

Tea Hasić, mag. iur.*

Pregledni znanstveni rad

UDK 347.795.4:347.79

Primljeno: prosinac 2014.

ODGOVORNOST POMORSKOG PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETU ZBOG SMRTI I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA

Sažetak:

Cilj rada je prikazati i, gdje je potrebno, kritički se osvrnuti na izvore prava kojima se odgovornost pomorskog prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika regulira na međunarodnoj, regionalnoj i nacionalnoj razini. U uvodnom dijelu rada ukratko će se prikazati povijesni tijek reguliranja materije koja je predmet rada, kako na međunarodnoj, tako i na regionalnoj razini, s ciljem da se ukaže na čimbenike koji ju čine kompleksnom te onemogućavaju unifikaciju prava na međunarodnoj razini. Potom će se definirati ugovor o prijevozu putnika brodom kako bi se identificirale osnovne obveze (i prava) koja iz navedenog ugovora proizlaze za ugovorne strane te kako bi se utvrdila pravna priroda odgovornosti prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika. Analiza pravnih izvora započinje prikazom odredbi Atenske konvencije iz 2002. godine, pri čemu se ističe u čemu se sastoji „iskorak“ glede poboljšanja pravnog položaja i sigurnosti putnika u odnosu na istoimenu Konvenciju iz 1974. godine. Potom se analizira Uredba (EZ) 392/2009 koja implementira odredbe Atenske konvencije iz 2002. godine, čineći ih na taj način obveznim za sve države članice EU-a od 31. prosinca 2012. godine. Pred kraj rada ukratko se prikazuju odredbe Pomorskog zakonika kojima se regulira odgovornost pomorskog prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika zbog kabotažnog prijevoza brodom tzv. C ili D kategorije. U zaključku autorica iznosi svoj stav o pravnoj regulativi *de lege lata* i predlaže određene izmjene (prije svega Pomorskog zakonika) *de lege ferenda*.

Ključne riječi:

ugovor o pomorskom prijevozu putnika, odgovornost pomorskog prijevoznika za smrt i tjelesnu ozljedu putnika, Atenska konvencija 2002, Uredba (EZ) 392/2009

* Tea Hasić, mag. iur., znanstveni novak – asistent na Fakultetu ekonomije i turizma „Dr. Mijo Mirković“, Sveučilište Jurja Dobrile u Puli, Preradovićeve 1/1, Pula.

1. UVOD – KRATKI POVIJESNI PREGLED MEĐUNARODNE I REGIONALNE REGULATIVE

Na međunarodnoj razini, prijevoz putnika morem prvi je put reguliran 1961. godine, *Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem*.¹ Gotovo paralelno, ali preko odvojenog instrumenta, reguliran je i prijevoz putničke prtljage morem, *Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem* iz 1967. godine.² Prvo-navedena Konvencija stupila je na snagu 1965. godine, ali ju je ratificiralo svega jedanaest država.³ Drugonavedena Konvencija nije stupila na snagu.⁴ Kako navedene Konvencije nisu ostvarile željeni rezultat, tj. nisu dovele do znatnijeg usklađivanja pravila o prijevozu putnika i njihove prtljage morem na međunarodnoj razini, a Hrvatska im nije pristupila, njihove odredbe u ovom se radu neće analizirati.

Neuspjeh prvih dviju konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, rezultirao je novom diplomatskom konferencijom koja se u okviru *Međunarodne pomorske organizacije*⁵ održala 1974. godine u Ateni, gdje je usvojena *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem*⁶ (dalje u tekstu: *Atenska konvencija iz 1974. godine*). Ovaj su put odgovornosti prijevoznika za štetu zbog povrede tjelesnog integriteta putnika i za štetu na putničkoj prtljazi, uređeni s pomoću jedinstvenog pravnog instrumenta, što je logično i opravdano rješenje, budući da je upravo ugovor o prijevozu putnika temelj obveznopravnih odnosa između prijevoznika i putnika te kad je riječ o prijevozu prtljage.⁷ Konvencija je stupila na snagu u travnju 1987. godine, devedeset dana nakon što ju je ratificiralo deset država.⁸ Međutim, potrebno je naglasiti da su brojne države implementirale većinu odredaba Konvencije u svoje nacionalno pravo, iako joj formalno nisu pristupile, smatrajući konvencijske iznose ograničenja odgovornosti preniskima.⁹ Na taj je način

1 *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem*, Bruxelles, 29. travnja 1961. godine, stupila je na snagu 4. lipnja 1965. godine (dalje u tekstu: *Konvencija iz 1961. godine*). Prijevod objavljen u: Grabovac, Ivo, *Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom*, Književni krug Split, Pravni fakultet, Split, 1986., str. 63.

Više o Konvenciji iz 1961. godine vidjeti u: Marin, Jasenko, *Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem*, Pravni fakultet, Zagreb, 2005., str. 29. – 37.

2 *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem*, Bruxelles, 27. svibnja 1967. godine, nije stupila na snagu jer nije ispunjen uvjet propisan člankom 21. st. 1. te Konvencije prema kojem za stupanje na snagu najmanje pet država mora ratificirati Konvenciju. Prijevod dostupan u: Grabovac, I., *op. cit.* u bilj. 1, str. 79. – 86.

Više o navedenoj Konvenciji, vidjeti u: Marin, J., *op. cit.* u bilj. 1, str. 83. i 84.

3 Alžir, Haiti, Iran, Kuba, Malgaška Republika, Maroko, Peru, Švicarska, Tunis, Ujedinjena Arapska Republika, Zair, prema: Marin, J., *op. cit.* u bilj. 1, str. 29.

4 Vidjeti *infra*, u bilješki br. 2.

5 *International Maritime Organization (Međunarodna pomorska organizacija)*, specijalizirana agencija UN-a za unaprjeđenje sigurnosti na moru i sprječavanje onečišćenja s brodova. Trenutačno broji 170 država članica. Više o IMO-u, vidjeti na: www.imo.org, posjećeno 15. rujna 2014.

6 *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem*, Atena, 13. prosinca 1974. godine, stupila na snagu 28. travnja 1987. godine. Prijevod objavljen u: Grabovac, I., *op. cit.* u bilj. 1, str. 148. Objavljena u: Narodne novine, međunarodni ugovori, br. 2/1997.

7 Prema: Marin, J., *op. cit.* u bilj. 1, str. 38.

8 Prema čl. 24. *Atenske konvencije iz 1974. godine: (...) stupa na snagu devedesetoga dana nakon dana kada ju je deset država potpisalo bez rezerve što se tiče potvrđivanja, prihvaćanja ili odobrenja, ili su položile valjanu ispravu potvrđivanja, prihvaćanja, odobrenja ili pristupanja.*

9 Primjerice, Njemačka, Francuska, Slovenija, Vijetnam, Norveška, Švedska, Australija, Ujedinjeno Kraljevstvo i većina zemalja članica EU-a, smatrale su iznos ograničenja prijevoznikove odgovornosti (46.666 SDR-a po putniku i putovanju) preniskima. Stoga neke od njih (Njemačka, Francuska, Slovenija, Vijetnam i četiri skandinavske države) nisu ratificirale *Atensku konvenciju* već su

Atenska konvencija iz 1974. godine odigrala važnu ulogu u harmonizaciji pravila o prijevozu putnika i njihove prtljage morem. Izvorni tekst Konvencije iz 1974. godine nekoliko je puta mijenjan i dopunjavан s pomoću protokola. Protokolom iz 1976. godine,¹⁰ kao jedinica ograničenja odgovornosti uvedeno je tzv. *Posebno pravo vučenja* (engl. *Special Drawing Rights* – SDR).¹¹

Pod utjecajem država koje su iznos ograničenja odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika smatrale preniskima, a prije svega pod utjecajem Velike Britanije, održana je nova diplomatska konferencija u Londonu 1990. godine, gdje je donesen protokol (dalje u tekstu: Protokol iz 1990. godine)¹² koji povisuje iznos ograničenja prijevoznikove odgovornosti s 46.666 SDR-a na 175.000 SDR-a po putniku i putovanju. Navedeni Protokol nikada nije stupio na snagu, budući da ga nije ratificiralo deset država, koliko je najmanje potrebno za stupanje na snagu na međunarodnoj razini.¹³ Razlog tomu vjerojatno se nalazi u naravi Protokola koji u suštini predstavlja kompromisno rješenje. Naime, iznosi ograničenja odgovornosti predviđeni Protokolom i dalje su bili preniski za zemlje koje su inzistirale na povećanju granice odgovornosti ili čak na ukidanju ograničenja odgovornosti (npr. nordijske države, Australija, Kanada, SAD, Njemačka),¹⁴ dok su isti iznosi bili previsoki, prije svega za zemlje koje su i znatno niže iznose predviđene Konvencijom iz 1974. godine, smatrale previsokima (npr. Kina, Koreja).¹⁵

Nakon nekoliko havarija u kojima je stradao znatan broj putnika¹⁶ te se pokazalo da su postojeći konvencijski iznosi ograničenja odgovornosti preniski u odnosu na moguće odštetne zahtjeve, sve se više država počelo zalagati za izmjene Atenske konvencije kojima bi se osigurala, prije svega veća sigurnost putnika tijekom pomorskog prijevoza, ali i poboljšao njihov pravni položaj u parnicama za naknadu štete. Stoga je od 21. listopada do 1. studenog 2002. godine u Londonu održana diplomatska konferencija na kojoj je donesen Protokol koji unosi suštinske izmjene u Atensku konvenciju iz 1974. godine. Revidirani dio Atenske konvencije iz 1974. godine, zajedno sa završnim odredbama Protokola iz 2002. godine i njegovim aneksom, čini jedinstveni tekst nove

preko normi domaćeg prava predvidjele više iznose odgovornosti, a u ostalom su svoje nacionalno pravo uskladile s odredbama Konvencije. Prema: Pospišil-Miler, Marija, *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 43, br. 158, 2004., str. 229. i 245.

Pojedine države, npr. Ujedinjeno Kraljevstvo, ratificirale su Konvenciju iz 1974. godine, ali su iskoristile mogućnost da nacionalnim propisom, za prijevoznike koji su njihovi državljani, predvide viši iznos odgovornosti. Od 1999. godine, u Ujedinjenom Kraljevstvu, za domaće je prijevoznike predviđen limit odgovornosti od 300.000 SDR-a. Vidjeti više u: Pospišil-Miler, Marija i Pospišil, Marija, *Odgovornost prijevoznika u pomorskom prijevozu putnika prema zakonodavstvu Ujedinjenog Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske*, Zbornik PFZ, god. 59, br. 5, 2009., str. 1017. – 1020.

10 *Protokol Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem*, London, 19. studenoga 1976. godine, stupio na snagu 30. travnja 1989. godine. Prijevod objavljen u: Grabovac, I., *op. cit.* u bilj. 1, str. 183.

11 *Special Drawing Rights (SDR)* ili *Posebno pravo vučenja* jedinica je koju utvrđuje MMF prema „košari valuta“ koja se u početku sastojala od 16 valuta, a trenutačno se sastoji od četiri valute: Euro, japanski jen, američki dolar i britanska funta. Utvrđuje ih MMF svakih pet godina, kao i njihove omjere koji se uzimaju u obzir pri izračunu.

12 *Protokol iz 1990. godine za izmjenu Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine*, London, 29. ožujka 1990. godine. Objavljeni u: Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 2/1997, str. 75.

13 Protokol iz 1990. godine, ratificirale su sljedeće države: Egipat, Luksemburg, Španjolska, Tongo, Albanija i Hrvatska, ali su ga Albanija i Hrvatska otkazale radi ratifikacije novog Protokola iz 2002. godine, o čemu će više govora biti u nastavku rada. Preueto s: www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014.pdf, stanje na dan: 31. kolovoza 2014. godine, stranica posjećena 1. rujna 2014.

14 Prema: Pospišil-Miler, M., *op. cit.* u bilj. 9, str. 230.

15 Prema: *ibidem*, str. 231.

16 Nezgoda broda *Estonia*, 1994., Baltičko more, 852 smrtno stradala; brod *Herald of free enterprise*, 1987., Belgija, 193 stradalih; trajekt *Neptun*, 1993., Haiti, više od 2000 smrtno stradalih; *The princess of the Orient*, 150 života (prema, *ibidem*, str. 231.). Više o nezgodama u putničkom pomorskom prijevozu koje su bile povod za pristupanje suštinskoj izmjeni Atenske konvencije iz 1974. godine, vidjeti u: Marin, J., *op. cit.* u bilj. 1, str. 52.; Ćorić, Dorotea, *Treba li Republika Hrvatska ratificirati Atensku konvenciju iz 2002. godine?*, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, vol. 31, br. 2, 2010., str. 922.

konvencije koja se, zahvaljujući jednoglasno prihvaćenom prijedlogu Grčke, naziva *Atenska konvencija za prijevoz putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine*¹⁷ (dalje u tekstu: *Atenska konvencija 2002.*), iako je usvojena u Londonu.¹⁸ Iako se očekivalo da će Konvencija brzo stupiti na snagu na međunarodnoj razini, za što se zalagala i Europska unija,¹⁹ Konvencija je stupila na snagu tek dvanaest godina od donošenja, odnosno 28. travnja 2014. godine.²⁰ Naime, osim što dodatno povećava iznos do kojeg prijevoznik odgovara i uvodi znatno strože temelje prijevoznikove odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, Konvencije uvodi i obvezu osiguranja od odgovornosti (do određenog iznosa) za štetu nastalu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika te pruža mogućnost izravne tužbe protiv osiguratelja. Cilj navedenih mjera je: poboljšati pravni položaj putnika u parnicama protiv prijevoznika (odnosno njihovih osiguratelja), ali i ostvariti veću sigurnost putnika u pomorskom prijevozu – budući da prijevoznik neće moći dobiti osiguranje od odgovornosti ako njegov brod ne zadovoljava barem minimalne sigurnosne standarde koje osiguravajuća društva zahtijevaju. Mnogi su²¹ već za vrijeme konferencije 2002. godine upozoravali da brojne države neće biti spremne ratificirati Konvenciju zbog bojazni da će time omogućiti brodovima koji su upisani u njihovu registru ili viju njihovu zastavu da obavljaju međunarodni prijevoz putnika, budući da će biti (gotovo) nemoguće pronaći osiguratelja spremnog osigurati prijevoznika od odgovornosti do iznosa od 250.000 SDR-a po putniku i događaju. Usto, budući da putničkim brodovima koji nemaju obvezatno osiguranje od odgovornosti, zemlje ugovornice Konvencije ne bi smjele dopustiti ulazak u luke na njihovu teritoriju, pojavio se strah od smanjenja broja putničkih brodova (prije svega tzv. *cruisera*) koji posjećuju obalne gradove, a posljedično i strah od umanjenja zarade koja se na taj način ostvaruje.²²

Kako bi se ubrzao postupak ratificiranja *Atenske konvencije iz 2002. godine*, Pravni odbor IMO-a je u listopadu 2006. godine usvojio *Rezervu i Smjernice za implementaciju Atenske konvencije iz 2002. godine*.²³ *Rezervom* se omogućava državama da pri ratifikaciji Konvencije iz 2002. godine primjene niži iznos ograničenja odgovornosti kako za prijevoznika tako i za osiguratelja, ako

- 17 Tekst *Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine*, na engleskom izvorniku i hrvatskom prijevodu objavljen je u: Poredbeno pomorsko pravo, god. 50, br. 165, 2011., str. 310. – 361. Više o razlozima za donošenje navedenog instrumenta i novinama koje su njime predviđene, vidjeti u: Marin, Jasenko, *Dokumentacija: Predgovor*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 50, br. 165, 2011., str. 305. – 308.
- 18 Jasenko Marin u tekstu objavljenom *ibidem* na str. 308., pojašnjava da jedinstvena cjelina, koju nazivamo *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine*, zapravo nije konvencija (međunarodni ugovor) te se njome, formalno-pravno, države ne mogu obvezati. To je, naime, skup pravila koji je stvoren Protokolom iz 2002. godine na Konvenciju iz 1974. godine, a države se mogu obvezati samo Protokolom iz 2002, budući da on jest međunarodni ugovor. Posljedica obvezivanja Protokolom iz 2002 pristanak je na poštovanje skupa pravila koji taj Protokol „stvora“ i koji se naziva *Atenska konvencija iz 2002. godine*. Navedeni naziv koristit će se u ovom radu (neovisno o tome što nije riječ o konvenciji u pravom smislu riječi).
- 19 Europska unija je neposredno po usvajanju Protokola iz 2002. godine izjavila zadovoljstvo njegovim donošenjem (vidjeti: izjavu Europske komisije IP/02/1631) i potvrdila da je Protokol u skladu s Prijedlogom Europske komisije za reguliranje odgovornosti pomorskog prijevoznika u okviru EU-a, koji se sastojao od šest ključnih elemenata: a) objektivna odgovornost, b) iznos ograničenja odgovornosti ne manji od 250.000 SDR-a, c) dodatna odgovornost za slučaj krivnje, d) obvezno osiguranje, e) izravna tužba i f) primjena na cijelom teritoriju EU-a, uključujući prijevoze unutar država članica, COM (2002) 158, final, Brussels, 25. ožujka 2002.
- 20 U čl. 20. st. 1. *Atenske konvencije iz 2002. godine*, predviđeno je da stupa na snagu dvanaest mjeseci nakon što mu pristupi ili ga ratificira deset država.
- 21 Više o problemima nastalima zbog nemogućnosti pribavljanja obveznog osiguranja u granicama predviđenim Konvencijom iz 2002., a na koje su osiguratelji i pomorska industrija upozoravali još za vrijeme diplomatske Konferencije u Londonu 2002. godine, vidjeti u: Brewer, James, *Experts warn of Passengers Liability Chaos*, Lloyd's List, october 2002, dostupno na: <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/presseklipp/Lloyds310kt.pdf>, posjećeno 1. rujna 2014.
- 22 Više o navedenoj problematici vidjeti u: Pospišil-Miler, M., *op. cit.* u bilj. 9, str. 257.
- 23 Tekst *Rezerve i Smjernica IMO-a* u engleskom izvorniku i prijevodu na hrvatski jezik, objavljen je u: *Pomorsko poredbeno pravo*, god. 50, br. 165, 2011., str. 362. – 383.

je šteta zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika nastala kao posljedica tzv. *ratnog rizika*. Naime, smatralo se da glavni uzrok neprihvaćanja Konvencije *leži* u nespremnosti osiguravajućih društava da izdaju obvezno osiguranje od odgovornosti za štetu koja je nastala kao posljedica ratnih rizika (što uključuje i terorizam), a što je prema Atenskoj konvenciji iz 2002. bilo predviđeno kao obveza.²⁴ Prema *Rezervi* IMO-a iz listopada 2006. godine, niži iznos ograničenja odgovornosti može iznositi 250.000 SDR-a po putniku i događaju, odnosno 340.000.000 SDR-a po brodu za pojedini događaj, a pritom je odlučujuće koji je iznos niži.²⁵ Navedeno ograničenje odgovornosti nema učinak ako zbog kvalificirane krivnje prijevoznik izgubi pravo pozvati se na ograničenje odgovornosti, odnosno ako prijevoznik na temelju posebnog ugovora s putnikom izričito pristane na više iznose ograničenja odgovornosti.²⁶

Smjernicom je predviđeno da posebni osiguratelji ili brokери osiguranja pokriju odgovornost za štetu nastalu zbog ratnih rizika, a drugi osiguratelji odgovornost za štetu nastalu zbog neratnih rizika.²⁷ Pri izdavanju potvrde o obveznom osiguranju od odgovornosti, države obvezane Konvencijom potvrdile bi da su na snazi osiguranja od obje vrste rizika. *Rezerve i Smjernice za implementaciju Atenske konvencije iz 2002. godine* nisu ostvarile rezultat koji se od njih očekivao, odnosno nisu bitno utjecale na povećanje broja zemalja koje su ratificirale Konvenciju. Primjerice, do listopada 2010. godine (pune četiri godine od usvajanja *Rezervi i Smjernica*) samo su četiri države ratificirale Konvenciju: Albanija, Latvija, Sv. Kittis i Nevis te Sirija.²⁸

Kako Konvencija iz 2002. godine nije stupila na snagu ni nakon mjera poduzetih 2006. godine, Parlament i Vijeće su, na prijedlog Europske komisije, usvojili *Uredbu (EZ) 392/2009 o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreće*,²⁹ koja implementira odredbe Atenske konvencije iz 2002. godine te proširuje njihovu primjenu na kabotažu kada je riječ o brodovima A i B kategorije.³⁰ Uredba je stupila na snagu 31. prosinca 2012. godine te se otada izravno primjenjuje u svim državama članicama EU-a, ali i u Hrvatskoj koja je izjavila da želi biti obvezana Uredbom od 31. prosinca 2012. godine, iako je punopravni član Unije trebala postati šest mjeseci poslije, odnosno 1. srpnja 2013. godine.³¹ Ova mjera Europske unije svakako će se pozitivno odraziti na sigurnost i pravni položaj putnika koji putuju brodovima registriranim u nekoj od država članica EU-a ili na brodovima koji uplovljavaju u luku neke od država članica EU-a ili sklapaju ugovor o putovanju u nekoj od država članica EU-a. Međutim, regulacija na regionalnoj razini dovodi do još veće heterogenosti na međunarodnoj razini, što je protivno cilju radi kojeg se međunarodne konvencije *a priori* usvajaju.³²

24 Više o zaprekama za ratifikaciju Konvencije iz 2002., posebice zbog nemogućnosti P&I klubova, ali i ostalih osiguratelja da prijevoznicima pruže pokriće za teroristički akt, bez čega države ugovornice Konvencije ne mogu izdati potvrdu o obveznom osiguranju, vidjeti u: Ćorić, D., *op. cit.* u bilj. 16, str. 924. – 925.; Pospišil-Miler M. i Pospišil, M., *op. cit.* u bilj. 9, str. 1021. – 1022.; Grabovac, Ivo, *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. Europska unija i hrvatski Pomorski zakonik*, Kapetanov glasnik, br. 27, 2013., str. 9. i 10.

25 Točka 1.2. Rezerve IMO-a.

26 Točka 1.5 Rezerve IMO-a.

27 Međutim, i dalje nije bilo odgovoreno na pitanje koji bi to osiguratelji bili voljni preuzeti odgovornost za tzv. ratne rizike.

28 Prema: Ćorić, D., *op. cit.* u bilj. 16, str. 924. (Podaci preuzeti s mrežne stranice IMO-a: www.imo.org.)

29 *Uredba (EZ) br. 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. godine, o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreće*, objavljena u: Sl. L 131/24, 28. svibnja 2009.

30 Člankom 4. Direktive 98/18/EZ regulirane su klase brodova.

31 „Croatia has given a notice that it will apply the Regulation from 31st December 2012 as a part of its *acquis communautaire* ahead of formal accession to the Union on 1st July 2013.“ Preuzeto s: www.shipownersclub.com, objavljeno 1. listopada 2012. godine, posjećeno 1. rujna 2014. godine.

32 Prema: Marin, Jasenko, *Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava*, Pomorsko poredbeno pravo, god.

S ciljem da potakne države članice da ratificiraju Atensku konvenciju iz 2002. godine, kako bi Konvencija na međunarodnoj razini stupila na snagu prije 31. prosinca 2012. godine (kada je Uredba trebala stupiti na snagu, neovisno stupi li do tada na snagu Konvencija ili ne), EU je 12. prosinca 2011. godine pristupila Konvenciji iz 2002 te je pozvala države članice da učine isto,³³ ako je ikako moguće do 31. prosinca 2011. godine.³⁴ I ovaj pokušaj nije polučio uspjeh, budući da Konvencija na međunarodnoj razini ipak nije stupila na snagu prije Uredbe.³⁵

U međuvremenu je dovoljan broj država (uključujući i Hrvatsku) ratificirao Atensku konvenciju te je 28. travnja 2014. godine stupila na snagu na međunarodnoj razini i trenutno obvezuje 18 država.³⁶

2. UGOVOR O PRIJEVOZU PUTNIKA MOREM I PRAVNA PRIRODA ODGOVORNOSTI PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETU ZBOG POVREDE TJELESNOG INTEGRITETA PUTNIKA

Prije prikaza i analize odredbi različitih izvora prava kojima se uređuju temelj i granice prijevoznikove odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika potrebno je definirati i pojasniti što je to ugovor o prijevozu putnika morem, kako bi se pojasnila pravna priroda odgovornosti prijevoznika za štetu koja nastaje uslijed smrti ili tjelesne povrede putnika, baš kao što je potrebno definirati i pojasniti određene pojmove, kao što su: *prijevoznik* (i *stvarni prijevoznik*),

46, br. 161, 2007., str. 3.: „Tri osnovna i međusobno povezana cilja radi kojih se konvencije i protokoli donose, su sljedeći: 1. unifikacija (ujednačavanje) pomorskog prava, 2.) pojednostavljenje pravnog uređenja, 3.) postizanje pravne sigurnosti.“ Više o važnosti međunarodnih izvora za unifikaciju pomorskog prava, vidjeti u: Grabovac, Ivo i Kaštela, Slobodan, *Međunarodni i nacionalni izvori hrvatskog prometnog prava*, odabrana poglavlja, HAZU, Književni krug Split, Zagreb – Split, 2013., str. 31 – 45.

33 Čl. 19. Atenske konvencije iz 2002 omogućava da regionalna ekonomska organizacija postane ugovornica Konvencije. Za pristupanje EU-a Atenskoj konvenciji iz 2002. i pozivanje država članica da učine isto, vidjeti: Council Decision (2012/22/EU) i Council Decision (2012/23/EU), Sl. L 8/1, 1. siječnja 2012.

34 Europska unija je inzistirala da države članice ubrzano ratificiraju Konvenciju, budući da P&I klubovi nisu bili spremni izdati osiguranje od odgovornosti propisano na regionalnoj razini (npr. EU Uredbom) ili na temelju nacionalnih propisa, nego isključivo na temelju međunarodnih konvencija jer bi se u suprotnom narušilo načelo uzajamnosti prema kojem funkcioniraju P&I klubovi. Stoga je s aspekta Europske unije bilo bitno da Konvencija iz 2002. stupi na snagu prije 31. prosinca 2012. Više o navedenoj problematici vidjeti u: Pospišil-Miler, M. i Pospišil, M., *EU pristupila protokol iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. godine – primjena za države članice od 31. prosinca 2012.*, Naše more, god. 59, br. 3–4, 2012., str. 125. – 135.

35 Dovoljan broj država (deset) pristupio je Konvenciji tek 23. travnja 2013. godine: Albanija, Belgija, Belize, Danska, Latvija, Nizozemska, Palau, St. Kittis i Nevis, Srbija i Sirija. Po proteku roka od godine dana, unutar kojeg je Konvenciji pristupilo još sedam država, Konvencija je stupila na snagu na međunarodnoj razini.

Više o stupanju na snagu Atenske konvencije iz 2002. i Uredbe 392/2009. vidjeti u: Hare, Jonathan, *Insight: Athens Convention and EU Passenger Liability Regulation 2009 (PLR)*, dostupno na: <http://www.skuld.com/topics/people/plr--athens-convention/insight/insight-athens-convention-and-eu-passenger-liability-regulation-2009-plr/introduction/> objavljeno 29. kolovoza 2014., posjećeno 15. rujna 2014.; Dickinson, Hill, *Athens Protocol 2002 in force from 23 April 2014 for ratifying states*, dostupno na: http://www.hilldickinson.com/publications/marine_trade_and_energy/2014/april/athens_protocol_2002_in.aspx, posjećeno 15. rujna 2014. Radionov, Nikoleta i dr., *Europsko prometno pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2011., str.328. – 331. Grabovac, Kaštela, *op. cit.* u bilj. 32, str. 173. – 176.

36 Od 23. travnja 2014. godine (kada je stupila na snagu na međunarodnoj razini) Atenska konvencija iz 2002. godine obvezujuća je za sljedeće države: Albanija, Belgija, Belize, Bugarska, Hrvatska, Danska, Grčka, Latvija, Malta, Nizozemska, Norveška, Palau, Panama, Sv. Kitis i Nevis, Srbija, Sirija, Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije i Sjeverne Irske, a od 8. studenoga 2014. obvezuje i Republiku Irsku. Podaci preuzeti s: www.imo.org/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202014.pdf, stanje na dan 31. kolovoza 2014. godine, posjećeno 15. studenoga 2014.

putnik, vrijeme prijevoza, šteta i tjelesna ozljeda, kako bi se dobila potpunija slika o materiji o kojoj je u ovom radu riječ.

Ugovor o prijevozu putnika (morem, op. a.) je ugovor kojim se prijevoznik obvezuje prevesti putnika od polazišta do odredišta (bez prekida i zakašnjenja) te pritom očuvati putnikov tjelesni integritet.³⁷ Ovakvo određenje ugovora o prijevozu putnika predviđeno je međunarodnim konvencijama, dok *Pomorski zakonik*³⁸ (dalje u tekstu: PZ) još dodaje da je to ugovor prema kojem se putnik obvezuje za obavljanu uslugu prijevozniku platiti prevozninu.³⁹ Iako se na prvi pogled čini da se odredbe PZ-a o odgovornosti prijevoznika za štetu zbog smrti i tjelesnih ozljeda putnika ne bi mogle primijeniti ako bi do štete došlo zbog povrede „besplatnog ugovora o prijevozu“ – jer u tom slučaju, strogo formalno gledajući (prema PZ-u) nema ni ugovora o prijevozu, budući da nedostaje bitan element – prevoznina, PZ ipak izričito propisuje⁴⁰ da se i na ugovor u kojem nije ugovorena prevoznina primjenjuju iste odredbe o odgovornosti prijevoznika za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika koje se primjenjuju i na naplatni ugovor.⁴¹

Budući da je osnovna obveza prijevoznika iz ugovora o prijevozu putnika prevesti putnika od polazišta do odredišta uz očuvanje putnikova tjelesnog integriteta, slijedi da neispunjenje navedene obveze predstavlja neizvršenje ugovora, zbog čega suprotnoj stranci ugovora (tj. putniku) može nastati šteta. U opisanom slučaju nastaje obveza prijevoznika na naknadu tzv. ugovorne štete. Suprotno navedenom, dođe li do smrti putnika, njegovim će nasljednicima prijevoznik odgovarati za štetu koju trpe zbog smrti putnika – voljene osobe, uzdržavatelja i sl., ali ovdje nije riječ o odgovornosti za ugovornu već za neugovornu štetu, budući da prijevoznik i oštećeni nisu u ugovornom odnosu. Svejedno, načela i granice prijevoznikove odgovornosti ostaju isti, neovisno je li obveza naknade štete okvalificirana kao ugovorna ili izvanugovorna obaveza, stoga ovo teorijsko razgraničenje nije od većeg značenja u praksi.⁴²

Ugovorne strane (iz ugovora o prijevozu putnika morem, op. a.) jesu: prijevoznik, koji ujedno može, ali i ne mora biti stvarni prijevoznik, te putnik.

Prijevoznik je osoba koja je *sklopila* ugovor o prijevozu putnika ili osoba *u čije ime se taj ugovor sklapa*, neovisno o tome obavlja li prijevoznik prijevoz putnika samostalno (kao stvarni prijevoznik) ili ga obavlja preko tzv. stvarnog prijevoznika.⁴³

Stvarni prijevoznik je osoba različita od prijevoznika. Riječ je o vlasniku broda ili naručitelju, odnosno osobi koja iskorištava brod koji stvarno obavlja prijevoz, u cijelosti ili djelomično.⁴⁴ Stvarni prijevoznik solidarno je odgovoran s prijevoznikom za izvršenje obveza iz ugovora koje se odnose na dio prijevoza koji on obavlja.⁴⁵

37 Primjerice, čl. 1. st. 2. Atenske konvencije iz 2002. godine.

38 Pomorski zakonik, Narodne novine, 181/2004., 46/2008., 146/2008., 61/2011., 56/2013.

39 Čl. 599. st. 1. PZ-a.

40 Čl. 612. st. 2. PZ-a.

41 O ugovoru o prijevozu putnika, vidjeti više u: Marin, J., *op. cit.* u bilj. 1, str. 5. – 13. 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.

42 Više o pravnoj prirodi odgovornosti pomorskog prijevoznika za štetu nastalu zbog povrede tjelesnog integriteta putnika, vidjeti u: Marin, J., *ibidem*, str. 14. – 16.; Milošević-Pujo, B., *ibidem*, str. 209. – 214.

43 Čl. 598. t. 1. PZ-a, čl. 1. st. 1. t. a Atenske konvencije iz 2002. godine.

44 Čl. 598. t. 2. PZ-a; čl. 1. st. 1. t. b Atenske konvencije iz 2002. godine

45 Čl. 614. st. 6. PZ-a; čl. 4. st. 4. Atenske konvencije iz 2002. godine; O solidarnoj odgovornosti prijevoznika i stvarnog prijevoznika, vidjeti više u: Marin, Jasenko, *Ugovorna odgovornost prijevoznika u unutarnjoj plovidbi*, Zbornik PFZG, god. 56, br. 4, 2006., str. 997.; Marin, J., *op. cit.* u bilj. 1., str. 42. – 47. te 57. i 58.

Putnik (u pomorskom prijevozu, op. a.) je osoba koja se prevozi brodom na temelju ugovora o prijevozu putnika ili koja prati vozila ili žive životinje koje se prevoze na temelju ugovora o prijevozu stvari.⁴⁶

Prijevoz putnika, tj. vrijeme koje izraz „prijevoz putnika“ obuhvaća, odnosi se na vrijeme za koje se putnik nalazi na brodu, vrijeme za koje se obavljaju radnje iskrcaja i ukrcaja 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).⁴⁷ Naime, ozljede putnika posebice su česte pri ukrcaju i iskrcaju putnika, stoga je bitno naglasiti da prema svim pravnim izvorima (koji se u ovom radu analiziraju) ukrcaj i iskrcaj putnika „ulaze“ u vrijeme unutar kojeg prijevoznik za naknadu štete odgovara prema posebnim odredbama (sadržanim u PZ-u, Atenskoj konvenciji ili Uredbi 392/2009), a ne po općim odredbama građanskog prava, sadržanim u *Zakonu o obveznim odnosima*⁴⁸ (dalje u tekstu: ZOO).

Šteta zbog smrti i tjelesne ozljede putnika; Nijedan pravni izvor koji se u ovom radu analizira ne definira što sve može obuhvatiti šteta koja je nastala kao posljedica smrti ili tjelesne ozljede putnika u pomorskom prijevozu. Prema tome, kada je hrvatsko pravo mjerodavno, u *Zakonu o obveznim odnosima* nalazi se odgovor na pitanje što sve obuhvaća šteta (općenito), pa tako i šteta nastala zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika. Prema ZOO-u, svaka se šteta, uključujući i štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, može pojaviti kao *imovinska šteta* (koja obuhvaća tzv. *stvarnu ili običnu štetu i izmaklu dobit*) te *neimovinska šteta*.⁴⁹ Važno je istaknuti da pojam *tjelesna ozljeda* treba tumačiti ekstenzivno, tako da obuhvati i psihička oštećenja i drugo narušenje zdravlja.⁵⁰ Naime, u Atenskoj konvenciji koristi se termin *personal injury*, stoga pretpostavljamo da se zakonodavac odlučio za prijevod *tjelesna ozljeda*, budući da doslovni prijevod *osobna ozljeda* nije u duhu hrvatskog jezika. Ipak, smatramo da ni termin *tjelesna ozljeda* nije najspretnije rješenje. Shodno navedenom, smatramo da bi, *de lege ferenda*, u Pomorskom zakoniku trebalo koristiti sintagmu *odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti i narušenog zdravlja putnika* jer tada ne bi bilo sporno obuhvaća li termin *narušeno zdravlje* psihička oštećenja ili ne.

3. IZVORI PRAVA NA SNAZI U RH

Kao što je istaknuto u uvodu, u radu se analiziraju izvori prava koji reguliraju odgovornost pomorskog prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, a koji su na snazi u RH. Na međunarodnoj razini na snazi su još *Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem iz 1961. godine* te *Atenska konvencija iz 1974.* i *Protokol na navedenu Konvenciju iz 1976. godine*. Svi ti izvori i dalje su na snazi u nekim dijelovima svijeta. Primjerice, Konvencija iz 1961. godine na snazi je u jedanaest država⁵¹ Atenska konvencija iz 1974. godine na snazi je u

46 Čl. 598. t. 4. PZ-a; čl. 1. st. 4. Atenske konvencije iz 2002. godine.

47 Čl. 627. st. 1. PZ-a; čl. 1. st. 8. t. a Atenske konvencije iz 2002. godine.

48 Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine, br. 35/05, 41/08, 125/11.

49 Čl. 1046. ZOO-a: „Šteta je umanjene nečije imovine (obična šteta), sprječavanje njezina povećanja (izmakla korist) i povreda prava osobnosti (neimovinska šteta).“

50 Tako i Marin, J., *op. cit.* u bilj. 45, str. 997.

51 Vidjeti *infra*, bilješka br. 3.

28 država,⁵² a Protokol iz 1976. godine u 20 država,⁵³ što dodatno pridonosi heterogenosti normi kojima je ova materija regulirana na međunarodnoj razini. Iako Konvencija iz 2002. godine izričito predviđa da države koje joj pristupe moraju otkazati Konvenciju iz 1974. godine i sve njezine protokole kojima su prije bile obvezane,⁵⁴ ovakvo rješenje nije dovoljno da se smanji broj paralelnih izvora na međunarodnoj razini. Naime, Atenskoj konvenciji iz 2002. godine pristupilo je svega 18 država, zbog čega je samo njih devet moralo otkazati prijašnju Konvenciju i protokole,⁵⁵ tako da Atenska konvencija iz 1974. godine i dalje predstavlja instrument koji najznačajnije pridonosi harmonizaciji prava na međunarodnoj razini.

3.1 ATENSKA KONVENCIJA O PRIJEVOZU PUTNIKA I NJIHOVE PRTLJAGE MOREM IZ 2002. GODINE

3.1.1 Područje primjene

Atenska konvencija iz 2002. godine primjenjuje se, baš kao i Atenska konvencija iz 1974. godine, na svaki međunarodni prijevoz:

- a) ako brod vije zastavu ili je registriran u državi ugovornici Konvencije
- b) ako je ugovor o prijevozu sklopljen u državi ugovornici, ili
- c) ako je luka polaska ili odredišta (prema ugovoru o prijevozu) u državi ugovornici.⁵⁶

O međunarodnom prijevozu je riječ:

- d) ako se, prema ugovoru o prijevozu, mjesto polaska i mjesto odredišta nalaze u dvije različite države, ili
- e) u samo jednoj državi, ako se prema ugovoru o prijevozu ili redu plovidbe, usputna luka nalazi u drugoj državi.⁵⁷

⁵² Atenska konvencija iz 1974. godine bila je na snazi u 36 država sve do stupanja na snagu Atenske konvencije iz 2002. godine (23. travnja 2014. godine) kada je stupio na snagu „otkaz“ koji su morale izjaviti države koje su ratificirale konvenciju iz 2002. godine. Od 23. travnja 2014. Atenska konvencija iz 1974. godine više ne obvezuje: Albaniju, Belgiju, Belize, Hrvatsku, Grčku, Latviju, Srbiju i Ujedinjeno Kraljevstvo, a od 7. studenoga 2014. ni Irsku, budući da od 8. studenoga 2014. Irsku obvezuje Konvencija iz 2002. godine. Preuzeto s mrežne stranice IMO-a (www.imo.org), stanje na dan 31. kolovoza 2014., posjećeno 15. studenoga 2014.

⁵³ Podatci dostupni na www.imo.org., stanje na dan 31. kolovoza 2014., posjećeno 15. rujna 2014.

⁵⁴ Čl. 17. st. 5. Atenske konvencije iz 2002. godine. Ova odredba posljedica je toga što „Atenska konvencija“ iz 2002. godine po pravnoj prirodi nije konvencija (međunarodni ugovor) nego protokol na međunarodni ugovor, a posljedica obvezivanja Protokolom iz 2002. pristanak je na poštovanje *skupa pravila* koji taj Protokol „stvara“ i koji se naziva *Atenska konvencija iz 2002. godine*. O tome više *infra*, u bilješci br. 18.

⁵⁵ Vidjeti *infra*, bilješka br. 52.

⁵⁶ Čl. 2. st. 1. Atenske konvencije iz 2002. godine (identičan je i čl. 2. st. 1. Atenske konvencije iz 1974. godine).

⁵⁷ Čl. 1. st. 9. Atenske konvencije iz 2002. godine.

3.1.2 Temelji i granice odgovornosti

Prema Atenskoj konvenciji iz 1974. godine prijevoznik za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika odgovara na temelju tzv. *dokazane krivnje*.⁵⁸ To znači da je na tužitelju teret dokaza da su smrt ili tjelesna ozljeda nastali zbog krivnje (što uključuje i nemarnost) prijevoznika i/ili osoba za koje prijevoznik odgovara.⁵⁹ Tužitelj mora dokazati i da je štetni događaj nastao za vrijeme prijevoza, opseg štete te uzročnu vezu između štetnog događaja i štete.

Ipak, ako je šteta nastala kao posljedica pomorske nezgode (*brodolom, sudar, nasukanje, eksplozija, požar ili mana broda*⁶⁰) prijevoznik odgovara na temelju *pretpostavljene krivnje*,⁶¹ što znači da tužitelj ne mora dokazivati krivnju. Prema načelu pretpostavljene krivnje, tuženi je taj koji u parnici može pokušati dokazati da krivnje nema, što će učiniti ako dokaže da je postupao s dužnom pozornošću, odnosno da je poduzeo sve razumne mjere kako bi se izbjegao štetni događaj. Atenska konvencija iz 1974. godine ni u kojem slučaju nije predviđala objektivnu odgovornost kao temelj odgovornosti prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika te se na taj način odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika u pomorskom prijevozu znatno udaljavala od odgovornosti prijevoznika u ostalim granama transportnog prava gdje se u načelu, odgovornost temelji na tzv. relativnom kauzalitetu (objektivnoj odgovornosti) ili, iznimno, na pretpostavljenoj krivnji.⁶² Iako je bilo prijedloga⁶³ da bi prema uzoru na tzv. *Montrealску konvenciju*,⁶⁴ kojom se uređuje odgovornost prijevoznika u zračnom prijevozu putnika, trebalo uvesti načelo objektivne odgovornosti prijevoznika i za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika nastale za vrijeme pomorskog prijevoza, neovisno o tome je li riječ o štetama koje su posljedica pomorske nezgode ili ne, takvo rješenje nije prihvaćeno, prije svega jer prijevoznik u pomorskom prijevozu u znatno manjoj mjeri može kontrolirati ponašanje putnika koje nerijetko dovodi do nezgoda koje prijevoznik nije mogao spriječiti ni predvidjeti primjenjujući dužnu pozornost. Upravo zbog toga neki smatraju da je odgovornost pomorskog prijevoznika prema načelu objektivne odgovornosti apsolutno neprikladna, budući da položaj putnika na brodu treba usporediti s položajem gosta u hotelu, gdje „hotelijer“ ne odgovara za štete nastale zbog smrti ili tjelesnih ozljeda svojih gostiju prema načelu objektivne odgovornosti.⁶⁵

58 Čl. 3. st. 1. Atenske konvencije iz 1974. godine.

59 Prijevoznik je odgovoran za radnje ili propuste svojih radnika ili zastupnika (punomoćnika), ali samo u vezi s poslovima koje obavljaju u okviru svog zaposlenja. Na isti način prijevoznik odgovara i kada prijevoz obavlja stvarni prijevoznik, stoga je odgovoran i za djela i propuste radnika i zastupnika (punomoćnika) stvarnog prijevoznika kada djeluju u granicama svojeg zaposlenja. (čl. 3. Atenske konvencije iz 1974. godine).

60 Čl. 3. st. 3. Atenske konvencije iz 1974. godine.

61 Čl. 3. st. 3. Atenske konvencije iz 1974. godine.

62 Vidjeti: Kroger, Bernd, *Passengers carried by sea – should they be granted the same rights as airline passengers?*, CMY Yearbook, Singapur, 2001, dostupno na: http://www.estig.ipbeja.pt/~ac_direito/asairline.pdf, posjećeno 1. rujna 2014.; Marin, J., *op. cit.* u bilj. 45, str. 997. – bilješka br. 88.

63 Na uvođenju objektivne odgovornosti inzistirali su Japan, Norveška i Belgija, dok su se snažno odupirale Grčka i Švedska. Prema: Pospišil-Miler, M., *op. cit.* u bilj. 9, str. 233.

64 *Convention for the Unification of Certain Rules for International carriage by Air*, Montreal, 28. svibnja 1999. godine, prema kojoj prijevoznik za štete nastale zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika odgovara do iznosa od 100.000 SDR-a na temelju objektivne odgovornosti, a više od tog iznosa (neograničeno) odgovara na temelju pretpostavljene krivnje, neovisno o tome je li šteta nastala kao posljedica nezgode u prometu ili ne. Prema: Debeljak-Rukavina, Sandra, *Odgovornost prijevoznika u domaćem i međunarodnom prijevozu putnika i prtljage zrakom*, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, br. 2, 2002., str. 342.

65 Vidjeti više u: Pospišil-Miler, M., *op. cit.* u bilj. 9, str. 234.

Nakon dugih pregovora, Atenskom konvencijom iz 2002. godine, predviđeno je sljedeće rješenje: uvedena su dva sustava odgovornosti prema kojima temelj prijevoznikove odgovornosti ovisi o tome je li šteta posljedica pomorske nezgode ili ne. Shodno navedenom, ako je šteta zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika uzrokovana pomorskom nezgodom,⁶⁶ prijevoznik odgovara na temelju *objektivne (kauzalne)* odgovornosti,⁶⁷ što znači da prijevoznik odgovara i za štetu koju nije skrivio. Naime, od objektivne odgovornosti nije se moguće ekskulpirati (budući da se krivnja ne traži), ali postoje egzoneracijski razlozi (veoma ograničeni) na koje se prijevoznik može pozvati kako bi se oslobodio odgovornosti, ako ih uspije dokazati.

Ti razlozi su sljedeći:

- a) šteta je posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata ili izuzetne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave⁶⁸ (*rat, oružani sukob ili viša sila*)
- b) šteta je u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjene s namjerom da se prouzroči šteta⁶⁹ (*kvalificirana krivnja treće osobe*)
- c) šteta je u cijelosti ili djelomično prouzročena krivnjom ili nemarnošću samog putnika⁷⁰ (*krivnja putnika*).

Treba uočiti da u točki „a“ nije izričito naveden teroristički čin kao vrsta oružanog ili ratnog sukoba, dok točka „b“ (ako uzmemo da se i teroristički akt može smatrati radnjom treće osobe koja je učinjena s namjerom da se prouzroči šteta) zbog sintagme „u cijelosti“ ne pruža mogućnost oslobođenja od odgovornosti ako je šteta djelomično izazvana terorističkim aktom. Ovakva regulacija odgovornosti za štetu nastalu zbog terorističkog akta, prema mišljenju mnogih autora, osnovni je razlog zbog kojeg Konvencija (ni nakon usvajanja *Rezerve i Smjernica* IMO-a kojima se ovaj problem nastojao riješiti) nije stupila na snagu na međunarodnoj razini čak dvanaest godina.⁷¹

Ipak, objektivna odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika koje su nastale kao posljedica pomorske nezgode, nije neograničena. Naime, objektivna odgovornost prijevoznika ograničena je na iznos od 250.000 SDR-a po putniku i nezgodi.⁷² Za štetu čija visina prelazi navedeni iznos, prijevoznik će odgovarati jedino ako se ne uspije ekskulpirati, odnosno ako ne uspije dokazati da je šteta nastala bez njegove krivnje, što znači da odgovara na temelju tzv. *pretpostavljene krivnje*. Na temelju pretpostavljene krivnje prijevoznik odgovara do iznosa od 400.000 SDR-a po putniku i nezgodi.⁷³ Ovakav sustav odgovornosti gdje do određenog iznosa prijevoznik odgovara po načelu objektivne odgovornosti, a nakon toga po načelu

66 Člankom 3. stavkom 5. t. (a) Atenske konvencije iz 2002. godine proširena je lista pomorskih nezgoda tako što je izričito navedeno i *prevrnuće broda*, što nije bilo navedeno u Konvenciji iz 1974. godine.

67 Čl. 3. st. 1. Atenske konvencije iz 2002. godine.

68 Čl. 3. st. 1. t. (a) Atenske konvencije iz 2002. godine.

69 Čl. 3. st. 1. t. (b) Atenske konvencije iz 2002. godine.

70 Je li postojala krivnja putnika ili ne, sud procjenjuje prema odredbama svog nacionalnog prava. (čl. 6. Atenske konvencije iz 2002. godine).

71 O tome više *infra*, u uvodnom dijelu rada.

72 Čl. 3. st. 1. Atenske konvencije iz 2002. godine. S pomoću navedene odredbe, Konvencijom iz 2002. godine izmijenjen je i kriterij prema kojem se izračunava granica prijevoznikove odgovornosti. Naime, prema Konvenciji iz 1974. godine, kriterij je bio „po putniku i putovanju“, a od 2002. godine, kriterij je „po putniku i nezgodi“ što znači da se iznos do kojeg prijevoznik odgovara može i multiplicirati, ako šteta nastane kao posljedica više pomorskih nezgoda.

73 Čl. 3. st. 1. u kombinaciji s čl. 7. st. 1. Atenske konvencije iz 2002. godine.

pretpostavljene krivnje, u teoriji je poznat pod nazivom *dvostupanjski* (engl. *two-tier*) sustav odgovornosti.

Za štete čiji iznos prelazi 400.000 SDR-a po putniku i nezgodi, prijevoznik u načelu ne odgovara. Ipak, ograničenje prijevoznikove odgovornosti nema nikakvu važnost ako je prijevoznik štetu prouzročio s namjerom ili bezobzirno i sa sviješću da bi šteta vjerojatno mogla nastupiti, budući da u tom slučaju prijevoznik odgovara neograničeno.⁷⁴

Ako šteta zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika nije nastupila kao posljedica pomorske nezgode, prijevoznik odgovara na temelju *dokazane krivnje*,⁷⁵ što znači da je u tom dijelu Konvencija iz 1974. godine ostala neizmijenjena. Iznos do kojeg prijevoznik odgovara i ovdje iznosi 400.000 SDR-a po putniku i nezgodi, s time da ograničenje odgovornosti ne vrijedi ako je šteta prouzročena zbog kvalificirane krivnje prijevoznika.⁷⁶

Konvencijom je predviđeno da države ugovornice mogu odredbama svojeg nacionalnog prava utvrditi i višu granicu odgovornosti od 400.000 SDR-a po putniku i događaju ili čak predvidjeti neograničenu odgovornost prijevoznika za štete zbog povrede tjelesnog integriteta putnika. Riječ je o tzv. *opt-out* klauzuli,⁷⁷ koja zasigurno neće pridonijeti međunarodnom usklađivanju pravne regulative, što je cilj radi kojeg se međunarodne konvencije usvajaju.

3.1.3. Obvezno osiguranje odgovornosti i izravna tužba prema osiguratelju

Važna novina Atenske konvencije iz 2002. godine jest uvođenje obveznog osiguranja odgovornosti za štete nastale zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika.⁷⁸ Riječ je o osiguranju koje je obvezna ishoditi osoba koja stvarno obavlja prijevoz ili dio prijevoza, ako je brod ovlašten prevoziti više od dvanaest putnika.⁷⁹ Visina obveznog osiguranja od odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika iznosi 250.000 SDR-a po putniku i događaju,⁸⁰ što znači da se podudara s iznosom do kojeg prijevoznik odgovara na temelju objektivne odgovornosti.

Kada je riječ o obveznom osiguranju od odgovornosti, svaka država koja je ugovornica Konvencije ima dvije osnovne obveze. Kao prvo, ne smije dopustiti plovidbu brodovima koji viju njezinu zastavu, ako nemaju svjedodžbu o osiguranju odgovornosti. Kao drugo, svaka država koja je ugovornica Konvencije mora osigurati da svaki brod koji uplovljava u luku ili isplovljava iz luke te države, bez obzira na to gdje je upisan, mora imati navedeno osiguranje.⁸¹ Ovime se nastoji posti-

74 Čl. 13. Atenske konvencije iz 2002. godine.

75 Čl. 3. st. 2. Atenske konvencije iz 2002. godine.

76 Čl. 7. u kombinaciji s čl. 13. Atenske konvencije iz 2002. godine.

77 Čl. 7. st. 2. Atenske konvencije iz 2002. godine. Pretpostavlja se da je tzv. *opt-out* klauzula unesena u tekst Konvencije kako bi se omogućilo da države koje su inzistirale na visokim iznosima ograničenja (većim od 400.000 SDR-a po putniku i događaju) ipak pristupe Konvenciji. Prije svega se to odnosi na SAD, budući da SAD u svojem nacionalnom zakonodavstvu već predviđa neograničenu odgovornost prijevoznika. Konvencija iz 1974. imala je sličnu normu kojom je bilo predviđeno da države mogu predvidjeti veći iznos ograničenja ili neograničenu odgovornost, ali samo za svoje prijevoznike (čl. 7. st. 2. Atenske konvencije iz 1974. godine).

78 Ova obveza uvedena je po uzoru na obveze ustanovljene konvencijama kojima se regulira odgovornost za štete zbog onečišćenja mora s brodova.

79 Čl. 4. (bis) st. 1. Atenske konvencije iz 2002. godine.

80 Čl. 4. (bis) st. 1. Atenske konvencije iz 2002. godine.

81 Čl. 4. (bis) st. 12. i 13. Atenske konvencije iz 2002. godine; Više u: Marin, J., *op. cit.* u bilj. 1, str. 59.

ći veća sigurnost putničkih brodova, budući da nijedno (ozbiljno) osiguravajuće društvo neće osigurati od odgovornosti prijevoznika čiji brod ne ispunjava sve propisane sigurnosne standarde.

Iako se među mnogim autorima pojavila bojazan da će prijevoznici radije upisati brod u registar države koja nije ugovornica Konvencije te putovanja usmjeriti u zemlje koje nisu ugovornice Konvencije, kako ne bi morali ishoditi obvezno osiguranje od odgovornosti i time povećati troškove plovidbenog pothvata, pokazalo se da je navedena bojazan bila neopravdana, što se najbolje vidi iz primjera RH u kojoj su odredbe o obvezatnom osiguranju odgovornosti na snazi od 31. prosinca 2012. godine, a broj *cruisera* koji pristaju u lukama naših priobalnih gradova iz godine u godinu raste.⁸²

Potrebno je napomenuti da su brojne države (primjerice, SAD i većina članica EU-a) inzistirale da se odredbe o obveznom osiguranju odgovornosti unesu u tekst Konvencije iz 2002. godine, budući da je u njihovim nacionalnim zakonodavstvima obvezno osiguranje od odgovornosti već bilo predviđeno. Stoga su, za prijevoznike iz tih zemalja, prijevoznici iz zemalja koje takvo osiguranje ne zahtijevaju, predstavljali nelojalne konkurente, budući da je trošak njihova plovidbenog pothvata znatno niži, što se u konačnici odražava i na cijenu putnih karata.⁸³

Tijekom usvajanja teksta Konvencije, nije bilo većih prijepora glede odredaba o obveznom osiguranju, ali je prijepora bilo glede visine obveznog osiguranja, odnosno granice odgovornosti osiguratelja.⁸⁴ U konačnici je odlučeno da visina obveznog osiguranja iznosi 250.000 SDR-a po putniku i događaju, što je ujedno i granica do koje odgovara osiguratelj (čak i ako prijevoznik odgovara za veću štetu jer se ne može ekskulpirati od pretpostavljene krivnje).⁸⁵ Navedeni iznos znatno je veći od iznosa koji su predlagali *P&I* klubovi,⁸⁶ i u tome treba pronaći osnovni razlog zašto je trebalo proteći čak dvanaest godina da Konvencija stupi na snagu na međunarodnoj razini.

Kako bi se dodatno poboljšao pravni položaj oštećenog, u postupcima u kojima ostvaruje naplatu tražbina po osnovi naknade štete, Atenska konvencija iz 2002. godine predviđa mogućnost podizanja izravne tužbe protiv osiguratelja, ako je riječ o tražbini koja je pokrivena obveznim osiguranjem odgovornosti (do 250.000 SDR-a po putniku i događaju).⁸⁷ Usmjeri li tužitelj tužbu izravno protiv osiguratelja, osiguratelj ima na raspolaganju sva pravna sredstva koja bi imao i prijevoznik, odnosno stvarni prijevoznik.⁸⁸ Uz to, osiguratelj može prigovoriti da je šteta nastala zbog namjernog protupravnog ponašanja osiguranika (tzv. *willful misconduct*⁸⁹), što znači da tada

82 Prema podacima Državnog zavoda za statistiku, u razdoblju od siječnja do prosinca 2013. godine, ostvareno je 828 kružnih putovanja stranih brodova u Republici Hrvatskoj. Na tim brodovima bilo je 1,237.623 putnika koji su u RH boravili ukupno 1.638 dana, što je u prosjeku dva dana. U odnosu na isto razdoblje 2012., broj putovanja veći je za 3,2%, a broj putnika koji su na taj način ušli u Republiku Hrvatsku veći je za 7,2%. Ukupan broj dana boravka tih putnika u istom razdoblju uvećan je za 10,2%. Podaci preuzeti s: <http://www.putovnica.net/vijesti/hrvatska/u-2013-godini-u-hrvatsku-je-krstasima-pristiglo-7-2-vise-putnika>, objavljeno 12. veljače 2014., posjećeno 15. rujna 2014.

83 Vidjeti više u: Marin, J., *op. cit.* u bilj. 1., str. 57.

84 Prema: Pospišil-Miler, M., *op. cit.* u bilj. 9, str. 238. – 239.

85 Marin, J., *op. cit.* u bilj. 1., str. 60.

86 Vidjeti više u: Pospišil-Miler, M., *op. cit.* u bilj. 9, str. 238. – 239.

87 Čl. 4. (bis) st. 10. Atenske konvencije iz 2002. godine.

Treba naglasiti da je mogućnost direktne tužbe protiv osiguratelja u izravnoj suprotnosti s osnovnim načelima poslovanja tzv. *P&I* klubova koji djeluju prema načelu uzajamnosti, a osnovni preduvjet da bi član kluba imao pravo na naknadu od *P&I* kluba jest taj da je izvršio plaćanje prema trećima, u ovom slučaju, putnicima (tzv. *pay to be payed rule*). Više o obveznom osiguranju od odgovornosti i izravnoj tužbi protiv osiguratelja, vidjeti u: Ćorić, D., *op. cit.* u bilj. 16, str. 924.; Pospišil-Miler, M., *op. cit.* u bilj. 9, str. 239. – 244.; Padovan, Adriana Vincenca, *Direct Action of a Third Party against the Insurer in Marine Insurance with a Special Focus on the Developments in Croatian Law*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 42, br. 157, 2003., str. 35. – 83.

88 Čl. 4. (bis) st. 10. Atenske konvencije iz 2002. godine.

89 Prigovor na temelju kojeg osiguratelj može odbiti isplatu naknade osiguraniku, odnosno u slučaju izravne tužbe, prigovor na

oštećeni tužbu može usmjeriti jedino protiv prijevoznika (ili stvarnog prijevoznika, ako je riječ o različitim osobama) koji će za štetu odgovarati neograničeno, budući da u slučaju namjernog počinjenja štete nema mogućnosti ograničenja odgovornosti štetnika.⁹⁰

3.2 UREDBA EUROPSKE UNIJE 392/2009

3.2.1. Područje primjene

Kao što je prikazano u dijelu I. ovog rada, na temelju prijedloga Europske komisije iz studenog 2008. godine,⁹¹ Europski parlament i Vijeće prihvatili su 29. travnja 2009. godine, Uredbu 392/2009 o *odgovornosti prijevoznika za putnike u slučaju pomorske nezgode*,⁹² na temelju koje su odredbe Atenske konvencije iz 2002. godine (zajedno s tekstem IMO *Rezerve i Smjernica*) postale obvezujuće za cijelo područje Europske unije. Uredbom je predviđeno da stupa na snagu (čime izravno postaje obvezujuća za sve države članice EU-a) danom stupanja na snagu Atenske konvencije iz 2002. godine, odnosno 31. prosinca 2012. godine, ako do navedenog datuma Atenska konvencija iz 2002. godine ne stupi na snagu na međunarodnoj razini.⁹³

Kako do 31. prosinca 2012. godine Atenska konvencija iz 2002. godine nije stupila na snagu, tog je datuma Uredba 392/2009 postala obvezujuća za sve države članice EU-a, ali i za Hrvatsku koja još nije bila punopravna članica EU-a, budući da je izjavila da su od navedenog datuma odredbe Uredbe obvezujuće i za RH.⁹⁴ Od navedenog datuma Uredba se primjenjuje i na države članice tzv. Europskog gospodarskog prostora (engl. *European Economic Area*, skraćeno: EEA)⁹⁵ koje nisu članice EU-a, što znači da se primjenjuje i na Norvešku, Island i Lihtenštajn.⁹⁶

Uredba 2009/392 primjenjuje se na međunarodna putovanja brodom:

- a) ako je mjesto isplovljavanja ili odredišta, prema ugovoru o prijevozu, u državi članici EU-a
- b) ako je ugovor sklopljen u državi članici EU-a (neovisno o tome kamo brod plovi i čiju zastavu vije)
- c) ako brod vije zastavu države članice EU ili je upisan u njezin registar brodova.⁹⁷

temelju kojeg osiguratelj kao tuženi može odbiti tužbeni zahtjev tužitelja, ako je šteta tužitelju nastupila kao posljedica vlastitog, namjernog, protupravnog čina osiguranika. Više o *willful misconduct*, Marin, J., *op. cit.* u bilj. 1, str. 60.; Pospišil-Miler, M., *op. cit.* u bilj. 9, str. 243. – 244.

90 Čl. 13. Atenske konvencije iz 2002. godine.

91 Commission Opinion, Brussels, 26. studenoga 2008. COM (2008) 831 final.

92 Regulation (EC) No 392/2009 of The European Parliament and of The Council of 23 April 2009 on the *Liability of Carriers of Passengers by Sea in the Event of Accidents*, OJ L 131/24, 28. svibnja 2009.

93 Čl. 12. Uredbe.

94 „Croatia has given a notice that it will apply the Regulation from 31st December 2012 as a part of its *acquis communautaire* ahead of formal accession to the Union on 1st July 2013“, preuzeto s: www.shipownersclub.com, objavljeno 1. listopada 2012. godine, posjećeno 1. rujna 2014. godine.

95 Europski gospodarski prostor nastao je 1. siječnja 1994. godine, sporazumom između tadašnjih dvanaest država članica EEZ-a (danas EU) i EFTA-e s ciljem stvaranja jedinstvenog tržišta na kojem bi se poštovala sloboda kretanja ljudi, roba, usluga i kapitala. Izvor: <http://eeas.europa.eu/eea/>, posjećeno 1. rujna 2014.

96 „By virtue of the EEA Treaty, EEA states have an obligation to implement and apply the Regulation (EC) No 392/2009 by 31st December 2012“, preuzeto s: www.shipownersclub.com, objavljeno 1. listopada 2012. godine, posjećeno 1. rujna 2014. godine.

97 Čl. 2. Uredbe.

Usto, Uredba se primjenjuje i na domaća putovanja (tzv. kabotaže) unutar država članica EU-a koja se odvijaju brodovima A i B klase.⁹⁸ Uredbom je predviđeno da države članice mogu odgoditi primjenu Uredbe za putovanja brodovima A kategorije do 31. prosinca 2016. godine, odnosno za putovanja brodovima B kategorije do 31. prosinca 2018. godine.⁹⁹ Velik broj država članica EU-a iskoristilo je mogućnost odgode do navedenih datuma, (npr. Velika Britanija, Italija, Španjolska, Belgija, Latvija, Njemačka, Estonija, Cipar, Grčka, Irska).¹⁰⁰ Među manjim brojem država koje nisu odgodile primjenu Uredbe na domaća putovanja brodovima A i B kategorije je i Hrvatska te primjerice, Poljska, Švedska, Francuska.¹⁰¹ Uredba predviđa da države mogu proširiti primjenu Uredbe i na domaći prijevoz brodovima C i D kategorije, što su, primjerice, učinile Nizozemska, Finska i Danska.¹⁰²

3.2.2. Temelji i granice odgovornosti

Budući da Uredba 392/2009 implementira odredbe sadržane u Atenskoj konvenciji iz 2002. godine, sve što je u poglavlju 3.1.2. rečeno o načelima i granicama odgovornosti prijevoznika prema Atenskoj konvenciji iz 2002. godine, vrijedi i za Uredbu 392/2009. Ukratko, ako je riječ o šteti zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika koja nije posljedica pomorske nezgode, prijevoznik odgovara na temelju dokazane krivnje, ali ograničeno, tj. do iznosa od 400.000 SDR-a po putniku i događaju. Ako je šteta posljedica pomorske nezgode, prijevoznik odgovara do iznosa od 250.000 SDR-a po putniku i događaju na temelju objektivne odgovornosti, odnosno do iznosa od 400.000 SDR-a po putniku i događaju na temelju pretpostavljene krivnje. U slučaju kvalificirane krivnje prijevoznika, ograničenja odgovornosti ne vrijede. Prijevoznik je obvezan ishoditi osiguranje od odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, a oštećeni putnik ima mogućnost tužbu izravno usmjeriti protiv osiguratelja (za iznose koji su pokriveni obveznim osiguranjem, tj. do 250.000 SDR-a po putniku i događaju).¹⁰³

Uredba 392/2009, baš kao i Atenska konvencija iz 2002., predviđa da države članice mogu predvidjeti i viši iznos ograničenja prijevoznikove odgovornosti, odnosno da mogu predvidjeti i neograničenu odgovornost prijevoznika. Smatramo da ovakvo rješenje nije pogodno za unifikaciju prava kako na regionalnoj tako ni na međunarodnoj, što je cilj radi kojeg se donose, ne samo konvencije, već i izvori prava primjenjivi na regionalnoj razini.

Potrebno je napomenuti da Uredba dodatno proširuje prava putnika tako što predviđa da zbog smrti ili tjelesne ozljede, koja je posljedica pomorske nezgode, stvarni prijevoznik mora platiti predujam na ime neposrednih troškova proporcionalno pretrpljenoj šteti, u roku od 15 dana od identifikacije osobe koja ima pravo na naknadu, pri čemu predujam za štetu zbog smr-

98 Riječ je o kategorizaciji prema čl. 4. Direktive Europskog parlamenta i Vijeća o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove, Directive 98/18/EC.

99 Čl. 11. Uredbe.

100 Preuzeto s: *Entry into force of the Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the Liability of Carriers of Passengers by Sea in the Event of Accidents („PLR“)*, objavljeno 10. prosinca 2012. godine, dostupno na: www.ukpandi.com. Posljednji put posjećeno 1. rujna 2014. godine.

101 *Loc. cit.*

102 *Loc. cit.*

103 Vidjeti čl. 3. st. 1. i 2. Uredbe.

ti ne može biti manji od 21.000 eura po putniku.¹⁰⁴ Usto, Uredbom je izričito propisano i pravo putnika na pravodobno obavještanje o njegovim pravima koja proizlaze iz Uredbe. Ako je ugovor sklopljen na području države članice EU-a, putnik mora biti obaviješten o svojim pravima već pri sklapanju ugovora o prijevozu, a ako je ugovor sklopljen izvan EU-a, a putovanje započinje u EU-u, putnik mora biti obaviješten o svojim pravima prije početka putovanja.¹⁰⁵ I odredba o pravu putnika na pravodobno obavještanje o njegovim pravima i odredba o pravu na predujam, našle su svoje mjesto u Uredbi po uzoru na *Montrealsku konvenciju* kojom su navedena prava jamčena putnicima koji se koriste zračnim prijevozom. Uz sve navedeno, Uredba jamči i pravo na naknadu punog iznosa štete nastale zbog zamijene ili popravka medicinskih pomagala koje se time izuzima iz ograničenja odgovornosti za štetu na prtljazi.¹⁰⁶

3.3 POMORSKI ZAKONIK

3.3.1 Područje primjene

Pomorski zakonik¹⁰⁷ (dalje u tekstu: PZ), i dalje se primjenjuje na odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, ako je šteta nastala u tzv. nacionalnoj plovidbi na brodu koji ne spada u tzv. A ili B kategoriju – kako su definirane Direktivom 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća *o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove*.¹⁰⁸ Naime, Uredba 392/2009 *o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća*, kao što je već prikazano u dijelu 3.2.1., primjenjuje se samo na prijevoz putnika u međunarodnoj plovidbi te na prijevoz putnika u domaćoj plovidbi kada se prevoze brodovima tzv. A ili B kategorije.¹⁰⁹

3.3.2 Temelji i granice odgovornosti

Odredbe PZ-a kojima se uređuje odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika u domaćoj plovidbi na brodovima C ili D kategorije, izrađene su prema uzoru na Atensku konvenciju iz 1974. godine, izmijenjenu i dopunjenu protokolima iz 1976. i 1990. godine. Protokol Atenske konvencije iz 1990. godine Republika Hrvatska je ratificirala, ali nikada nije stupio na snagu na međunarodnoj razini. Nakon što je Hrvatska ratificirala navedeni Protokol, uskladila je PZ s njegovim normama te su na taj način norme Protokola iz 1990. implementirane u hrvatski pravni sustav prije nego što je (tj. a da nije nikada) stupio na snagu na međunarodnoj razini.¹¹⁰ Naime, Atenska konvencija iz 1974. dopunjena Protokolom iz 1976. godine, koja je tada

¹⁰⁴ Čl. 6. Uredbe.

¹⁰⁵ Članak 7. Uredbe.

¹⁰⁶ Članak 4. Uredbe.

¹⁰⁷ Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013.

¹⁰⁸ Directive 2009/45 EC of The European Parliament and of The Council of 6 May 2009 on safety rules and standards for passenger ships OJ L 163/1, 25. lipnja 2009.

¹⁰⁹ Čl. 612. st. 2. PZ-a.

¹¹⁰ Hrvatska je odredbe Protokola iz 1990. godine implementirala u Pomorski zakonik 2004. godine. Vidjeti: PZ, Narodne novine, br. 181/2004.

(2004. godine) obvezivala Republiku Hrvatsku, dopuštala je državama koje su obvezane Konvencijom da u svojim nacionalnim propisima, za domaće prijevoznike, predvide više granice odgovornosti nego što su predviđene Konvencijom. Kako Protokol iz 1990. nije donio ništa novo osim viših granica prijevoznikove odgovornosti, Republika Hrvatska je, uskladivši svoj Pomorski zakonik s odredbama tog Protokola, iskoristila mogućnost koju je glede određivanja većih granica prijevoznikove odgovornosti pružala Konvencija iz 1974. godine.

U skladu s navedenim, prema PZ-u, u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika u domaćoj plovidbi brodom C ili D kategorije, prijevoznik za štetu odgovara na temelju *dokazane krivnje*.¹¹¹ Riječ je o načelu odgovornosti koji nije uobičajeno u transportnom pravu te se već 1974. godine (kada je predviđeno Atenskom konvencijom) smatralo neadekvatnim za osiguranje brze i sigurne naplate putnicima oštećenim za vrijeme prijevoza morem.¹¹² Naime, prema načelu dokazane krivnje, tužitelj mora dokazati da se štetni događaj koji je uzrokovao štetu dogodio za vrijeme prijevoza, mora dokazati štetu i visinu štete te uzročnu vezu između štetnog događaja i štete. Uz to, mora dokazati i krivnju prijevoznika ili osoba koje rade za prijevoznika, što znači da mora dokazati da prijevoznik ili osobe koje rade za njega nisu primijenile pozornost koju su bile dužne primijeniti te je zbog toga došlo do štetnog događaja koji je uzrokovao štetu.¹¹³ Ovakvo zakonsko određenje stavlja tužitelja (u pravilu oštećenog putnika ili njegove nasljednike) u bitno lošiji položaj nego što bi bio da je kao temelj odgovornosti predviđena objektivna odgovornost ili pretpostavljena krivnja, kao što je to u ostalim granama transportnog prava – neovisno o tome je li riječ o domaćem ili međunarodnom prijevozu putnika. Pomorski zakonik, ipak, kao iznimno pravilo predviđa *pretpostavljenu krivnju* kao temelj prijevoznikove odgovornosti – ako je šteta zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika nastala kao posljedica pomorske nezgode, u što PZ taksativno nabroja: *brodolom, sudar, nasukanje, eksploziju, požar ili manu broda*,¹¹⁴ ali ne nabroja prevrnuće broda koje je Protokolom iz 2002. godine uvršteno u Atensku konvenciju, a potom i u Uredbu 392/2009, kao vrsta pomorske nezgode.

Odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika ograničena je na 175.000 SDR-a po putniku i putovanju,¹¹⁵ što znači da se u odnosu na odredbe kojima se regulira ograničenje odgovornosti prijevoznika u međunarodnom prijevozu, ali i u domaćem prijevozu brodovima A ili B kategorije, razlikuje ne samo po znatno nižem iznosu ograničenja, nego i prema kriteriju s pomoću kojeg se izračunava granica prijevoznikove odgovornosti *in concreto*, budući da se granica odgovornosti može znatno razlikovati ovisno o tome računa li se *po putniku i putovanju* ili *po putniku i događaju*, pri čemu je prvo navedeni modus znatno nepovoljniji za putnika, ako je štetu uzrokovalo više događaja za vrijeme istog putovanja.

Obvezno osiguranje od odgovornosti za štetu te mogućnosti izravne tužbe prema osiguratelju, PZ-om nisu predviđeni za kabotažu brodovima C i D kategorije.

U prošlosti, kada se Pomorski zakonik usklađivao s odredbama međunarodnih konvencija kojima se regulirala odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika u pomorskom prijevozu, PZ je predviđao isti sustav pravila kako za štetu nastalu u međunarodnom prijevozu, tako za štetu nastalu u domaćem prijevozu (osim što je od 2004. godine, kada je implementirao odredbe Protokola iz 1990., predviđao višu granicu do koje odgovaraju domaći

111 Čl. 613. st. 1. PZ-a.

112 Vidjeti više u djelima citiranima *infra*, u bilješci br. 62.

113 Vidjeti više u: Marin, J., *op. cit.* u bilj. 45, str. 998.

114 Čl. 615. st. 1. PZ-a.

115 Čl. 620. st. 1. ZTD-a.

prijevoznici, budući da Protokol iz 1990. nikada nije stupio na snagu na međunarodnoj razini, pa se nije mogao primjenjivati na međunarodni prijevoz). Zahvaljujući Uredbi 392/2009 koja je implementirala odredbe Atenske konvencije iz 2002. godine te ih na taj način učinila obvezujućim za sve država članice EU-a, došlo je do raskola glede uređenja prijevoznikove odgovornosti, ovisno o tome je li riječ o domaćem ili međunarodnom prijevozu, odnosno ovisno o tome je li riječ o prijevozu brodovima A i B ili C i D kategorije. Naime, budući da Hrvatska nije odgodila primjenu Uredbe na kabotažu brodovima A i B kategorije do kraja 2016., odnosno 2018. godine, niti je odredbe Uredbe proširila na brodove C i D kategorije koji se koriste u kabotaži, došlo je do situacije da jedan režim odgovornosti vrijedi za međunarodni prijevoz (te za kabotažu brodovima A i B kategorije), a drugi (za putnike znatno nepovoljniji režim) za kabotažu brodovima C i D kategorije. Ovakav „raskol“ u vezi s prijevoznikovom odgovornosti, ovisno o tome je li plovidba međunarodna ili ne, odnosno ovisno o tome odvija li se brodovima A i B kategorije ili ne, smatramo nelogičnim i neopravdanim. Stoga smatramo da bi primjenu Uredbe 392/2009 što prije trebalo proširiti i na kabotažu brodovima C i D kategorije kako bi se sigurnost i pravni položaj putnika koji na taj način plove izjednačili sa sigurnošću i pravnim položajem putnika koji plove u međunarodnoj plovidbi, odnosno u domaćoj plovidbi na tzv. brodovima A i B kategorije.

4. ZAKLJUČAK

Atenska konvencija iz 2002. godine stupila je na snagu 23. travnja 2014. godine, godinu dana nakon što joj je pristupilo (ili ju je ratificiralo) deset država, koliko je bilo potrebno da stupi na snagu na međunarodnoj razini. Neminovno je riječ o instrumentu koji znatno poboljšava pravni položaj putnika u parnicama za naknadu štete zbog povrede tjelesnog integriteta za vrijeme pomorskog prijevoza, budući da je *postrožen temelj prijevoznikove odgovornosti* (u pravilu objektivna odgovornost ili pretpostavljena krivnja, a samo iznimno dokazana krivnja), *značajno povećana granica do koje prijevoznik odgovara te omogućeno podnošenje tužbe izravno protiv osiguratelja* – što su mjere koje bi postupak naknade štete trebale učiniti jednostavnijim i bržim. Usto, prijevoznici moraju pribaviti *obvezno osiguranje od odgovornosti*, što znači da moraju poštovati sve sigurnosne standarde koje osiguratelji zahtijevaju, što bi trebalo pridonijeti većoj sigurnost plovidbenih pothvata, a time i putnika. Međutim, nove obveze koje su nametnute prijevoznicima, iziskuju i dodatne troškove, stoga se može očekivati da će se novi troškovi plovidbenih pothvata „prevaliti“ na putnike.

Sadržajno je Atenska konvencija iz 2002. godine instrument koji putnicima osigurava bitno povoljniji položaj u odnosu na istoimenu Konvenciju iz 1974. godine. Međutim, smatramo da osnovni cilj radi kojeg se konvencije usvajaju, a to je ujednačavanje pravnih normi na međunarodnoj razini, Atenskom konvencijom iz 2002. godine, nije ostvaren. Razlozi su višestruki:

1. Odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika na međunarodnoj je razini uređena s pomoću nekoliko instrumenata: *Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem* iz 1961. godine, *Atenskom konvencijom iz 1974. godine*, *Protokolom na Atensku konvenciju iz 1976. godine* te *Atenskom konvencijom iz 2002. godine*. Svi navedeni izvori trenutačno su na snazi na međunarodnoj razini te obvezuju veći ili manji broj država, ali nijedan instrument nije „univerzalno prihvaćen“.

2. *Opt-out* klauzula omogućuje da države ugovornice nacionalnim propisima predvide više iznose ili neograničenu odgovornost prijevoznika, što je mjera kojom se ne postiže unifikacija prava.
3. Rezerva IMO-a koju članice mogu, ali ne moraju izjaviti pri ratifikaciji, također je mjera koja ne pridonosi unifikaciji prava, budući da već četiri zemlje nisu izjavile Rezervu pri ratifikaciji Atenske konvencije iz 2002.

Nadalje, Uredba Europske unije 392/2009, implementirala je odredbe Atenske konvencije iz 2002. godine zajedno s tekstovima IMO *Rezerve i Smjernica* te ih učinila obveznim za sve države članice EU-a od 31. prosinca 2012. godine (prije nego što je Konvencija stupila na snagu). Ipak, Uredba sadrži određene mjere koje nisu predviđene Konvencijom: *pravo putnika na predujam za nastalu štetu, pravo putnika na pravodobno obavještanje o njegovim pravima te pravo na naknadu štete na medicinskim pomagalicama u potpunom iznosu*, što također ne pridonosi unifikaciji na međunarodnoj razini. Usto, Uredba proširuje primjenu odredaba i na kabotažu, ali samo ako je riječ o brodovima A i B kategorije, s time da svaka država, ako želi, može odgoditi primjenu Uredbe na kabotažu za brodove A kategorije do kraja 2016., a za brodove B kategorije do kraja 2018. godine. Štoviše, države mogu, ali ne moraju, primjenu Uredbe proširiti i na brodove C i D kategorije kojima se obavlja kabotaža. Trenutačno imamo situaciju da neke države već od 31. prosinca 2012. godine primjenjuju Uredbu na kabotaže brodovima A, B, C i D kategorije, neke države od 31. prosinca 2012. godine Uredbu primjenjuju samo na kabotaže brodovima A i B kategorije, dok su neke države odgodile primjenu Uredbe do kraja 2016., odnosno 2018. godine. Stoga možemo zaključiti da su na regionalnoj razini usklađene (ali ne u potpunosti zbog tzv. *opt-out* klauzule) jedino norme koje reguliraju odgovornost prijevoznika za štetu nastalu zbog povrede tjelesnog integriteta putnika u međunarodnom prijevozu, dok su norme kojima se regulira odgovornost prijevoznika u domaćoj plovidbi i dalje izrazito neusklađene.

Hrvatska je ratificirala Atensku konvenciju iz 2002. godine, stoga nas obvezuje kao međunarodni ugovor koji je po svojoj snazi iznad zakona. Hrvatska je i članica Europske unije, pa bi Uredba 392/2009 bila izravno primjenjiva čak i da u Pomorskom zakonu nije izričito navedeno da se na prijevoz putnika u međunarodnoj plovidbi, ali i nacionalnoj plovidbi koja se obavlja brodovima A i B klase, primjenjuje navedena Uredba. Iz navedenog proizlazi da su odredbe PZ-a, kojima se regulira odgovornost pomorskog prijevoznika za štetu zbog povrede tjelesnog integriteta putnika, primjenjive jedino ako je riječ o kabotažnom prijevozu brodom C ili D klase.

Budući da Pomorski zakonik

- a) predviđa dokazanu krivnju kao temelj prijevoznikove odgovornosti, odnosno pretpostavljenu krivnju – ako je do štete došlo zbog pomorske nezgode, s time da za razliku od Atenske konvencije iz 2002. i Uredbe 392/2009, prevrnuće broda ne smatra pomorskom nezgodom
- b) predviđa znatno nižu granicu prijevoznikove odgovornosti od one koja je predviđena Konvencijom i Uredbom
- c) sadrži po putnika nepovoljniji kriterij za izračun granice prijevoznikove odgovornosti („po putniku i putovanju“ umjesto „po putniku i događaju“)
- d) ne predviđa obvezno osiguranje od odgovornosti ni mogućnost izravne tužbe protiv osiguratelja

- e) ne predviđa prava koja putnici imaju na temelju Uredbe 392/2009, a to su: pravo na pravodobnu obaviještenost, na predujam za nastalu štetu, na potpunu naknadu štete nastale na medicinskim pomagalima

slijedi da su putnici koji se u domaćem prijevozu prevoze brodovima C i D kategorije u znatno nepovoljnijem položaju od putnika koji se prevoze brodovima A i B kategorije, što smatramo nepravednim i diskriminirajućim rješenjem, iako je riječ o rješenju koje nije protivno odredbama Uredbe 392/2009.

Nomotehnički znatno jednostavnije bilo bi sve norme Pomorskog zakonika uskladiti s Uredbom, ili još jednostavnije, primjenu Uredbe što prije proširiti na kabotažu brodovima C i D kategorije, kako bi se iz PZ-a u potpunosti mogle izostaviti odredbe kojima se regulira odgovornost pomorskog prijevoznika za štetu nastalu nad putnicima i putničkom prtljagom, budući da „šuma pravnih propisa“ koji si međusobno konkuriraju negativno utječe na pravnu sigurnost.

LITERATURA

A) KNJIGE I ČLANCI

Brewer, James, *Experts warn of Passengers Liability Chaos*, Lloyd's List, listopad 2002, dostupno na: <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/presseklipp/Lloyds31okt.pdf>, posjećeno 1. rujna 2014.

Čorić, Dorotea, *Treba li Republika Hrvatska ratificirati Atensku konvenciju iz 2002. godine?*, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, vol. 31, br. 2, 2010.

Debeljak-Rukavina, Sandra, *Odgovornost prijevoznika u domaćem i međunarodnom prijevozu putnika i prtljage zrakom*, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, br. 2, 2002.

Dickinson, Hill, *Athens Protocol 2002 in force from 23 April 2014 for ratifying states*, dostupno na: http://www.hilldickinson.com/publications/marine,_trade_and_energy/2014/april/athens_protocol_2002_in.aspx, posjećeno 1. rujna 2014.

Grabovac, Ivo, *Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom*, Književni krug Split, Pravni fakultet, Split 1986.

Grabovac, Ivo i Kaštela, Slobodan, *Međunarodni i nacionalni izvori hrvatskog prometnog prava*, odabrana poglavlja, HAZU, Književni krug Split, Zagreb – Split, 2013.

Grabovac, Ivo, *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002.*, *Europska unija i hrvatski Pomorski zakonik*, Kapetanov glasnik, br. 27, 2013.

Hare, Jonathan, *Insight: Athens Convention and EU Passenger Liability Regulation 2009 (PLR)*, dostupno na: <http://www.skuld.com/topics/people/plr--athens-convention/insight/insight-athens-convention-and-eu-passenger-liability-regulation-2009-plr/introduction/>, objavljeno 29. kolovoza 2014., posjećeno 15. rujna 2014.

Kroger, Bernd, *Passengers carried by sea – should they be granted the same rights as airline passengers?*, CMY Yearbook, Singapur, 2001., dostupno na: http://www.estig.ipbeja.pt/~ac_direito/asairline.pdf, posjećeno 1. rujna 2014.

Marin, Jasenko, *Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem*, Pravni fakultet, Zagreb, 2005.

- Marin, Jasenko, *Ugovorna odgovornost prijevoznika u unutarnjoj plovidbi*, Zbornik PFZG, god. 56, br. 4, 2006.
- Marin, Jasenko, *Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava*, Pomorsko poredbeno pravo, god 46, br. 161, 2007.
- Marin, Jasenko, *Dokumentacija: Predgovor*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 50, br. 165, 2011.
- Milošević-Pujo, Branka, *Pravna priroda ugovora o prijevozu putnika – posebno o odgovornosti brodarka za fizički integritet putnika*, Naše more, god. 50, br. 5–6, 2003.
- Padovan, Adriana Vincenca, *Direct Action of a Third Party against the Insurer in Marine Insurance with a Special Focus on the Developments in Croatian Law*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 42, br. 157, 2003.
- Pospišil-Miler, Marija, *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine*, Poredbeno pomorsko pravo god. 43, br. 158, 2004.
- Pospišil-Miler, Marija i Pospišil, Marija, *Odgovornost prijevoznika u pomorskom prijevozu putnika prema zakonodavstvu Ujedinjenog Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske*, Zbornik PFZ, god. 59, br. 5, 2009.
- Pospišil-Miler, Marija i Pospišil, Marija, *EU pristupila protokolu iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. godine – primjena za države članice od 31. prosinca 2012.*, Naše more, god. 59, br. 3–4, 2012.
- Radionov, Nikoleta i dr., *Europsko prometno pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2011.

B) IZVORI PRAVA

Međunarodni ugovori

- Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem*, Bruxelles, 29. travnja 1961. godine.
- Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem*, Bruxelles, 27. svibnja 1967.
- Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem*, Atena, 13. prosinca 1974. godine, Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 2/1997.
- Protokol Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine*, London, 19. studenoga 1976. godine, Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 2/1997.
- Protokol iz 1990. godine za izmjenu Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine*, London, 29. ožujka 1990. godine, Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 2/1997.
- Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine*, tekst na engleskom izvorniku i hrvatskom prijevodu objavljen je u: Poredbeno pomorsko pravo, god. 50, br. 165, 2011., str. 310. – 361.
- Convention for the Unification of Certain Rules for International carriage by Air*, Montreal, 28. svibnja 1999., Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 9/2007.

Izvori prava Europske unije

Direktiva Europskog parlamenta i Vijeća *o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove*, 98/18/EZ

Direktiva 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća *o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove*, Sl. L 163/1, 25. lipnja 2009.

Uredba (EZ) br. 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. godine, o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća, objavljena u: Sl. L 131/24, 28. svibnja 2009.

Zakoni Republike Hrvatske

Pomorski zakonik, Narodne novine, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013

Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine, br. 35/2005, 41/2008, 125/2011

Mrežne stranice

<http://eeas.europa.eu/eea/>, posljednji put posjećeno 15. rujna 2014.

www.imo.org, posljednji put posjećeno 15. studenoga 2014.

<http://www.putovnica.net/vijesti/hrvatska/u-2013-godini-u-hrvatsku-je-krstasima-pristiglo-7-2-vise-putnika>, posljednji put posjećeno 15. rujna 2014.

www.shipownersclub.com, posljednji put posjećeno 15. rujna 2014. www.ukpandi.com, posljednji put posjećeno 15. rujna 2014.

Tea Hasić, mag. iur., junior researcher – assistant lecturer
Faculty of Economics and Tourism “Dr. Mijo Mirković”,
University of Juraj Dobrila in Pula

THE MARITIME CARRIER’S LIABILITY FOR THE LOSS SUFFERED AS A RESULT OF THE DEATH OF OR PERSONAL INJURY TO A PASSENGER

Summary

The purpose of this paper is to present (from critical point of view, where required) international, regional and domestic legislation regarding the maritime carrier’s liability for the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger. In the introduction, the historical process of regulating the above mentioned matter is presented in order to highlight the factors making this area so complex to govern. The contract of carriage of passengers by sea is defined with the purpose of identifying basic rights and duties of the contracting parties and determining the legal nature of the carrier’s liability for the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger. The analysis of legal sources is based on a survey of the 2002 Athens Convention as “a step forward” in comparison with the 1974 Athens Convention concerning the improvement of legal position and safety of the passengers. Furtheron, the Regulation (EC) 392/2009 – implementing provisions of the 2002 Athens Convention and IMO Reservation, thus making them mandatory for all EU Member States since 31 December 2012, is discussed. Finally, Croatian Maritime Code provisions regulating the liability of maritime carrier for death of or personal injury to a passenger are analyzed. In conclusion, the author’s statements over the legal regulation *de lege lata* and several suggestions *de lege ferenda* (especially in terms of the Croatian Maritime Code) are presented.

Key words: Contract on carriage of passengers by sea, liability of the carrier for the loss suffered as a result of the death of or personal injury to a passenger, the Athens Convention 2002, Regulation (EC) 392/2009

Tea Hasić, Mag. Iur., Assistentin,
Fakultät für Wirtschaftswissenschaften und Tourismus „Dr Mijo Mirković“,
Juraj-Dobriša-Universität in Pula

HAFTUNG DES BEFÖRDERERS BEI TOD ODER KÖRPERVERLETZUNG DER PASSAGIERE

Zusammenfassung

Das Ziel dieses Beitrags ist es, die Rechtsquellen darzustellen (wenn nötig, auch zu kritisieren), in welchen die Haftung für Personenbeförderung auf Seeschiffen einschließlich der Haftung des Beförderers bei Tod oder Verletzung der Passagiere auf der internationalen, regionalen und nationalen Ebene geregelt wird. In der Einleitung wird die Regelung dieser Materie, die im Mittelpunkt der Arbeit steht, vom historischen Standpunkt aus kurz dargestellt, und zwar sowohl auf der internationalen, als auch auf der regionalen Ebene, mit dem Ziel, auf die Faktoren hinzuweisen, die sie komplex machen und die Unifizierung des Rechts auf der internationalen Ebene verhindern. Danach wird der Vertrag zur Passagierenüberfahrt definiert, um grundlegende Pflichten (und Rechte) zu identifizieren, die für die Vertragsparteien aus dem Vertrag hervorgehen und die Rechtsnatur der Haftung des Beförderers bei Tod oder Körperverletzung der Passagiere festzustellen. Die Analyse von Rechtsquellen beginnt mit der Darstellung von Bestimmungen im Athener Übereinkommen aus dem Jahr 2002, wobei hervorgehoben wird, worin verbesserte Rechtslage und Rechtssicherheit der Reisenden in Bezug auf dasselbe Übereinkommen aus dem Jahr 1974 einen Schritt vorwärts liegen. Danach wird die Verordnung 392/2009 (EG) analysiert, in welcher die Bestimmungen des Athener Übereinkommens aus dem Jahr 2002 implementiert werden, wodurch diese für alle Mitgliedstaaten der EU seit 31. Dezember 2012 verbindlich geworden sind. Im schließenden Teil der Arbeit werden kurz die Bestimmungen des Seegesetzes dargestellt, durch welche die Haftung des Seebeförderers bei Tod oder Körperverletzung der Passagiere während der Küstenmeerschiffahrt mit den Schiffen der Kategorie C oder D geregelt wird. In der Schlussfolgerung führt die Autorin ihre Auffassung über die Regelung *de lege lata* an und schlägt bestimmte Änderungen *de lege ferenda* vor, vor allem im kroatischen Seegesetz.

Schlagwörter: Vertrag zur Beförderung von Passagieren, Haftung des Beförderers bei Tod oder Körperverletzung der Passagiere; Athener Übereinkommen vom 2002; Verordnung (EG) 392/2009