.

This paper analyses the solutions of the Croatian Maritime Code of 2013 on the carrier's liability for damage suffered as a result of the death or personal injury and for damage, shortage or loss of luggage. Because of their interconnectedness, the liability system under the provisions of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea is also explained.

Keywords: *carrier's liability for damage; physical integrity of passengers; luggage; Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea; Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents; Croatian Maritime Code.*