

# ODGOVORNOST ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA U KRUŽNOM PUTOVANJU (CRUISING)

*Pregledni znanstveni rad*

*UDK 347.795.4:347.426.4(497.5:4 EU)*

*347.795.4:347.513(497.5:4 EU)*

*338.48:656.614.2](497.5:4 EU)*

*Primljeno: 25. listopada 2015.*

Iva Atlija\*

---

*Predmet je rada pregled sustava odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika na pomorskim kružnim putovanjima (cruising) u hrvatskom i poredbenom pravu, s naglaskom na pravu Europske unije. Cilj je rada pružiti cjelovit pregled sustava odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika na pomorskim kružnim putovanjima, uz identificiranje odgovornih osoba, principa njihove odgovornosti, mjerodavnog prava i visine odštete na koju putnik ima pravo, uz pokušaj rješavanja potencijalnih problema s kojima se putnik pri tome može susresti. Rad se bavi sustavom odgovornosti samo u pogledu kružnih putovanja, koja su specifična jer spadaju pod doseg definicije paket-aranžmana predviđene Direktivom 90/314, a sada i Direktivom EU 2015/2302, koje takva putovanja tretiraju kao potrošačke ugovore i time za njih uspostavljaju poseban režim odgovornosti. Također rad se bavi samo pomorskim kružnim putovanjima, a ne i kružnim putovanjima u unutarnjoj plovidbi.*

Ključne riječi: kružno putovanje, mjerodavno pravo, pomorska plovidba, hijerarhija pravnih propisa, odgovornost, Atenska konvencija, Uredba 392/2009, Pomorski zakonik, Direktiva 90/314, Direktiva 2015/2302, odgovornost za smrt i tjelesne ozljede putnika

---

## 1. UVOD

Ovaj rad povezuje pomorski prijevoz i ugovor o organiziranju putovanja u pravu Europske unije kroz institut ugovora o kružnom putovanju (*cruising*) jer polazi od stajališta da pomorsko kružno putovanje u svojoj naravi odgovara definiciji paket-aranžmana koja je propisana u Direktivi 90/314/EEZ.<sup>1</sup> Iz tog bi razloga putnici na

---

\* Iva Atlija, polaznica poslijediplomskog specijalističkog studija iz prava društava i trgovačkog prava na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Zagrebu.

<sup>1</sup> Direktiva 90/314/EEZ od 13. lipnja 1990. o paket-putovanjima, paket-odmorima i paket-turama, Službeni list Europske unije L 158; u daljnjem tekstu: Direktiva 90/314. Direktiva 90/314 učinila je važan korak prema zaštiti prava potrošača u paket-aranžmanima, međutim zakonodavni je okvir bilo potrebno prilagoditi razvoju tržišta organiziranih putovanja. Iz tog razloga donesena je Direktiva 2015/2302 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. studenoga 2015. o putovanjima u paket-aranžmanima i povezanim putnim aranžmanima, Službeni list Europske unije L 326/1 (u daljnjem tekstu: Direktiva 2015/2302), koja stavlja izvan snage Direktivu Vijeća 90/314. Direktiva 2015/2302 stupila je na snagu 31. prosinca 2015. godine, države članice Europske unije trebaju je implementirati u svoja nacionalna zakonodavstva do 1. siječnja 2018. godine, a njezine se odredbe posredstvom nacionalnih zakona počinju primjenjivati od 1. srpnja 2018. godine. U radu je na relevantnim mjestima napravljena usporedba rješenja Direktive 90/314 i

kružnim putovanjima na koja se primjenjuje pravo država članica Europske unije u koje je implementirana Direktiva 90/314 trebali imati pravo i na posebnu zaštitu predviđenu tim propisom. Rad istražuje mjerodavno pravo, odgovorne osobe, načela odgovornosti i prava putnika u slučaju smrti i tjelesne ozljede nastale za vrijeme izvršavanja ugovora. U radu se također razmatra pitanje imaju li putnici koji su ugovorili kružno putovanje jednaku zaštitu u pravu Europske unije kao i putnici koji su kupili neki drugi paket-aranžman.

Kružno putovanje spominje se u hrvatskom Zakonu o pružanju usluga u turizmu<sup>2</sup> u čl. 45. kao jedna od usluga nautičkog turizma, koja uključuje iznajmljivanje plovnih objekata s posadom ili bez posade, s pružanjem ili bez pružanja usluge smještaja, radi odmora, rekreacije i krstarenja turista nautičara (*charter, cruising* i sl.). Iako ta definicija ne propisuje kriterije za određivanje kružnog putovanja, primjerice minimalnu ili maksimalnu duljinu njegova trajanja, propisivanjem svrhe putovanja čini se važan korak prema razlikovanju kružnog putovanja od „običnog“ ugovora o prijevozu putnika. Naime kružno putovanje razlikuje se od ugovora o pomorskom prijevozu putnika upravo po svrsi ugovora – dok je svrha ugovora o prijevozu prevesti putnika od polazišne do odredišne luke, svrha je ugovora o kružnom putovanju pružiti putniku razonodu, zabavu i odmor, koji čine dio usluge prijevoza.<sup>3</sup>

Cjelovitu definiciju kružnog putovanja daje Uredba 1177/2010 Europskog parlamenta i Vijeća.<sup>4</sup> Članak 3. toč. (t) definira kružno putovanje kao uslugu prijevoza morem<sup>5</sup> koja se organizira isključivo u svrhu razonode ili rekreacije, dopunjenu smještajem i drugim uslugama, a koja obuhvaća više od dva noćenja na brodu.

Kao kružno putovanje mogla bi se tretirati i putovanja brodom sa smještajem i dodatnim aktivnostima za putnike u trajanju kraćem od dva dana<sup>6</sup> predviđena definicijom iz Uredbe 1177/2010, a neka od tih putovanja mogla bi se podvesti i pod definiciju paket-aranžmana iz Direktive 90/314 te Direktive 2015/2302.<sup>7</sup> Stoga će u ovom radu, uz uvažavanje orijentacijske svrhe definicije iz Uredbe 1177/2010, biti riječi i o kružnim putovanjima koja zbog duljine trajanja kraće od dva dana nisu kružna putovanja u smislu Uredbe 1177/2010, no jesu paket-aranžmani u smislu Direktive 90/314 (i Direktive 2015/2302).

---

Direktive 2015/2302 u pogledu određenih pitanja koja se njima reguliraju, a relevantna su za temu ovog izlaganja.

<sup>2</sup> Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine br. 68/2007, 88/2010, 30/2014, 89/2014, 152/2014.

<sup>3</sup> Slično i Luković, Tihomir, *Analiza razvoja svjetskoga i hrvatskog cruisinga*, "Naše more" 55 (5-6), 2008, str. 234.

<sup>4</sup> Uredba 1177/2010 Europskog parlamenta i vijeća od 24. studenoga 2010. o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima, Službeni list Europske unije L 334/1.

<sup>5</sup> Uredba 1177/2010 pod definicijom *cruisinga* propisuje i plovidbu unutarnjim plovnim putem, no, kako je već spomenuto *supra*, putovanja unutarnjim plovnim putevima nisu predmet ovog rada.

<sup>6</sup> Volner, Igor, *Forum Selection Clauses: Different Regulations from the Perspective of Cruise Ship Passengers*, PPP god. 46 (2007), str. 221-223.

<sup>7</sup> V. toč. 2.1. za definiciju paket-aranžmana prema Direktivi 90/314 i Direktivi 2015/2302.

## 2. PAKET-ARANŽMAN PREMA DIREKTIVI 90/314 I DIREKTIVI 2015/2302 I PRIMJENA TIH DEFINICIJA NA KRUŽNO PUTOVANJE

Temeljni pravni izvor europskog prava za ugovore o turističkim paket-aranžmanima jest Direktiva 90/314, a od 31. prosinca 2015. godine i Direktiva 2015/2302.<sup>8</sup>

### 2.1. Definicija paket-aranžmana i njezina primjena na kružna putovanja

U smislu Direktive 90/314 paket-aranžman jest unaprijed dogovorena kombinacija najmanje dvije od sljedećih stavaka: prijevoz, smještaj ili ostale turističke usluge koje nisu pomoćne prijevozne ili smještajne usluge, a predstavljaju znatan dio paket-aranžmana, koje su prodane ili ponuđene na prodaju po cijeni koja uključuje razne usluge, a one se imaju pružati u vremenu dužem od dvadeset četiri sata. Paket-aranžman može označavati i aranžman koji uključuje smještaj i noćenje.<sup>9</sup>

Ta definicija paket-aranžmana bila je dostatna za postizanje zaštite putnika u vrijeme donošenja Direktive 90/314, kada se većina turističkih putovanja ugovarala u turističkim agencijama kao paket-aranžman koji je ispunjavao kriterije iz te definicije. Međutim povod za donošenje nove Direktive 2015/2302 bila je činjenica da je Internet, uz tradicionalne distribucijske lance, postao sve važniji medij putem kojeg se usluge putovanja nude ili prodaju. Usluge putovanja ne kombiniraju se više samo u obliku tradicionalnih paket-aranžmana, koje regulira Direktiva 90/314, nego se često prilagođavaju kupcu, što ima za posljedicu da se mnoge od tih kombinacija usluga putovanja nalaze u „sivoj zoni“ ili nisu jasno obuhvaćene Direktivom 90/314, zbog čega posljedično nastaje šteta kupcima takvih aranžmana, koji nisu zaštićeni odredbama Direktive 90/314. Stoga je glavni cilj Direktive 2015/2302 bio prilagoditi područje zaštite kako bi se u obzir uzeo taj razvoj, poboljšati pravnu transparentnost te povećati pravnu sigurnost kako za putnike tako i za trgovce.

---

<sup>8</sup> Direktiva 90/314 jedan je od instrumenata zaštite potrošača Europske unije te koristi taj izraz u svojem tekstu. Međutim za potrebe ovog rada izraz koji će se koristiti za jednu ugovornu stranu ugovora o organiziranu putovanja bit će „putnik“. Naime, kako će biti detaljnije obrađeno *infra*, odredbe nacionalnog prava i/ili prava Europske unije neće uvijek biti mjerodavne za identificiranje odgovorne osobe i principa njezine odgovornosti ako nešto pođe po zlu pri izvršavanju ugovora, a mnogi podredno mjerodavni propisi uopće ne spominju potrošača kao ugovornu stranu. Također, iako većina osoba koje ugovaraju paket-aranžmane jesu potrošači, to nije uvijek slučaj (primjerice poslodavci koji ugovaraju službena putovanja za svoje zaposlenike na temelju općeg sporazuma s turističkim agencijama). Konačno, i nacionalni pravni poreci koji su implementirali Direktivu 90/314 također ne koriste izraz „potrošač“, nego „putnik“. Primjerice hrvatski Zakon o obveznim odnosima u Odsjeku 24., kojim se uređuje ugovor o organiziranju putovanja, koristi izraz „putnik“; njemački Građanski zakonik (Bürgerliches Gesetzbuch, Bürgerliches Gesetzbuch, Bundesgesetzblatt Teil 1 (BGB 1), Teil I, 29. 6. 1994.; u daljnjem tekstu: BGB) koristi izraz „Reisender“, francuski Décret Numéro 94-490 koristi izraz „voyageur“... Direktiva 2015/2302 ispravlja to, po mišljenju autorice, preširoko određivanje pojma potrošača, navodeći (toč 7. Preambule) da za određene vrste putnika – ponajprije one koji putuju na temelju općih sporazuma – nije potrebna ista razina zaštite koja je namijenjena potrošačima. Kako bi se izbjegla zamjena s definicijom pojma „potrošač“, koja se upotrebljava u drugom zakonodavstvu Europske unije, osobe zaštićene na temelju Direktive 2015/2302 trebalo bi navoditi kao „putnike“, što je i učinjeno u čl. 3. toč. 6. te Direktive.

<sup>9</sup> Čl. 2. toč. 1. Direktive.

Zbog toga Direktiva 2015/2302 proširuje zaštitu putnika u užem smislu na dva načina:<sup>10</sup>

- proširujući definiciju paket-aranžmana, čiji kupci ostvaruju punu zaštitu
- propisujući ograničenu pravnu zaštitu i za putnike koji kupuju tzv. *povezane putne aranžmane*.

Naime definicija paket-aranžmana u Direktivi 2015/2302 propisana je na temelju alternativnih objektivnih kriterija, koji se većinom odnose na način na koji se usluge putovanja prikazuju ili kupuju.

Direktiva 2015/2302 prvo definira usluge putovanja<sup>11</sup> navodeći da su te usluge prijevoz putnika, smještaj koji nije neodvojivi dio prijevoza putnika i nije u boravišne svrhe,<sup>12</sup> iznajmljivanje automobila i drugih motornih vozila te bilo koja druga turistička usluga koja nije neodvojivi dio neke od prije navedenih usluga putovanja.<sup>13</sup> Paket-aranžman je potom definiran kao kombinacija najmanje dviju različitih (*supra* nabrojenih) *usluga putovanja* za potrebe istog putovanja,<sup>14</sup> neovisno o tome kombinira li ih jedan trgovac ili su ti ugovori sklopljeni sa zasebnim pružateljima usluga. Naravno, u potonjem slučaju Direktiva 2015/2302 ipak propisuje određena ograničenja, pa će se tako paket-aranžmanom smatrati skup zasebnih ugovora s pojedinačnim pružateljima usluga putovanja samo ako se te usluge:

- a) kupuju na jednoj prodajnoj točki i ako su odabrane prije nego što je putnik pristao platiti
- b) nude, prodaju ili naplaćuju po paušalnoj ili ukupnoj cijeni
- c) oglašavaju ili prodaju pod nazivom „paket-aranžman” ili pod sličnim nazivom

---

<sup>10</sup> Osim tih, po mišljenju autorice, najvažnijih izmjena Direktiva 2015/2302 proširuje zaštitu putnika i obvezom jasnijeg informiranja putnika relevantnog za izvršenje paket-aranžmana (čl. 5.-8. Direktive 2015/2302), proširenjem prava putnika na prijenos ugovora na treću osobu (čl. 9. Direktive 2015/2302) i otkaz putovanja u slučaju izmjene cijene paket-aranžmana (čl. 10. Direktive 2015/2302), jasnijim odredbama odgovornosti organizatora putovanja za naknadu štete (čl. 13.-14. Direktive 2015/2302) te boljim sustavom zaštite u slučaju insolventnosti organizatora putovanja, koja se sad proširuje i na povezane putne aranžmane te se određuje uzajamno priznavanje jamstva ugovorenog u jednoj državi članici u ostalim državama članicama (čl. 17.-19. Direktive 2015/2302).

<sup>11</sup> Čl. 3. toč. 1. Direktive 2015/2302.

<sup>12</sup> Smještajem u boravišne svrhe smatrali bi se primjerice dugotrajni jezični tečajevi (toč. 17. Preambule Direktive 2015/2302).

<sup>13</sup> Turističke usluge mogu primjerice biti ulaznice za koncerte, sportske događaje, izlete ili zabavne parkove, razgledavanja s vodičem, propusnice za skijališta i iznajmljivanje sportske opreme ili *wellness*-tretmani. Ako se pak turističke usluge kombiniraju samo s *jednom* od usluga putovanja (prijevoz, smještaj ili rent-a-car), takav paket smatrat će se paket-aranžmanom u smislu Direktive 2015/2302 samo ako turističke usluge čine znatan dio vrijednosti paket-aranžmana ili povezanog putnog aranžmana ili ako su oglašavane kao bitno obilježje putovanja ili odmora ili na neki drugi način predstavljaju njihovo bitno obilježje. Znatnim dijelom vrijednosti tih usluga trebao bi se smatrati udio turističkih usluga u vrijednosti kombinacije od 25 % ili više. Također, kada se nakon dolaska putnika u hotel druge turističke usluge dodaju primjerice smještaju u hotelu rezerviranom kao pojedinačna usluga, to ne bi trebalo predstavljati paket-aranžman (toč. 18. Preambule Direktive 2015/2302).

<sup>14</sup> Čl. 3. toč. 2. Direktive 2015/2302.

- d) kombiniraju nakon sklapanja ugovora kojim trgovac putniku daje pravo da bira između različitih vrsta usluga putovanja ili
- e) kupuju od pojedinačnih trgovaca putem povezanih postupaka *online*-rezerviranja, kada trgovac s kojim je sklopljen prvi ugovor dostavlja ime putnika, podatke o plaćanju i adresu e-pošte drugom trgovcu ili trgovcima, a ugovor s drugim trgovcem ili trgovcima sklopljen je najkasnije 24 sata nakon potvrde rezervacije prve usluge putovanja.<sup>15</sup>

Tu proširenu definiciju paket-aranžmana predviđenu Direktivom 2015/2302, a pogotovo tzv. *click-through* paket-aranžmane iz toč. e) *supra* treba razlikovati od tzv. povezanih putnih aranžmana<sup>16</sup> – iako su im obilježja slična, dok *click-through* paket-aranžmani pružaju putnicima punu zaštitu koju propisuje Direktiva, povezani putni aranžmani ne smatraju se paket-aranžmanima u smislu Direktive 2015/2302, ali ipak pružaju putnicima određenu razinu zaštite. Naime u slučaju insolventnosti trgovca koji omogućuje povezane paket-aranžmane putnici imaju pravo na povrat plaćanja iz jamčevine u slučaju insolventnosti organizatora putovanja,<sup>17</sup> a ako su takvi trgovci ujedno pružali i uslugu prijevoza putnika, jamčevina pokriva i njihovu repatrijaciju.<sup>18</sup>

---

<sup>15</sup> Tom zadnjom točkom Direktiva je pokušala obuhvatiti tzv. *click-through* paket-aranžmane. Radi se o povezanim postupcima *online*-rezervacije i ugovaranja, gdje se putnikovo ime, podaci, adresa e-pošte i podaci o načinu plaćanja prenose s jedne *web*-stranice na drugu između različitih pružatelja usluga putovanja, a sve u razdoblju od 24 sata od ugovaranja prve usluge (Europska komisija, Justice and Consumers Directorate General, *Stronger EU protection for package holidays – How will it work in practice*, svibanj 2015.). Ta točka najbolje ilustrira koliko je proširena definicija paket-aranžmana u odnosu na Direktivu 90/314 jer je potrebno uočiti kako se u tom slučaju radi o nepovezanim uslugama putovanja koje putnik ugovara sa svakim pružateljem usluge zasebno – njihova je jedina poveznica to da postoji prijenos podataka o putniku putem poveznica s jedne *web*-stranice na drugu u kratkom periodu.

<sup>16</sup> Povezani putni aranžman definiran je u čl. 3. toč. 5. Direktive 2015/2302 kao kombinacija najmanje dvije različite vrste usluga putovanja kupljene za potrebe istog putovanja ili odmora, koji za posljedicu imaju sklapanje zasebnih ugovora s pojedinačnim pružateljima usluga putovanja ako trgovac: (a) prilikom jednog posjeta svojoj prodajnoj točki ili jednog kontakta s njome putnicima omogućuje zaseban odabir i zasebno plaćanje svake usluge putovanja ili b) omogućuje ciljanu kupnju najmanje jedne dodatne usluge putovanja od drugog trgovca ako je ugovor s tim drugim trgovcem sklopljen najkasnije 24 sata nakon potvrde rezervacije prve usluge putovanja. Ta bi se pravila primjerice primjenjivala u slučaju kada uz potvrdu rezervacije prve usluge putovanja, poput leta ili putovanja vlakom, putnik dobije i poziv da rezervira dodatnu uslugu putovanja dostupnu na odabranom odredištu, na primjer smještaj u hotelu, s poveznicom na internetske stranice za rezerviranje drugog pružatelja usluga ili posrednika (toč. 13. Preambule Direktive 2015/2302). Iz te definicije vidljivo je da je razlika između povezanog putnog aranžmana i *click-through* aranžmana vrlo suptilna – i u povezanim putnim aranžmanima kao i u *click-through* aranžmanima dolazi do sklapanja ugovora s različitim pružateljima usluga te postoji povezan postupak rezervacije, no razlika je u tome što se kod povezanih putnih aranžmana svaki ugovor sa svakim pružateljem usluga sklapa zasebno, pa čak i ako putnik do sljedećeg pružatelja usluge dolazi preko poveznice s *web*-stranice drugog pružatelja usluge, ne dolazi do automatskog prijenosa njegovih podataka drugom pružatelju usluga kao u slučaju *click-through* aranžmana.

<sup>17</sup> Države članice osiguravaju da organizatori koji imaju poslovni nastan na njihovu državnom području pruže jamčevinu za povrat svih plaćanja izvršenih od strane putnika ili u ime putnika ako se odgovarajuće usluge ne izvršavaju uslijed nesolventnosti organizatora. Ako je u ugovor o putovanju u paket-aranžmanu uključen prijevoz putnika, organizatori pružaju jamčevinu i za repatrijaciju putnika., čl. 17. st. 1. Direktive 2015/2302.

<sup>18</sup> Čl. 19. Direktive 2015/2302.

Konačno, treba istaknuti i da zasebno oglašavanje različitih sastavnih dijelova istog paket-aranžmana organizatora ili prodavatelja ne oslobađa obveza koje proizlaze iz Direktive 90/314, kao i iz Direktive 2015/2302. Iz definicija obje direktive proizlazi da nije bitno plaća li se cijena jednokratno ili odvojeno, nego samo da je izražena u ukupnom iznosu. Jednako tako nije bitno je li u pitanju naručeni ili ponuđeni aranžman,<sup>19</sup> iako se u praksi pokušalo nametnuti stajalište da se naručeni aranžman ne smatra organiziranim putovanjem<sup>20</sup> jer putnik sam definira kojim će se uslugama koristiti.

Ako se imaju u vidu karakteristike pomorskog kružnog putovanja objašnjene *supra*, može se zaključiti da se sva putovanja brodom definirana tako u državama u koje je prenesena Direktiva 90/314 mogu smatrati paket-aranžmanom budući da se u pravilu pružaju u vremenu duljem od 24 sata, a nude putnicima prijevoz, smještaj te druge prateće usluge.<sup>21</sup> S obzirom na definiciju paket-aranžmana izloženu *supra*, kružna putovanja moći će se smatrati paket-aranžmanom i po Direktivi 2015/2302. Višednevna kružna putovanja po svojim karakteristikama nisu puki prijevoz putnika između dvije luke, nego uključuju i brojne druge usluge, kao što su hotelski smještaj na brodu, razni restorani, sportske aktivnosti, zabavu i još mnogo toga.<sup>22</sup>

U prilog tom zaključku ide i odluka Europskog suda u predmetu *Peter Pammer vs. Reederei Karl Schlüter*.<sup>23</sup> U predmetu se radilo o putovanju koje je obavljao teretni prijevoznik iz Trsta u Aziju. G. Pammer, koji ima prebivalište u Austriji, rezervirao je putovanje preko posredničke kompanije sa sjedištem u Njemačkoj, koja je u opisu putovanja na svojoj internetskoj stranici putnicima, osim same usluge prijevoza, obećala i određenu razonodu.

Kada je došlo vrijeme za polazak, g. Pammer odbio se ukrcati na brod jer opis broda na internetskoj stranici posredničke agencije nije odgovarao uvjetima na brodu. Kako mu je tužena agencija Reederei Karl Schlüter nakon tog prigovora naknadila samo dio traženog iznosa, g. Pammer podnio je pred austrijskim sudom (sudom u državi svojeg prebivališta) tužbu radi naknade štete u visini neisplaćenog iznosa pozivajući se na čl. 16. st. 1. Uredbe Bruxelles I,<sup>24</sup> smatrajući da se radi o potrošačkom ugovoru – paket-aranžmanu u smislu

<sup>19</sup> Gorenc, Vilim, Pešutić, Andrea, *Razgraničenje organizatora i posrednika putovanja*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu 56 (2006), Posebni broj, str. 29.

<sup>20</sup> V. odluku Europskog suda u predmetu *Club-Tour*, Europski sud, predmet C-400/00, od 30. travnja 2002. Europski sud zauzeo je stav da uvažavanje želja putnika od strane organizatora putovanja pri odabiru komponenata putovanja i dalje predstavlja paket-aranžman, premda je organizator putovanja u postupku tvrdio da se nije radilo o paket-aranžmanu jer je putnik svojom dispozicijom utjecao na promjenu unaprijed ponuđene kombinacije usluga. Taj spor vodio se u pogledu Direktive 90/314, a Direktiva 2015/2302 izričito navodi, pozivajući se u Preambuli na presudu u predmetu *Club-Tour*, da za ispunjavanje obilježja paket-aranžmana ne bi smjelo biti važno kombiniraju li se usluge putovanja prije bilo kakva kontakta s putnikom ili se to čini na zahtjev, odnosno u skladu s izborom putnika (čl. 3. toč. 2 (a) Direktive 2015/2302).

<sup>21</sup> Tako i Volner, *op. cit.* (bilj. 6), str. 221.

<sup>22</sup> *Ibid.*

<sup>23</sup> *Peter Pammer vs. Reederei Karl Schlüter GmbH & Co KG and Hotel Alpenhof GesmbH vs. Oliver Heller*, Europski sud, spojeni predmeti C-585/08 i C-144/09 od 7. prosinca 2010.

<sup>24</sup> Uredba (EZ-a) br. 44/2001 od 22. prosinca 2000. o sudskoj nadležnosti, priznanju i ovrsi odluka u građanskim i trgovačkim predmetima, Službeni list Europske unije L 12 od 22. prosinca 2011., sada

Direktive 90/314/EZ – koji mu iznimno po odredbama Odsjeka 4 Uredbe Bruxelles I dopušta zasnivanje nadležnosti u mjestu njegova prebivališta.<sup>25</sup>

Reederei Karl Schlüter osporavao je nadležnost austrijskog suda, između ostalog i argumentom da Uredba Bruxelles I u čl. 15. st. 3. određuje da se odredbe o posebnoj zaštitnoj nadležnosti ne primjenjuju na prijevoznike ugovore, osim na one prijevoznike ugovore koji uz paušalnu cijenu uključuju putovanje i smještaj (što bi odgovaralo definiciji paket-aranžmana prema Direktivi 90/314), a konkretan ugovor ne može se smatrati paket-aranžmanom samo zato što je putnicima obećana određena količina komfora.

Europski je sud, odlučujući o interpretaciji kriterija čl. 15. st. 3. Uredbe Bruxelles I, istaknuo da je ugovor o putovanju koji su u ovom predmetu sklopili g. Pammer i posrednička agencija blizak svojim karakteristikama toj definiciji paket-aranžmana, kako je predviđa i Direktiva 90/314.<sup>26</sup> Iako se Uredba Bruxelles I, za razliku od Uredbe Rim I,<sup>27</sup> ne poziva u svojem izričaju izravno na definiciju paket-aranžmana iz Direktive 90/314 (premda je donesena poslije nje), odredba iz čl. 15. st. 3. Uredbe Bruxelles I odnosi se upravo na čl. 2. st. 1. Direktive 90/314, koji definira paket-aranžman, pa je tako moguće uspostaviti primjenu Odsjeka 4. te Uredbe, koja potrošačima daje izboru nadležnost.<sup>28</sup>

---

zamijenjena Uredbom 1215/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2012.; dalje: Uredba Bruxelles I.

<sup>25</sup> Čl. 2. Uredbe Bruxelles I propisuje opću međunarodnu nadležnost, prema kojoj osobe koje imaju prebivalište u jednoj državi članici mogu biti tužene pred sudovima te države članice, dok čl. 3. propisuje da se iznimke od tog pravila mogu uspostaviti samo putem Odsjeka 2-7 Uredbe. Odredbe o potrošačkim ugovorima spadaju u Odsjek 4. (čl. 15. do 17. Uredbe Bruxelles I) i iznimno omogućuju tužitelju da tuži u državi članici *svoje* prebivališta.

<sup>26</sup> Direktiva 2015/2302 u toč. 17. Preambule navodi da se smještaj sam po sebi ne bi trebao smatrati uslugom putovanja u slučajevima u kojima se, za razliku od slučaja kružnog putovanja, noćenje pruža kao dio cestovnog, željezničkog, brodskog ili zračnog prijevoza putnika ako je jasno da je prijevoz glavna sastavnica. Tot, Ivan, *Paket-aranžman i potpomognuti putni aranžman*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci 36 (1991), br. 1, 489-510 (2015), str. 504-505, smatra da bi kriterij razgraničenja putovanja kao onog u predmetu *Peter Pammer* od paket-aranžmana bilo trajanje takvih putovanja i pružanje dodatnih usluga uz uslugu prijevoza i smještaja. Autor navodi da bi nametanje prijevoznicima obveza koje su propisane za organizatore putovanja bilo suviše tegotno za prijevoznike koji usluge prijevoza putnika pružaju u kraćim razdobljima i na kraćim relacijama, gdje smještaj putnika u prijevoznom sredstvu predstavlja uistinu tek popratnu uslugu, a ne i bitni element putovanja, a k tome je odgovornost prijevoznika prema putniku u takvim slučajevima ionako uređena odgovarajućim propisima pomorskog i općeprometnog prava.

<sup>27</sup> Uredba (EZ-a) broj 593/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o mjerodavnom pravu za ugovorne obveze, Službeni list Europske unije L 177 od 4. srpnja 2008.; Uredba Rim I u čl. 6. st. 4. (b) navodi da se odnosi na ugovor o paušalnom putovanju kako je definiran Direktivom 90/314, premda i ta Uredba propisuje da se njezine odredbe o nadležnosti u potrošačkim ugovorima ne odnose na ugovor o prijevozu

<sup>28</sup> Potrebno je ipak upozoriti na čl. 71. Uredbe Bruxelles I, prema kojem ta Uredba neće imati utjecaja na konvencije čije su članice države Europske unije, a koje u pogledu nekih pitanja uređuju nadležnost ili priznanje i ovrhu presuda. Budući da Atenska konvencija iz 1974. godine (a i njezini naknadni protokoli) sadrži takve odredbe o nadležnosti, trebat će pripaziti jesu li njezine odredbe (ili neke druge međunarodne konvencije koje uređuju nadležnost) možda mjerodavne u konkretnom slučaju, kada će iznimno imati prednost pred odredbama Uredbe Bruxelles I. Iako se primjena Uredbe Bruxelles I i Atenske konvencije međusobno isključuje (jer Atenska konvencija uređuje ugovor o prijevozu, a Uredba Bruxelles I propisuje da se na njega ne primjenjuje), to je pitanje važno i zbog potencijalne opasnosti da se Uredba Bruxelles I

Zašto je važno podvesti kružno putovanje pod definiciju paket-aranžmana, a time i pod doseg zaštitnih odredaba Direktive 90/314? Iako će u oba slučaja biti riječ o potrošačkom ugovoru, budući da je i ugovor o prijevozu putnika po svojoj naravi u pravilu potrošački ugovor, Direktiva 90/314 ima znatno širu definiciju potrošača<sup>29</sup> jer ni na koji način ne predviđa ograničenje prema kojemu potrošač ugovor o organiziranju putovanja mora sklopiti u svrhu za koju se može smatrati da je izvan djelokruga njegove profesionalne ili poslovne djelatnosti,<sup>30</sup> a daje putniku i znatno šira prava nego što bi imao da se radi o „običnom“ potrošačkom ugovoru, o čemu će više biti riječi *infra*. Direktiva 2015/2302, kako je spomenuto *supra*, ipak sužava definiciju potrošača (sada putnika), no i ona pruža široku pravnu zaštitu putnicima.

## 2.2. Definicije organizatora i prodavatelja paket-aranžmana i njihova odgovornost

Direktiva 90/314 u čl. 2. toč. 2. definira organizatora paket-aranžmana kao osobu koja, ne samo povremeno, organizira paket-aranžmane i prodaje ih, ili ih nudi na prodaju bilo izravno bilo posredstvom prodavatelja. Prodavatelj je osoba koja prodaje ili nudi na prodaju paket-aranžman koji je sastavio organizator. Europski sud pojam organizatora paket-aranžmana tumači vrlo široko,<sup>31</sup> što dodatno štiti putnike.

Načelo odgovornosti organizatora putovanja uređeno je u čl. 5. i 6. Direktive 90/314. Zakonodavstvima država članica prepušteno je da poduzmu potrebne mjere kojima će se osigurati da organizator i/ili prodavatelj bude odgovoran, osim ako neispunjenje ili nepravilno ispunjenje ugovora nije njihova krivnja niti krivnja pružatelja usluga, zbog isključive odgovornosti putnika, treće strane, pa je neizvršenje stoga nepredvidivo, ili neizbježno, ili posljedica više sile.<sup>32</sup>

---

nepravilno primijeni na ugovor o organiziranju putovanja, koji je zbog hijerarhije pravnih propisa reguliran samo kao ugovor o prijevozu, o čemu će opsežno biti riječi *infra*.

<sup>29</sup> Potrošač je osoba koja uzima ili je suglasna uzeti paket-aranžman ('glavni ugovaratelj') ili bilo koja druga osoba u čije je ime glavni ugovaratelj pristao kupiti paket-aranžman ('ostali korisnici') ili bilo koja druga osoba na koju glavni ugovaratelj ili ostali korisnici prenesu paket-aranžman ('osoba na koju se ugovor prenosi'), čl. 2. toč. 4. Direktive 90/314/EZ.

<sup>30</sup> Petrović, Siniša, Tepeš, Nina: *Materijalnopравни i međunarodnoprivatnopravni aspekti ugovora o organiziranju putovanja*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 55 (6), 2005, str. 1518.

<sup>31</sup> V. odluku Europskog suda u predmetu Walter Rechberger, Renate Greindl, Hermann Hofmeister and Others vs. Republik Österreich, Europski sud, predmet C-140/97, od 15. lipnja 1999., gdje su paket-aranžman ponudile dnevne novine kao dar ekskluzivno za svoje pretplatnike i kao dio marketinške kampanje, koja se sastoji od prakse utvrđene protivnom pravilima tržišnog natjecanja.

<sup>32</sup> Radi se o specifičnom vidu pretpostavljene krivnje, koja neodoljivo podsjeća na objektivnu odgovornost bez korištenja eksplicitnog izraza, što predstavlja odstupanje u odnosu na prijedlog gdje je objektivna odgovornost bila jasno navedena. Radončić, Dženana, *Analiza transpozicije Direktive 90/314 u zakonodavstva Bosne i Hercegovine, Republike Hrvatske i Republike Srbije*, Anali Pravnog fakulteta Univerziteta u Zenici (2011), broj 8, str. 252-253; slično i Song, Chaoqun: *The liability of the travel organizer in the European disciplines and in the Asian discipline*, L'archivio istituzionale aperto dell'Università degli studi Roma Tre, <http://dspace-roma3.caspur.it/>, datum posjeta: 12. lipnja 2013., str. 40-41 (uz napomenu da je prijevod na engleski jezik mjestimice vrlo loš), koja smatra da se radi o nepotpunoj objektivnoj odgovornosti.



Jedan od glavnih ciljeva donošenja Direktive 90/314 bilo je omogućiti putnicima da ostvare svoja prava iz ugovora vođenjem spora protiv samo jedne osobe, druge ugovorne strane, neovisno o tome radi li se o organizatoru ili prodavatelju paket-aranžmana. Međutim Direktivom 90/314/EEZ državama članicama dano je diskrecijsko pravo da odrede trebaju li prodavatelji, organizatori ili i prodavatelji i organizatori biti odgovorni za pravilno izvršenje paket-aranžmana. Ta je fleksibilnost u pojedinim državama članicama dovela do nejasnoća u pogledu pitanja odgovorne osobe jer su zbog nepreciznog zakonskog uređenja organizator putovanja i prodavatelj prebacivali odgovornost jedan na drugoga.<sup>33</sup>

Direktivom 2015/2302 riješeno je stoga to pitanje na drugačiji način – države članice njezinom implementacijom u nacionalna zakonodavstva trebaju osigurati da je za izvršenje usluga putovanja obuhvaćenih ugovorom o putovanju u paket-aranžmanu odgovoran organizator, bez obzira na to mora li te usluge izvršiti sam organizator ili ih moraju izvršiti drugi pružatelji usluga putovanja, osim ako se nacionalnim pravom predvidi da su odgovorni i organizator i prodavatelj.<sup>34</sup> U Direktivi 2015/2023 dakle ne postoji više mogućnost alternativne odgovornosti prodavatelja i organizatora putovanja, nego se ona eventualno može propisati kumulativno, no organizator ostaje odgovoran u svakom slučaju.<sup>35</sup>

Direktivom 2015/2302 uveden je koncept *nesukladnosti*<sup>36</sup> kao neizvršenje ili nepravilno izvršenje usluga putovanja uključenih u paket-aranžman. Direktiva 2015/2302 predviđa obvezu organizatora putovanja da po obavijesti putnika ispravi svaku nesukladnost koja nastane u tijeku izvršavanja pojedine usluge putovanja. Putnik može i sam ispraviti nesukladnost te zahtijevati naknadu nužnih troškova ako organizator ne ispravi nedostatak u razumnom roku. Kada znatan dio usluga putovanja obuhvaćenih ugovorom o putovanju u paket-aranžmanu nije moguće pružiti, putniku bi trebalo ponuditi odgovarajuće alternativne aranžmane. Putnik također ima pravo na primjereno sniženje cijene, raskid ugovora o putovanju u paket-aranžmanu i/ili naknadu pretrpljene štete.<sup>37</sup>

---

<sup>33</sup> Toč. 23. Preambule Direktive 2015/2302.

<sup>34</sup> Čl. 13. Direktive 2015/2302. Direktiva definira organizatora putovanja (čl. 3. toč. 8.) kao trgovca koji izravno ili putem drugog trgovca, odnosno zajedno s drugim trgovcem, kombinira i prodaje ili nudi na prodaju paket-aranžmane ili trgovca koji dostavlja podatke o putniku drugom trgovcu (u smislu *click-through* paket aranžmana). Prodavatelj je u toč. 9. čl. 3. definiran kao trgovac koji nije organizator, a koji prodaje ili nudi na prodaju paket-aranžmane koje kombinira organizator, dok je trgovac (pojam koji obuhvaća i organizatora i prodavatelja) definiran u toč. 7. čl. 3. kao svaka fizička ili svaka pravna osoba, neovisno o tome je li u privatnom ili javnom vlasništvu, koja u vezi s ugovorima obuhvaćenima Direktivom djeluje, među ostalim, i putem drugih osoba koje djeluju u njezino ime ili za njezin račun, u svrhe povezane sa svojom trgovačkom, poslovnom, obrtničkom ili profesionalnom djelatnošću, bilo da djeluje u svojstvu organizatora, prodavatelja, trgovca koji omogućuje povezani putni aranžman ili kao pružatelj usluge putovanja.

<sup>35</sup> Međutim u takvim slučajevima organizator putovanja ima pravo tražiti regresnu naknadu od svake osobe koja je pridonijela događaju koji je prouzročio odštetu, sniženje cijene ili druge obveze, čl. 22. Direktive 2015/2302.

<sup>36</sup> Čl. 13. st. 3. Direktive 2015/2302.

<sup>37</sup> Čl. 13. i 14. Direktive 2015/2302.

Ipak, u reguliranju principa odgovornosti organizatora putovanja, odnosno prodavatelja, Direktiva 2015/2302 ne predviđa značajne novosti – putnik i ovdje ima pravo na primjerenu naknadu od organizatora za svaku štetu koju pretrpi kao rezultat bilo koje nesukladnosti, osim ako organizator dokaže da se nesukladnost: (a) može pripisati putniku; (b) može pripisati trećoj osobi koja nije povezana s pružanjem usluga putovanja obuhvaćenih ugovorom o putovanju u paket-aranžmanu i da je nesukladnost nepredvidiva ili neizbježna; ili (c) da je do nesukladnosti došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nisu mogle izbjeći.<sup>38</sup>

### 3. MJERODAVNO PRAVO ZA UGOVOR O PRIJEVOZU PUTNIKA MOREM

#### 3.1. Atenska konvencija

Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem<sup>39</sup> potpisana je u Ateni 13. prosinca 1974. godine na konferenciji koja se održala pod okriljem Međunarodne pomorske organizacije.<sup>40</sup> Za primjenu Atenske konvencije iz 1974. potrebno je da se radi o međunarodnom prijevozu, koji se definira u Konvenciji kao svaki prijevoz u kojemu se, prema ugovoru o prijevozu, mjesto polaska i mjesto odredišta nalaze u dvije različite države, ili u samo jednoj državi ako se prema ugovoru o prijevozu ili redu plovidbe usputna luka nalazi u drugoj državi,<sup>41</sup> te da se radi o jednom od sljedećih slučajeva: brod vije zastavu ili je upisan u državi ugovornici Konvencije, ili je sklopljen ugovor o prijevozu u državi ugovornici Konvencije, ili je mjesto polaska ili odredišta, prema ugovoru o prijevozu, u državi ugovornici Konvencije.<sup>42</sup>

Prema Atenskoj konvenciji iz 1974. godine prijevoznik odgovara za smrt i tjelesnu ozljedu putnika po načelu dokazane krivnje, a po načelu pretpostavljene krivnje u slučajevima kada su smrt ili tjelesna ozljeda putnika nastali pri brodolomu, sudaru, nasukanju, eksploziji ili požaru ili zbog mane broda.<sup>43</sup> Prijevoznik gubi pravo pozvati se na odredbe o ograničenju ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je prijevoznik učinio u namjeri da prouzroči takvu štetu ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastupiti.<sup>44</sup>

Osnovni razlog za još jednu izmjenu Atenske konvencije iz 1974. bile su brojne pomorske nezgode koje su pokazale da su postojeći konvencijski iznosi ograničenja odgovornosti preniski u odnosu na moguće odštetne zahtjeve. Pored toga rješenja prijevoznikove

<sup>38</sup> Čl. 14. Direktive 2015/2302.

<sup>39</sup> Atenska konvencija nadopunjavana je dvama protokolima – Protokolom od 19. studenoga 1976. godine te Protokolom od 20. ožujka 1990. godine. Republika Hrvatska ratificirala je i Konvenciju i oba njezina protokola Zakonom 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.

<sup>40</sup> International Maritime Organization; u daljnjem tekstu: IMO.

<sup>41</sup> Čl. 1. toč. 9. Atenske konvencije iz 1974. godine.

<sup>42</sup> Čl. 2. st. 1. Atenske konvencije iz 1974. godine.

<sup>43</sup> Čl. 3. Atenske konvencije iz 1974. godine.

<sup>44</sup> Čl. 13. Atenske konvencije iz 1974. godine.

odgovornosti kod prijevoza putnika nastojala su se ujednačiti u odnosu na rješenje te odgovornosti u ostalim granama transporta budući da je pomorski prijevoz jedina grana prijevoza čije je pravno uređenje odgovornosti za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika, uz iznimke za slučaj pomorske nezgode, počivalo na konceptu dokazane krivnje. U ostalim granama prijevoza odgovornost se u načelu zasniva na relativnom kauzalitetu.<sup>45</sup>

Na diplomatskoj konferenciji u Londonu 2002. godine donesen je Protokol Atenske konvencije iz 2002. godine.<sup>46</sup> Revidirane i neizmijenjene odredbe Atenske konvencije iz 1974. godine, zajedno sa završnim odredbama Protokola iz 2002. godine i njegovim dodatkom, čine konsolidirani tekst nove konvencije pod nazivom Atenska konvencija za prijevoz putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine.<sup>47</sup>

Atenska konvencija iz 2002. godine kao novost predviđa dvostupanjski sustav odgovornosti za štetu kao posljedicu pomorske nezgode<sup>48</sup> po uzoru na Montrealsku konvenciju.<sup>49</sup> Tako prijevoznik za štetu pretrpljenu uslijed smrti ili tjelesne ozljede putnika koji su prouzročeni pomorskom nezgodom<sup>50</sup> odgovara do iznosa od 250.000 SDR po principu objektivne odgovornosti,<sup>51</sup> uz mogućnost da se oslobodi odgovornosti samo ako dokaže da je nezgoda posljedica rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili više sile, ili ako je nezgoda u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenima s namjerom da se prouzroči nezgoda.

Ako visina štete prelazi taj iznos ograničenja, prijevoznik odgovara po principu pretpostavljene krivnje<sup>52</sup> u toj mjeri do iznosa od 400.000 SDR, osim ako dokaže da se nezgoda koja je prouzročila štetu dogodila bez njegove krivnje ili nemarnosti.<sup>53</sup> Ako je

---

<sup>45</sup> Ćorić, Dorotea, *Treba li Republika Hrvatska ratificirati Atensku konvenciju iz 2002. godine?*, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci (1991), v. 31, br. 2, 2010, str. 922.

<sup>46</sup> Marin, Jasenko; Vincenca Padovan, Adriana; Mudrić Mišo, *Međunarodna pomorska organizacija (IMO), Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 2002. (prijevod)*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 50, no. 165, Prosinac 2011.

<sup>47</sup> Pospišil Miler, Marija, *Novi sustav odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika u pomorskom prijevozu*, Pravni fakultet, Rijeka, 2014, str. 42; u daljnjem će se tekstu za Protokol Atenske konvencije iz 2002. godine zajedno s njime neizmijenjenim konsolidiranim odredbama Atenske konvencije iz 1974. godine koristiti naziv Atenska konvencija iz 2002. godine, dok će za Protokol Atenske konvencije na pojedinim mjestima u tom kontekstu biti naznačeno da je riječ o Protokolu.

<sup>48</sup> Marin, Jasenko, *Dokumentacija: Predgovor*, PPP god. 50 (2011), 165, str. 306–307.

<sup>49</sup> Konvencija o izjednačavanju nekih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu iz 1999. godine (Montrealska konvencija).

<sup>50</sup> Koja je u čl. 3. st. 5. toč. (a) Atenske konvencije iz 2002. godine definirana kao brodolom, prevrnuće, sudar ili nasukanje broda, eksplozija ili požar na brodu ili mana broda.

<sup>51</sup> Marin, Jasenko, *Protection of the rights of passengers travelling by sea*, Zbornik radova = Book of Proceedings 4th International Maritime Science Conference IMSC 2012 / Mulić, Rosanda; Gržetić, Zvonko; Vidan, Pero; Kuzmanić, Ivica (ur.), Split, Pomorski fakultet u Splitu, 2012, str. 335.

<sup>52</sup> Marin, Jasenko, *Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava*, Poredbeno pomorsko pravo, 46 (2007), str. 20.

<sup>53</sup> Za razliku od Montrealske konvencije, prema Atenskoj konvenciji iz 2002. godine prijevoznik i u drugom stupnju odgovara ograničeno, i to po načelu pretpostavljene krivnje. Ta razlika objašnjava se time da je kod zračnog prijevoza putnik stalno pod nadzorom prijevoznika, dok putnik na brodu ima veliku slobodu kretanja. To je okruženje kojeg nema u drugim granama prometa, pa je samim time i vlastita odgovornost daleko veća; v. Grabovac, Ivo, Kaštela, Slobodan, *Međunarodni i nacionalni izvori hrvatskoga prometnoga prava*, HAZU, Književni krug Split, Zagreb – Split, 2013, str. 313.

putnik pak pretrpio štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede koje nisu prouzročene pomorskom nezgodom, prijevoznik je odgovoran ako se nezgoda koja je prouzročila štetu dogodila zbog njegove krivnje ili nemarnosti, što treba dokazati tužitelj. To znači da u ovom slučaju prijevoznik odgovara po principu dokazane krivnje.<sup>54</sup>

Potrebno je napomenuti i da Atenska konvencija iz 2002. godine mijenja kriterij za primjenu ograničenja odgovornosti – dok je Atenska konvencija iz 1974. godine kao kriterij uzimala putovanje, neovisno o broju štetnih događaja, prema Atenskoj konvenciji iz 2002. godine svaki putnik i događaj promatraju se posebno, što znači da se u slučaju više štetnih događaja tijekom istoga putovanja granica odgovornosti obračunava odvojeno za svaki štetni događaj.<sup>55</sup>

Čl. 4. *bis.* Atenske konvencije iz 2002. godine propisao je uvođenje obveznog osiguranja od odgovornosti za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika. Svaki prijevoznik koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično dužan je održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo radi pokrića odgovornosti na osnovi Konvencije za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, čija svota ne smije biti manja od 250.000 SDR po putniku za svaki zaseban događaj.

Međutim nakon događaja od 11. rujna 2001. godine u SAD-u štete od terorističkog akta izričito su isključene iz pokrića gotovo svih osiguratelja i reosiguratelja. Zbog toga P&I klubovi i ostali komercijalni osiguratelji nisu željeli pružiti prijevoznicima odgovarajuće pokriće za štete od terorističkih akata.<sup>56</sup> Problem proizlazi iz činjenice da Atenska konvencija iz 1974. godine ne sadrži odredbe koje reduciraju prijevoznikovu (i osigurateljevu) odgovornost u slučaju kada je smrt ili tjelesna ozljeda putnika uzrokovana terorističkim činom, pa su osiguratelji upozoravali da su propisani iznosi odgovornosti previsoko određeni, pogotovo uzimajući u obzir situaciju na tržištu osiguranja i opasnost od katastrofalnih incidenata koji su uzrokovani terorizmom i ratnim operacijama.<sup>57</sup> Zbog toga Atenska konvencija iz 2002. godine, usprkos tome što značajno poboljšava prava putnika u slučaju nezgode, nije stupila na snagu u predvidivo kratkom vremenu.

Zbog takve situacije moglo se krenuti na dva različita načina. Jedan bi bio noveliranje Atenske konvencije iz 2002. godine kako bi se unijele odredbe koje bi u većoj mjeri uvažavale prilike na prijevozničko-osigurateljnom tržištu, no ta je metoda ocijenjena presloženom i sporom. IMO se odlučio za drugu, manje uobičajenu metodu izmjena, koja se sastoji u stvaranju svojevrsnog “vodiča” za primjenu Atenske konvencije iz 2002., kojim bi se pokušao ostvariti željeni cilj i premostiti razlozi koji priječe da države ratificiraju

<sup>54</sup> Marin, *op. cit.* (bilj. 51), str. 335.

<sup>55</sup> Ćorić, *op. cit.* (bilj. 45), str. 923, Pospišil-Miler, *op. cit.* (bilj. 47), str. 53-54.

<sup>56</sup> Pospišil Miler, Marija, EU pristupila Protokolu iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. godine - primjena za države članice EU od 31. prosinca 2012., *Naše more* 59 (3-4), 2012, str. 130.

<sup>57</sup> Marin, *op. cit.* (bilj. 51), str. 336; Pospišil-Miler, *op. cit.* (bilj. 47), str. 61-66 kao jedan od razloga za neprihvatanje Atenske konvencije iz 2002. godine navodi i suprotnost odredaba Konvencije o izravnoj tužbi prema osiguratelju konceptu *pay to be paid*, prema kojem član kluba najprije mora isplatiti oštećeniku štetu kako bi mogao potraživati naknadu od P&I kluba.

Konvenciju.<sup>58</sup> Tako je IMO u listopadu 2006. godine donio Rezervu i Smjernice za primjenu Atenske konvencije. Taj dokument smatra se neobveznim posebnim propisom (*lex specialis*) za primjenu Atenske konvencije iz 2002. godine.<sup>59</sup>

Rezerva i Smjernice IMO-a<sup>60</sup> dopuštaju da država ograniči odgovornost prijevoznika za neki od rizika navedenih u čl. 2.2. Smjernica IMO-a<sup>61</sup> na niži od ta dva iznosa u konkretnom slučaju: 250.000 SDR po svakom putniku i svakom zasebnom događaju ili 340 milijuna SDR ukupno po brodu za svaki zasebni događaj. Međutim i na tako ograničenu odgovornost moraju se primjenjivati odredbe Smjernica IMO-a. Isto je i s obveznim iznosom osiguranja za štetu za koju odgovara prijevoznik.

Nadalje, Smjernice IMO-a propisuju i obvezu državama članicama da izdaju svjedodžbu o osiguranju na osnovi preuzete obveze jednog osiguratelja da pokriva ratne rizike<sup>62</sup> i preuzete obveze drugog osiguratelja da pokriva neratne rizike.<sup>63</sup> Svaki osiguratelj treba odgovarati za svoj dio.

Atenska konvencija iz 2002. godine stupila je na snagu 23. travnja 2014. godine, a na snazi je u 22 države, među njima i Republici Hrvatskoj.<sup>64</sup> Da bi pristupila Atenskoj konvenciji iz 2002. godine, Republika Hrvatska morala je najprije otkazati Atensku konvenciju iz 1974. godine te njezine protokole iz 1976., odnosno 1990. godine, što je i učinila 23. travnja 2014. godine, inače bi za nju vrijedio dvostruki sustav odgovornosti.

---

<sup>58</sup> Marin, *op. cit.* (bilj. 48), str. 307.

<sup>59</sup> Pospišil-Miler (*op. cit.* (bilj. 47), str. 79-81) upozorava na potencijalne probleme oko rezerve IMO-a u međunarodnom pravu: različita tumačenja i prijevodi pri unosu rezerve u nacionalno pravo mogu dovesti do *forum shoppinga*, a doseg njezine primjene ovisit će o tome jesu li je izjavile sve ili samo neke države članice. Sve to može dugoročno stvoriti pravnu nesigurnost, jednako kao i propisivanje mogućnosti izjavlivanja *opt-out* klauzule, kojom države stranke konvencije mogu povisiti granice odgovornosti u odnosu na one predviđene Konvencijom, v. *ibid*, str. 263.

<sup>60</sup> Ćorić, Dorotea; Vincenca Padovan, Adriana; Mudrić, Mišo; Marin, Jasenko, *IMO rezerva i smjernice za primjenu Atenske konvencije (prijevod)*, Poredbeno pomorsko pravo, vol. 50, no. 165, prosinac 2011., str. 362-383.

<sup>61</sup> Ti su rizici: rat, građanski rat, revolucija, pobuna, ustanak ili građanski sukobi koji zbog toga nastanu ili bilo kakav neprijateljski akt neke zaraćene strane ili protiv nje; zarobljavanje, zapljena, uzapćenje, zaustavljanje, ograničenje ili zadržavanje, kao i posljedica tih akata ili pokušaj njihova izvršenja; zaostale mine, torpeda, bombe i drugo napušteno ratno oružje; postupak terorista ili bilo koje osobe koja djeluje zlonamjerno ili s političkim pobudama te svaka radnja poduzeta radi sprječavanja takva rizika ili borbe protiv njega; konfiskacija ili eksproprijacija.

<sup>62</sup> Klauzulom o automatskom prestanku i isključenju osigurateljnog pokrića ratnih rizika moguće je ugovoriti automatski prestanak pokrića osiguranja u trenutku izbijanja rata (bez obzira na to je li on objavljen ili nije) između bilo kojih od sljedećih država: Ujedinjeno Kraljevstvo, Sjedinjene Američke Države, Francuska, Ruska Federacija, Narodna Republika Kina, te u odnosu na brod za koji je pruženo to osigurateljno pokriće u trenutku kad taj brod bude rekviriran bilo radi vlasništva bilo radi uporabe.

<sup>63</sup> Uz neratne rizike moguće je ugovoriti primjenu Institutske klauzule o isključenju rizika radioaktivnog onečišćenja, kemijskog, biološkog, biokemijskog i elektromagnetnog oružja te Institutske klauzule o isključenju rizika kibernetičkog napada.

<sup>64</sup> <http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202016.docx.pdf>; datum posjeta: 31. listopada 2016. Protokolu je pristupio EU, kao i 17 njegovih država članica. Estonija, Luksemburg i Poljska ostale su vezane Atenskom konvencijom iz 1974. godine, dok Cipar, Finska, Italija, Njemačka i Slovenija nisu potpisnice ni Atenske konvencije iz 1974. godine ni kojeg od njezinih naknadnih protokola.

### 3.2. Uredba 392/2009

Donošenje Uredbe 392/2009<sup>65</sup> imalo je cilj ubrzati primjenu odredaba Atenske konvencije iz 2002. godine i Smjernica iz 2006. godine za provedbu Konvencije te ih učiniti obvezujućim barem na području Europske unije, ali i proširiti njihovu primjenu i na domaća putovanja.<sup>66</sup>

Uredba propisuje sustav pravnih pravila Unije koji uređuje odgovornost i osiguranje u prijevozu putnika morem kako je predviđeno u mjerodavnim odredbama Atenske konvencije iz 2002. godine te u Rezervi i Smjernicama IMO-a od 19. listopada 2006. godine. Primjenjuje se na međunarodni prijevoz putnika u skladu s njegovom definicijom iz Atenske konvencije iz 2002. godine,<sup>67</sup> međutim proširuje svoju primjenu i na prijevoz putnika *unutar* jedne države članice ako se taj prijevoz obavlja brodovima klase A i B<sup>68</sup> u skladu s čl. 4. Direktive 98/18/EC.<sup>69</sup> Uz pretpostavku da se radi o međunarodnom prijevozu i odgovarajućoj klasifikaciji broda, Uredba će se primjenjivati ako brod vije zastavu države članice ili je u njoj upisan, ili je ugovor o prijevozu sklopljen u toj državi članici, ili ako je luka ukrcaja ili iskrcaja, prema ugovoru o prijevozu, u državi članici. Međutim države članice mogu primjenu Uredbe proširiti na sva domaća putovanja.<sup>70</sup>

Uredba 392/2009 osim doslovnog prenošenja Atenske konvencije iz 2002. godine i Rezerve i Smjernica IMO-a iz 2006. godine sadrži i neke odredbe kojih nema u tim dokumentima. Tako će prijevoznik morati naknaditi puni iznos zamjene i popravka za gubitak i oštećenje pomagala koje rabe putnici sa smanjenom pokretljivošću, koji se oduzima od ograničenja odgovornosti za prtljagu;<sup>71</sup> morat će isplatiti predujam dovoljan za pokriće neposrednih financijskih potreba oštećene osobe ako je smrt ili tjelesna ozljeda putnika nastupila kao posljedica pomorske nezgode (koji ne znači i priznanje njegove odgovornosti);<sup>72</sup> a imat će i obvezu informiranja putnika na prikladan i jasan način o njihovim pravima predviđenima Uredbom.<sup>73</sup> Ta obveza prijevoznika ne utječe na obveze organizatora putovanja predviđene Direktivom 90/314.

---

<sup>65</sup> Uredba (EZ-a) br. 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća, Službeni list Europske unije L 131/24, 28. svibnja 2009.; u daljnjem tekstu: Uredba 392/2009.

<sup>66</sup> Pospišil Miler, *op. cit.* (bilj. 56), str. 128.

<sup>67</sup> Čl. 1. i 2. Uredbe 392/2009.

<sup>68</sup> Brod klase A definiran je u Direktivi 98/18/EC kao putnički brod koji obavlja domaća putovanja, a koja nisu putovanja pokrivena klasama B, C i D, dok se brod klase B definira kao putnički brod koji se za vrijeme svoje plovidbe ni u jednom trenutku ne udaljava više od 20 nautičkih milja od najbližeg kopna, na koje se osobe mogu iskrcati u slučaju brodoloma za srednje plime.

<sup>69</sup> Council Directive 98/18/EC of 17 March 1998 on safety rules and standards for passenger ships, Službeni list Europske unije L 144, 15. svibnja 1998.

<sup>70</sup> Čl. 2. Uredbe 392/2009.

<sup>71</sup> Čl. 4. Uredbe 392/2009.

<sup>72</sup> Čl. 6. Uredbe 392/2009.

<sup>73</sup> Čl. 7. Uredbe 392/2009.

### 3.3. Pomorski zakonik

Pomorski zakonik<sup>74</sup> donesen je u prosincu 2004. godine te je izmijenjen i dopunjen 2007., 2008., 2011. 2013. i 2015. godine. Izmjenama i dopunama iz 2013. godine u području odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika napravljen je svojevrsan kombinirani režim budući da su u njega unesene određene odredbe Uredbe 392/2009 (u novelirane članke 612., 614. i 615.a),<sup>75</sup> no odredbe koje uređuju princip prijevoznikove odgovornosti i visinu njezina ograničenja (izuzev u pogledu brodova klase A i B, kako to uređuje Uredba 392/2009) ostale su nepromijenjene.

Budući da će u idućem poglavlju rada biti više riječi o prijevoznikovo odgovornosti u hrvatskom pravu, za sada je dovoljno navesti da prijevoznik po odredbama Pomorskog zakonika odgovara za smrt i tjelesne ozljede putnika po principu dokazane krivnje,<sup>76</sup> osim u slučaju pomorske nezgode, kada se radi o pretpostavljenoj krivnji.<sup>77</sup> Visina prijevoznikove odgovornosti može se ograničiti do iznosa od 175.000 SDR po putniku i putovanju.<sup>78</sup>

## 4. ODGOVORNOST ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA U KRUŽNOM PUTOVANJU

U ovom poglavlju bit će riječi o odgovornosti za štetu koja putniku nastane zbog smrti i tjelesne ozljede na kružnom putovanju. Pokušava se dati odgovor na pitanje koje je pravo mjerodavno, tko je odgovorna osoba, po kojim će pravilima odgovarati, kakav je princip njezine odgovornosti i koje su eventualne zapreke s kojima se putnik može susresti pri ostvarenju svojeg prava na naknadu štete.

Odgovor na ta pitanja promatra se iz dva različita aspekta, ovisno o tome je li mjerodavno pravo za ugovor o organiziranju putovanja<sup>79</sup> ono koje sadrži implementirane odredbe Direktive 90/314 (a od 1. srpnja 2018. godine odredbe Direktive 2015/2302) ili to nije slučaj (jer primjerice ta država nije članica Europske unije ili država jest članica Europske unije, ali odredbe nacionalnog prava u koje je Direktiva implementirana nisu mjerodavne

<sup>74</sup> Pomorski zakonik, Narodne novine br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15.

<sup>75</sup> Radi se o propisivanju primjene Uredbe 392/2009 na brodove klase A i B, proširenju odgovornosti prijevoznika i za radnje stvarnog prijevoznika i osoba koje rade za njega te propisivanju njihove solidarne odgovornosti te propisivanju obveze prijevoznika koji obavlja međunarodni prijevoz na održavanje osiguranja ili financijskog jamstva radi pokrića odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, v. Pospišil-Miler, *op. cit.* (bilj. 47), str. 184-187.

<sup>76</sup> Čl. 613. Pomorskog zakonika.

<sup>77</sup> Čl. 615. Pomorskog zakonika.

<sup>78</sup> Čl. 620. Pomorskog zakonika; takvo rješenje posljedica je usklađivanja odredaba Pomorskog zakonika o visini odgovornosti prijevoznika s Protokolom Atenske konvencije iz 1990. godine, koji nije stupio na snagu, ali RH mu je bila strankom; Pospišil-Miler, *op. cit.* (bilj. 47), str. 264.

<sup>79</sup> Ovdje treba naglasiti da se misli na pravo mjerodavno za ugovor o *organiziranju putovanja* u smislu Direktive 90/314 kao paket-aranžmana, a ne ugovor o *prijevozu*, za koji su u pravilu mjerodavni međunarodni i nacionalni propisi pomorskog prava.

za ugovor o organiziranju putovanja zbog vezanosti te države nekim drugim međunarodnim ugovorom).<sup>80</sup>

#### **4.1. Države vezane odredbama Direktive 90/314**

U državama u kojima je za ugovor o organiziranju putovanja mjerodavno pravo Direktive 90/314 implementirano u nacionalno pravo rješenja treba promatrati s dva aspekta: (i) obavlja li se prijevoz kao domaći ili međunarodni<sup>81</sup> prijevoz te (ii) je li organizator putovanja sam izvršavao uslugu prijevoza ili je njezino izvršenje povjerio nekom drugom.

##### **4.1.1. Mjerodavno pravo, odgovorna osoba i sustav odgovornosti ako je organizator putovanja ujedno i prijevoznik**

###### **4.1.1.1. Domaći prijevoz**

U hrvatskom pravu odgovornost organizatora putovanja detaljno je riješena odredbama čl. 888. i 889. Zakona o obveznim odnosima,<sup>82</sup> koji je usklađen s rješenjima Direktive 90/314. Organizator putovanja u pravilu odgovara za tri vrste štete:

- štetu nastalu neispunjenjem ili neurednim ispunjenjem ugovora o organiziranju putovanja, odnosno pojedinih (zakonskih ili ugovornih) obveza iz tog ugovora
- štetu nastalu neispunjenjem ili neurednim ispunjenjem pojedine usluge (npr. hotel je trebao imati bazen i saunu, a nema ga; prijevoz koji kasni i sl.)
- a ako je prepustio izvršenje neke usluge trećoj osobi, organizator odgovara i za štetu nastalu povodom ispunjenja pojedine usluge, čak i ako je ta usluga ispunjena u skladu s pravilima struke, ali se putniku svejedno prilikom njezina ispunjavanja dogodi šteta (primjerice oklizne se i ozlijedi u hotelskom bazenu). Tog se vida odgovornosti organizator može osloboditi ako dokaže da se ponašao kao pažljiv organizator pri izboru osoba koje su izvršavale te usluge.

Iako pri implementaciji Direktive 90/314 ZOO nije unio odredbe o principu organizatorove odgovornosti i razlozima njegova oslobođenja od odgovornosti, radi se o uzročnoj odgovornosti, jer ona nije temeljena na krivnji organizatora, nego na činjenici da nije došlo do potpunog ili djelomičnog ispunjenja njegovih obveza iz zakona i ugovora.<sup>83</sup> ZOO dakle slijedi intenciju Direktive 90/314 o principu odgovornosti organizatora (v. *supra* bilj. 32), a potrebno je primijetiti i da je hrvatski zakonodavac jasno definirao da je

---

<sup>80</sup> V. opširnije *infra*. u poglavlju 4.2. Države u kojima odredbe Direktive 90/314 nisu mjerodavno pravo i njihova rješenja.

<sup>81</sup> Atenska konvencija u čl. 1. toč. 9. definira međunarodni prijevoz kao prijevoz u kojem se prema ugovoru o prijevozu mjesto polaska i mjesto odredišta nalaze u dvije različite države ili u samo jednoj državi ako se prema ugovoru o prijevozu ili redu plovidbe usputna luka nalazi u drugoj državi.

<sup>82</sup> Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15; u daljnjem tekstu: ZOO.

<sup>83</sup> Tako i Gorenc et. al., *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, Narodne novine, Zagreb, studeni 2014., str. 1373.



*organizator* putovanja uvijek odgovorna osoba za povredu ugovora o organiziranju putovanja, odnosno da Republika Hrvatska nije jedna od država članica koje su propustile nedvosmisleno odrediti odgovornu osobu.

Budući da Direktiva 2015/2302, kako je rečeno *supra*, ne mijenja princip organizatorove odgovornosti, može se očekivati da se te konkretne odredbe ZOO-a neće značajnije mijenjati pri implementaciji spomenute direktive u hrvatsko pravo. Intervencije se očekuju na području preciznijeg definiranja nesukladnosti pri izvršavanju ugovora o paket-aranžmanu, kao i o dodatnim pravima putnika u slučaju postojanja nesukladnosti.

Stav je autorice da bi se kao šteta nastala neurednim ispunjenjem usluge prijevoza kao integralne usluge ugovora o kružnom putovanju mogli tretirati slučajevi propisani u čl. 615. Pomorskog zakonika (ovisno o konkretnom slučaju i utvrđenoj odgovornosti) brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mana broda, dok bi se kao šteta nastala ispunjavanjem pojedine usluge mogla tretirati situacija kada se putnik ozlijedi ili umre pri adekvatnom ispunjavanju usluge prijevoza.

Ako se dakle radi o ugovoru o organiziranju kružnog putovanja koje ima obilježja domaćeg prijevoza, a organizator putovanja ujedno je i prijevoznik, putnik naknadu štete za smrt i tjelesne ozljede koje su nastale pri izvršavanju usluge prijevoza može potraživati od *organizatora* putovanja, koji će odgovarati po pravilima čl. 888. st. 2. ZOO-a, prema kojima organizator putovanja za štetu nanесenu putniku odgovara prema propisima koji se odnose na usluge prijevoza<sup>84</sup> ako je sam pružao tu uslugu. To znači da će organizator putovanja odgovarati putniku u svojstvu ugovorne strane ugovora o organiziranju putovanja, ali po propisima koji se odnose na uslugu prijevoza koji je sam pružao, odnosno po odredbama čl. 598.-633. Pomorskog zakonika, koje uređuju prijevoz putnika i prtljage morem.

Prema tim odredbama prijevoznik odgovara za štetu nastalu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika ako se događaj koji je prouzročio štetu dogodio za vrijeme prijevoza te ako se šteta može pripisati krivnji prijevoznika ili osoba koje za njega rade. Osoba koja traži naknadu štete mora dokazati da se događaj koji je prouzročio štetu dogodio u tijeku prijevoza te visinu štete. Dakle radi se o principu odgovornosti po sustavu dokazane krivnje.

Po načelu pretpostavljene krivnje prijevoznik će odgovarati ako su smrt ili tjelesna ozljeda putnika nastale neposredno ili posredno zbog brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara ili mana broda. Prijevoznik (odnosno organizator putovanja) može ublažiti, pa čak i potpuno isključiti svoju odgovornost ako dokaže da su smrt ili tjelesna ozljeda putnika u cijelosti ili djelomično prouzročene krivnjom putnika ili njegovim ponašanjem koje se ne može smatrati uobičajenim.<sup>85</sup> Odgovornost prijevoznika, odnosno

---

<sup>84</sup> ZOO još propisuje i: usluge smještaja ili druge usluge vezane za izvršenje organiziranog putovanja, v. čl. 888. ZOO-a.

<sup>85</sup> Čl. 619. Pomorskog zakonika.

organizatora putovanja, u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika ograničava se u svim slučajevima na 175.000 SDR (uz mogućnost izričitog pisanog ugovaranja veće naknade), ali on gubi pravo koristiti se ograničenjem 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.<sup>86</sup>

Iz navedenog je vidljivo da organizatoru putovanja koji je ujedno i prijevoznik (a ni putniku) nije svejedno koji će propis regulirati njegovu odgovornost za smrt i tjelesne ozljede putnika nastale pri izvršenju usluge prijevoza u kružnom putovanju – takvim rješenjem ZOO-a organizator odgovara po drukčijem principu (dokazana krivnja te pretpostavljena krivnja u slučaju pomorske nezgode) i uz mogućnost ograničenja odgovornosti, od principa objektivne odgovornosti organizatora, koji je predviđen Direktivom 90/314 i koji je trebao biti implementiran u hrvatsko zakonodavstvo.<sup>87</sup>

U poredbenim sustavima, zbog širokog diskrecijskog prava koje je ostavljeno državama članicama pri implementaciji Direktive, nalazimo različita rješenja. Slovensko uređenje primjerice gotovo je identično našem pa je čl. 890.-892. slovenskog Obligacijskog zakonika<sup>88</sup> određeno da organizator putovanja pri obavljanju pojedine usluge odgovara po propisima koji se odnose na te usluge, dok je čl. 601.-608. slovenskog Pomorskog zakonika<sup>89</sup> propisano da prijevoznik odgovara do iznosa 46.666 SDR po putniku i putovanju.

Problemi bi mogli nastati u pravnim porecima u kojima je Direktiva implementirana šturo i, osim za neadekvatno ispunjenje ugovora, ne predviđa detaljniju odgovornost organizatora putovanja. Takvu situaciju nalazimo primjerice u njemačkom pravu. Odredbom čl. 651.f BGB-a propisano je da putnik može tražiti naknadu štete za neizvršenje ugovora osim ako je nedostatak u paket-aranžmanu prouzročila okolnost za koju organizator paket-aranžmana nije bio odgovoran. Iako njemačko pravo propisuje objektivnu odgovornost organizatora, pitanje je tumačenja pojma neizvršenja ugovora i podrazumijeva li on i štetu koja je putniku nastala prilikom pravilnog izvršavanja

---

<sup>86</sup> Čl. 623. Pomorskog zakonika.

<sup>87</sup> Direktiva 2015/2302 (čl. 14. st. 4.) predviđa mogućnost ograničenja odgovornosti organizatora putovanja za izvršavanje pojedine usluge – ako se međunarodnim konvencijama koje obvezuju Europsku uniju (primjerice Atenska konvencija iz 2002. godine) ograničuje opseg odštete koju je dužan platiti pružatelj usluge koji pruža uslugu putovanja koja je dio paket-aranžmana ili uvjeti pod kojima je on dužan platiti tu odštetu, ista se ograničenja primjenjuju na organizatora. To znači da će u državama članicama Europske unije (pa tako i u Republici Hrvatskoj) organizator putovanja moći ograničiti svoju odgovornost do visine koju predviđa Atenska konvencija iz 2002. godine, što bi, po sadašnjem rješenju Pomorskog zakonika, bilo u sukobu s intencijom Direktive 2015/2302 jer je trenutna visina ograničenja predviđena Pomorskim zakonikom usklađena s Protokolom iz 1990. godine (v. *supra* bilj. 78). Ako se pak međunarodnim konvencijama koje ne obvezuju Uniju ograničuje odšteta koju je dužan platiti pružatelj usluge, države članice na odgovarajući način mogu ograničiti odštetu koju je dužan platiti organizator. U ostalim se slučajevima ugovorom o putovanju u paket-aranžmanu može ograničiti odšteta koju je dužan platiti organizator ako se to ograničenje ne primjenjuje na tjelesne ozljede ili štetu prouzročenu namjerno ili nemarom te ako odšteta ne iznosi manje od trostruke ukupne cijene paket-aranžmana.

<sup>88</sup> Obligacijski zakonik, Uradni list RS, št. 83/2001, 97/2007.

<sup>89</sup> Pomorski zakonik, Uradni list RS, št. 26/01, 21/02, 110/02, 2/04, 98/05, 49/06, 88/10, 59/11.

pojedine usluge, kao što propisuju hrvatsko i slovensko pravo. Nadalje, ostaje i pitanje po kojim će propisima organizator putovanja odgovarati.

Malo je drugačija situacija u francuskom pravu. Čl. 23. francuskog zakona kojim je implementirana Direktiva<sup>90</sup> propisuje da će organizator putovanja biti odgovoran putniku za izvršenje ugovornih obveza neovisno o tome pruža li te usluge sam ili ih je povjerio trećoj osobi, što ne utječe na njegovo pravo regresa od treće osobe. Organizator se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je neizvršenje ili nepravilno izvršenje ugovora nastalo krivnjom putnika, treće osobe ili zbog nepredvidivih i neizbježnih okolnosti.

U obrazlaganju odgovornosti organizatora putovanja u skladu s Direktivom 90/314 treba imati u vidu i sljedeće: Pomorski zakonik, kao i velik broj nacionalnih pravnih sustava,<sup>91</sup> u većini slučajeva priznaju kao neimovinsku štetu samo onu koja se manifestira povredom tjelesnog integriteta oštećenika. Iako je u hrvatskom pravu naknadu neimovinske štete za povredu ugovorne obveze moguće ostvariti,<sup>92</sup> pa i za povredu prava osobnosti na duševno zdravlje,<sup>93</sup> postoje države koje nisu imale tako predviđene sustave odgovornosti premda u svoja zakonodavstva imaju implementiranu Direktivu 90/314.

Nakon odluke Europskog suda u predmetu *Simone Leitner vs. TUI Deutschland*,<sup>94</sup> gdje je Europski sud protumačio pojam „šteta“ sadržan u čl. 5. Direktive na način da pokriva i štete koje su nastale povredom duševnog zdravlja,<sup>95</sup> nastala je potreba nacionalnim

---

<sup>90</sup> Loi fixant les conditions d'exercice des activités relatives à l'organisation et à la vente de voyages ou de séjours, Loi n° 92-645 du 13 juillet 1992 Journal Officiel du 14/07/1992.

<sup>91</sup> Klarić, Petar, *Odgovornost za neimovinsku štetu zbog povrede ugovora o organiziranju putovanja*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 56, Posebni broj, prosinac 2006., str. 388-390.

<sup>92</sup> Međutim njezino priznavanje još nije rašireno u sudskoj praksi, v. opširnije Crnić, Ivica, *Naknada nematerijalne štete - neka pitanja*, Godišnjak 9 tiskan u povodu 17. savjetovanja – Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse, Opatija, 6. do 8. studenoga 2002., dostupno na:

[http://www.vsrh.hr/CustomPages/Static/HRV/Files/ICrnic\\_Naknada-nematerijalne-stete.doc](http://www.vsrh.hr/CustomPages/Static/HRV/Files/ICrnic_Naknada-nematerijalne-stete.doc), datum posjeta: 19. kolovoza 2013. Autor nabraja neke oblike naknade nematerijalne štete koje hrvatski suci nisu priznavali, pa je tako suđeno da nema osnove za priznavanje nematerijalne štete s naslova duševnih boli zbog uskraćenog posjeta i razgledavanja određenih gradova unutar ugovorenog programa turističkog putovanja; nema osnove za dosuđenje posebne naknade nematerijalne štete oštećeniku zbog gubitka životnih radosti; oštećenik nema pravo na naknadu nematerijalne štete zbog narušene udobnosti, odnosno gubitka slobodnog vremena. Novija sudska praksa zauzela je pak potpuno suprotan stav te je Županijski sud u Varaždinu zauzeo u jednoj odluci stav da je zbog kašnjenja aviona tužiteljima skraćeno vrijeme boravka na odredištu, zbog čega nisu mogli u cijelosti realizirati program putovanja, pa je neuredno ispunjenje obveze organizatora putovanja opravdano izazvalo kod tužitelja nezadovoljstvo, frustraciju i ogorčenje, odnosno poremećaj njihova duševnog mira u mjeri koja opravdava dosuđenje pravične novčane naknade. Županijski sud u Varaždinu, Gž-112/09 od 2. ožujka 2009. godine.

<sup>93</sup> Čl. 19. ZOO-a.

<sup>94</sup> *Simone Leitner vs. TUI Deutschland GmbH & Co. KG*, Europski sud pravde, predmet C-168/00 od 12. ožujka 2002.

<sup>95</sup> U obrazloženju odluke istaknuto je da je izraz „šteta“ u Direktivi upotrijebljen bez ikakvih ograničenja te da je pogotovo u području putovanja česta neimovinska šteta koja se ne odnosi samo na fizičke ozljede, zbog čega nije moguće restriktivno interpretirati generalni koncept štete na način da se iz njega isključi naknada neimovinske štete za *psihičke* povrede, što je bilo suprotno tada mjerodavnom austrijskom nacionalnom pravu, koje nije poznavalo naknadu neimovinske štete koja se manifestira psihički.

zakonodavstvima da omogućé odgovornost organizatora putovanja i za takve vidove štete.<sup>96</sup>

Kod te situacije potrebno je odgovoriti na još jedno pitanje, a to je kako rješenja Uredbe 392/2009 utječu na određivanje mjerodavnog prava i odgovorne osobe. Budući da se Uredba obvezno primjenjuje na domaći prijevoz u državama članicama Europske unije samo u pogledu brodova klase A i B prema Direktivi 98/18/EC (uz tendenciju proširenja te primjene), za svaki drugi domaći prijevoz kao usluge u sklopu kružnog putovanja ostat će primjenjive odredbe nacionalnog propisa u koji su implementirane odredbe Direktive 90/314 i koje u nekim državama upućuju na odredbe posebnih propisa za odgovornost organizatora putovanja (kao što hrvatski ZOO i slovenski Obligacijski zakonik upućuju na primjenu nacionalnih Pomorskih zakonika).

Ako se pak radi o domaćem prijevozu, za koji je ipak mjerodavna Uredba 392/2009, bilo zato što se prometuje brodovima klase A i B bilo zato što je država odlučila primjenjivati Uredbu i na domaći prijevoz, odgovor o mjerodavnom pravu ponešto je kompleksniji i na njega odgovore treba potražiti u Ugovoru o funkcioniranju Europske unije.<sup>97</sup> Uredbe kao pravni akti iz nadležnosti Europske unije imaju opću primjenu i obvezujuće su u cijelosti te se neposredno primjenjuju u svim državama članicama. Kako za primjenu uredbe nije potrebna njezina implementacija u nacionalno pravo, može se izvesti zaključak da su uredbe po svojoj pravnoj snazi iznad nacionalnog propisa.<sup>98</sup>

Direktive, za razliku od uredaba, ne zamjenjuju nacionalne norme jednom europskom normom. Upravo suprotno, osnovni i Ugovorom o EZ-u predviđeni način primjene direktiva jest posredstvom internog prava svake od država članica. Interno pravo mora međutim biti prilagođeno u mjeri u kojoj je to nužno da bi se ostvario cilj zbog kojeg je direktiva u prvom redu i bila usvojena, no to ne znači da svaka država članica u području direktive ima jednake norme.<sup>99</sup>

Budući da se direktive primjenjuju posredstvom nacionalnog prava, a uredbe su nadređene nacionalnom pravu, u konkretnom bi slučaju kao mjerodavnom pravu prednost trebalo dati Uredbi 392/2009 pred odredbama nacionalnog prava države

---

<sup>96</sup> Direktiva 2015/2302 u Preambuli (toč. 34.) predviđa da bi naknadom štete trebalo obuhvatiti i nematerijalnu štetu, poput naknade za gubitak zadovoljstva u vezi s putovanjem ili odmorom zbog znatnih problema pri izvršenju odgovarajućih usluga putovanja. Međutim može se očekivati da će adekvatna implementacija te odredbe Direktive zahtijevati kompleksnije intervencije u nacionalna zakonodavstva jer takva odredba i dalje ne riješava situaciju koja može nastati i primjenom hrvatskog prava, kada je potrebno primijeniti kao mjerodavan *lex specialis* nacionalni propis (primjerice u ovom slučaju Pomorski zakonik) koji ne poznaje naknadu takva vida štete, premda je ona predviđena u osnovnom propisu u koji je implementirana direktiva (kao što je primjerice ZOO).

<sup>97</sup> Consolidated version of the Treaty on European Union, Official Journal of the European Union C 326/47 od 26. listopada 2012.

<sup>98</sup> Naglič, Vesna; Papadopoulou, Danai; *Fact Sheets on the European Union – 2013*, dostupno na [http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/en/FTU\\_1.2.1.pdf](http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/en/FTU_1.2.1.pdf), datum posjeta: 28. rujna 2016. godine.

<sup>99</sup> Rodin, Siniša; Čapeta, Tamara, *Učinci direktiva Europske unije u nacionalnom pravu s izabranim presudama Europskog suda u punom tekstu i komentarom*, Pravosudna akademija, Ministarstvo pravosuđa Republike Hrvatske, Zagreb, 2008, str. 8.

članice Europske unije u koje je implementirana Direktiva 90/314 (a kasnije i Direktiva 2015/2302), pa bi mjerodavan propis za odgovornost organizatora putovanja (koji je ujedno i prijevoznik) u navedenom slučaju kolizije bila Uredba 392/2009.

U ovoj situaciji moglo bi se postaviti i pitanje dolazi li uopće do supremacije Uredbe nad Direktivom 90/314 ako one zapravo uređuju dva različita ugovora (ugovor o prijevozu i ugovor o organiziranju putovanja). Zbog činjenice da Uredba 392/2009 sadrži i odredbu čl. 14. Atenske konvencije, a koji propisuje da se tužba protiv prijevoznika može podnijeti isključivo po odredbama te konvencije i nikako drugačije, autorica smatra da u slučajevima kada je propisana primjena Uredbe na domaći prijevoz za slučaj potraživanja naknade štete za smrt i tjelesne ozljede putnika nema mjesta primjeni odredaba nacionalnog prava u koje je implementirana Direktiva 90/314 usprkos tome što je prijevoz samo jedna komponenta ugovora o organiziranju putovanja. O razlozima i razvoju takva stajališta opsežno se raspravlja *infra*.

#### 4.1.1.2. Međunarodni prijevoz

##### a) Općenite napomene

U međunarodnom prijevozu imamo situaciju da je država članica implementirala Direktivu 90/314 u svoje zakonodavstvo, da je u skladu s tim odredbama sklopljen ugovor o organiziranju kružnog pomorskog putovanja koje će se odvijati na području više država, u kojem je organizator putovanja ujedno i prijevoznik, te da u tijeku kružnog putovanja dođe do smrti ili tjelesne ozljede putnika. Izbor mjerodavnog prava ovisi o tome je li država članica s čijim je organizatorom putovanja, a ujedno i prijevoznikom, ugovoreno kružno putovanje stranka Atenske konvencije ili nije. Ako nije, o mjesnoj nadležnosti za postupanje i mjerodavnom materijalnom pravu odlučit će se primjenom odredaba međunarodnog privatnog prava reguliranog na razini Europske unije<sup>100</sup> budući da su države koje su bile u obvezi implementirati Direktivu članice Europske unije ili imajući u vidu odredbe nekog međunarodnog ugovora koji je na snazi u toj državi članici.<sup>101</sup>

Međutim slučaj u kojem je država članica u međunarodnom kružnom putovanju ujedno i stranka Atenske konvencije znatno je kompliciraniji budući da takva situacija može izazvati nesigurnost glede mjerodavnog prava koje treba primijeniti.<sup>102</sup> Takva situacija bila je posebno problematična prije stupanja na snagu Uredbe 392/2009. Naime Atenska konvencija (i tekst iz 1974. godine i njezini naknadni protokoli, uključujući i Protokol iz 2002. godine) u čl. 14. propisuje da se tužba za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika može podnijeti protiv prijevoznika ili stvarnog prijevoznika samo sukladno toj Konvenciji i ni na koji drugi način.

<sup>100</sup> Odnosno relevantnim odredbama Uredbe Bruxelles I i Uredbe Rim I.

<sup>101</sup> V. opširnije *infra*. Konvencija CCV.

<sup>102</sup> Marin, *op. cit.* (bilj. 51), str. 340.

Dakle ako su organizator putovanja i prijevoznik ista osoba, dolazi do sukoba između nacionalnog prava u koje je implementirana Direktiva 90/314 kao mjerodavnog prava za ugovor o organiziranju putovanja i Atenske konvencije kao međunarodnog ugovora mjerodavnog za ugovor o prijevozu.

*b) Problem određivanja mjerodavnog prava u sudskoj praksi*

Ovaj problem pojavio se u dvjema proturječnim odlukama prvostupanjskih engleskih sudova.<sup>103</sup> Prvi je slučaj bio *Lee and Another v Airtours Holidays Ltd and Another*,<sup>104</sup> gdje je tužiteljica ugovorila paket-aranžman kao kružno putovanje s prijevoznikom. Za vrijeme putovanja na brodu je buknuo požar, uslijed čega su putnici bili evakuirani. Tužiteljica je tražila naknadu štete, među ostalim i za duševne boli pretrpljene uslijed nezgode, pozivajući se isključivo na nacionalne odredbe Uredbe o paket-aranžmanima,<sup>105</sup> kojom je u englesko pravo implementirana Direktiva 90/314. Prijevoznik, ujedno i organizator putovanja, prihvatio je da je došlo do nepravilnog izvršenja ugovora, no smatrao je da je njegova odgovornost ograničena u skladu s odredbama Atenske konvencije, kao propisa koji ima prednost pred odredbama nacionalnog prava. Sud nije prihvatio njegove argumente i dao je prednost odredbama nacionalnog prava, dakle Uredbi o paket-aranžmanima, te nije dopustio prijevozniku ograničenje odgovornosti ignorirajući pritom odredbu čl. 14. Atenske konvencije.<sup>106</sup>

Svoj stav obrazložio je argumentacijom da je Direktiva 90/314 kroz tu Uredbu postala dio nacionalnog prava, a da se odredbe Atenske konvencije o ograničenju odgovornosti mogu primijeniti ako se ugovor o organiziranju putovanja izričito poziva na njih, što u ovom predmetu nije bio slučaj.<sup>107</sup>

U drugom predmetu, *Norfolk v. Mytravel Group PLC*,<sup>108</sup> tužiteljica je ugovorila paket-aranžman kao kružno putovanje na brodu "Carousel", gdje je doživjela nezgodu. Tužiteljica je pokrenula postupak protiv organizatora putovanja izvan dvogodišnjeg zastarnog roka propisanog u čl. 16. Atenske konvencije, ali unutar trogodišnjeg roka koji previđa Uredba o paket-aranžmanima iz 1992. godine, kojom je Direktiva 90/314 unesena u englesko pravo. Ponovno je kao sporna došla odredba čl. 14. Atenske

---

<sup>103</sup> *Ibid.*

<sup>104</sup> *Lee and Another v Airtours Holidays Ltd and Another*, (2004) 1 Lloyd's Rep. 683; pregled prema: Prager, Sarah; Harding, Jack, 1 Chancery Lane, *It's All Greek to Me: The Importance of Pleading the Athens Convention in Cruise Case*; dostupno na: [http://www.1chancerylane.com/documents/articles/AthensConvention\\_pleadingpoints\\_JXH.pdf](http://www.1chancerylane.com/documents/articles/AthensConvention_pleadingpoints_JXH.pdf); datum posjeta: 24. lipnja 2013.

<sup>105</sup> The Package Travel, Package Holidays and Package Tours (Amendment) Regulations 1998.

<sup>106</sup> Treba napomenuti da u engleskom pravu međunarodni ugovor mora biti formalno inkorporiran u nacionalno pravo kako bi imao pravnu snagu. Chovanec, Viliam, *Cruise Ship Passengers and Their Rights*, Master Thesis, 2013, str. 27; dostupno na: <http://lup.lub.lu.se/luur/download?func=downloadFile&recordId=3808227&fileId=3808228>, datum posjeta: 4. srpnja 2015.

<sup>107</sup> Marin, *loc. cit.* (bilj. 102).

<sup>108</sup> Pregled prema: *Case notes: A tale of two conventions; Norfolk v. Mytravel Group PLC*, 21 August 2003, Plymouth County Court, HHJ Overend & Akehurst v. Thomson Holidays Limited & Britannia Airways Limited, Cardiff County Court - 6 May 2003, HHJ Graham Jones, str. 1-2; dostupno na: [http://1chancerylane.com/download/MzMx.](http://1chancerylane.com/download/MzMx;); datum posjeta: 28. rujna 2016.

konvencije, prema kojoj se tužba protiv prijevoznika može podnijeti isključivo po odredbama te konvencije i nikako drugačije.

Tužiteljica je argumentirala svoj zahtjev činjenicom da tuženik nije unio odredbe Atenske konvencije u ugovor o organiziranju putovanja koji je s njime sklopila,<sup>109</sup> zbog čega se neće primjenjivati kraći zastarni rok predviđen Konvencijom, nego duži zastarni rok predviđen nacionalnim pravom u koje je implementirana Direktiva.

Sud je u presudi, obrazlažući zauzeti stav, povezo Atensku konvenciju i Varšavsku konvenciju o prijevozu putnika zrakom<sup>110</sup> budući da tužba proizlazi iz ugovora o međunarodnom prijevozu, a cilj je obje konvencije pružiti jedinstven sustav pravila primjenjiv na međunarodni prijevoz putnika. Upozoreno je na odluku u predmetu *Sidhu v British Airways*,<sup>111</sup> gdje je su tužitelji kao putnici avionom neopravdano zadržani u zračnoj luci u Kuvajtu zbog vojnog napada te su tražili naknadu štete za to zadržavanje. U tom predmetu također je bilo sporno pitanje odredbe Varšavske konvencije o isključivoj primjeni pravila te konvencije na sve sporove vezane uz pružanje te usluge (čl. 24. st. 1.), koje je sadržajno istovjetno čl. 14. Atenske konvencije.<sup>112</sup>

Sud je u tom predmetu zauzeo stav da nema iznimaka od primjene odredaba Varšavske konvencije u svrhu davanja prednosti nacionalnom pravu. Odredbe Varšavske konvencije ne ostavljaju mjesta drukčijoj interpretaciji budući da se njima želio postići jedinstveni sustav pravila koji bi bio primjenjiv u predmetima koji se pojavljuju pred svim državama potpisnicama Konvencije, bez obzira na odredbe njihova nacionalnog prava koje bi eventualno uređivale te situacije. Ako naknada štete ne bi bila predviđena Konvencijom, tada je uopće ne treba dosuđivati.<sup>113</sup> Odlukom House of Lords u navedenom je predmetu potvrđen stav prvostupanjskog suda.<sup>114</sup>

Isti princip potvrđen je i u predmetu *Norfolk* u pogledu Atenske konvencije te je sud presudio da u situacijama gdje paket-aranžman uključuje međunarodni prijevoz morem, a tuženik je ujedno i organizator putovanja i prijevoznik, u sukobu mjerodavnog prava Atenska konvencija ima prednost pred nacionalnim propisom koji uređuje tu materiju i njezine se odredbe trebaju primijeniti.

---

<sup>109</sup> To bi bilo u skladu sa stavom suda zauzetim u *LeeLee vs. Holiday tours*.

<sup>110</sup> Konvencija za izjednačavanje nekih pravila u međunarodnom prijevozu zrakom potpisana u Varšavi 12. listopada 1929. godine; u daljnjem tekstu: Varšavska konvencija.

<sup>111</sup> *Sidhu v British Airways*, [1997] 2 WLR 26.

<sup>112</sup> „(1) In the cases covered by articles 18 and 19 any action for damages, however founded, can only be brought subject to the conditions and limits set out in this Convention.

(2) In the cases covered by article 17 the provisions of the preceding paragraph also apply, without prejudice to the questions as to who are the persons who have the right to bring suit and what are their respective rights.”

<sup>113</sup> Prema Beale, Hugh: *Chitty on contracts, Volume 1: General provisions*, Sweet & Maxwell, str. 1397 i <http://swarb.co.uk/sidhu-and-others-v-british-airways-plc-abnett-known-as-sykes-v-same-hl-13-dec-1996/>, datum posjeta: 28. rujna 2016.

<sup>114</sup> <http://www.publications.parliament.uk/pa/ld199697/ldjudgmt/jd961214/abnett01.htm>; datum posjeta: 28. rujna 2016.

Stav je autorice da prednost treba dati tumačenju koje je zauzeo sud u potonjem predmetu *Norfolk v. Mytravel Group*, odnosno da Atenska konvencija treba imati prednost pred nacionalnim propisom kojim se eventualno uređuje odgovornost druge ugovorne strane.<sup>115</sup> Opravdanost takva stava proizlazi već iz same prirode Konvencije kao međunarodnog ugovora koji je po pravnoj snazi iznad nacionalnog zakona, ali i iz njezine odredbe čl. 14., prema kojoj se postupak može voditi protiv odgovornih osoba samo u skladu s njezinim odredbama. Kako su isticali sudovi u predmetima *Norfolk* i *Sidhu*, cilj je međunarodnih konvencija uspostaviti jedinstven i cjelovit sustav mjerodavnih pravnih pravila koji će se primjenjivati u svakom pojedinom slučaju kada dođe do spora, neovisno o odredbama nacionalnog prava.

Treba imati na umu i da se odredbe Atenske konvencije primjenjuju samo u slučaju međunarodnog prijevoza, dakle kada u ugovoru postoji međunarodni element. Odstupanje od odredaba Konvencije i davanje prednosti nekom od često različitih rješenja država (koje i ne moraju biti članice Europske unije, pa tako i nemaju u svojem pravu implementiranu Direktivu 90/314), pridonijelo bi pravnoj nesigurnosti i odvratilo od primarne svrhe gotovo svih unifikacijskih instrumenata.

Konačno, odredbe Atenske konvencije imaju prednost pred nacionalnim pravom koje uređuje odgovornost organizatora putovanja samo u slučaju međunarodnog pomorskog prijevoza i samo ako se radi o naknadi štete za smrt i tjelesne ozljede putnika te gubitak i oštećenje prtljage. Ako je u pitanju neki drugi način nepravilnog izvršenja ugovora o organiziranju putovanja, primjenjivat će se odredbe nacionalnog prava koje uređuju odgovornost organizatora putovanja po rješenju kolizijskopravnog propisa, neovisno o tome što je organizator ujedno i prijevoznik i što se štetni događaj zbio za vrijeme prijevoza. Razlog tome jest što odredbe Atenske konvencije uređuju samo odgovornost u pogledu gore navedenih vidova štete, dok o drugim načinima nepravilnog izvršenja ugovora nemaju odredaba te bi s obzirom na to u takvim slučajevima trebalo primijeniti rješenje nacionalnog propisa ili međunarodnog ugovora koji uređuje takav vid odgovornosti.

Zbog toga je moguće zaključiti da, iako ugovaratelji paket-aranžmana kružnih putovanja neće biti zaštićeni odredbama Direktive 90/314, a od 2018. godine i Direktive 2013/2302, u slučaju smrti i tjelesne ozljede, to ne znači da ne uživaju tu zaštitu za druge načine nepravilnog izvršenja ugovora. Konačno, kako se dalje raspravlja *infra*, donošenjem Atenske konvencije iz 2002. godine i Uredbe 392/2009 postrožena je prijevoznikova odgovornost i u slučaju smrti i tjelesne ozljede putnika, što pruža dodatnu zaštitu, gotovo izjednačenu s predviđenim principima odgovornosti obje direktive, u slučajevima pomorske nezgode.<sup>116</sup>

---

<sup>115</sup> Isto i Beale, *loc. cit.* (bilj. 113), Prager, Harding, *loc. cit.* (bilj. 104).

<sup>116</sup> Direktiva 2015/2302 i izrijekom predviđa komplementarnu zaštitu te Direktive i drugih instrumenata zaštite putnika u Europskoj uniji propisujući u čl. 14. st. 4. da se nijednim pravom na odštetu ili sniženje cijene u skladu s Direktivom ne utječe na prava putnika u skladu s Uredbom (EZ-a) br. 261/2004, Uredbom



*c) Hijerarhija pravnih propisa nakon stupanja na snagu Uredbe 392/2009*

Stupanjem na snagu Uredbe 392/2009 situacija se ponešto mijenja i dodatno komplicira. Naime, dok nije bilo Uredbe koja uređuje odgovornost prijevoznika u međunarodnoj plovidbi, svaka država članica Europske unije koja je bila stranka Atenske konvencije imala je mjerodavno pravo u skladu s Protokolima kojima je pristupila i koji su stupili na snagu te bi se nakon rješavanja sukoba propisa o kojima je bilo riječi *supra* prednost jednostavno mogla dati mjerodavnoj verziji Atenske konvencije.

Međutim Uredba 392/2009 po svojoj je pravnoj snazi iznad međunarodnih ugovora kojima je pristupila pojedina država članica, a ne i sama Europska unija.<sup>117</sup> Ugovori koje je zaključila država članica Europske unije, bez sudjelovanja same Unije kao ugovorne strane, smatraju se u pravu Europske unije tek dijelom nacionalnog prava pojedine države članice<sup>118</sup> i ne predstavljaju dio pravnog poretka Unije te kao takvi nemaju učinaka koji se vežu uz njezina pravna pravila.<sup>119</sup>

To znači da, prema tezi koja se zastupa u ovom radu, iako je država članica Europske unije stranka nekog međunarodnog ugovora, ako na razini Europske unije bude donesen izravno primjenjivi propis (kao što je Uredba 392/2009) koji uređuje tu materiju, taj propis ima prednost po svojoj pravnoj snazi budući da se međunarodni ugovor kojeg je država članica stranka smatra dijelom unutrašnjeg pravnog poretka te države, pred kojim pravo Unije ima prednost.<sup>120</sup>

U periodu od stupanja na snagu Uredbe 392/2009 do stupanja na snagu Atenske konvencije iz 2002. godine<sup>121</sup> postojala je sljedeća pravna situacija: odredbe Uredbe 392/2009 imale su prednost pred odredbama Atenske konvencije iz 1974. godine i njezina Protokola iz 1976., kojih su države članice Europske unije stranke. Uredba je bila

---

(EZ-a) br. 1371/2007, Uredbom (EZ-a) br. 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća (20), Uredbom (EU-a) br. 1177/2010 i Uredbom (EU-a) br. 181/2011 i u skladu s međunarodnim konvencijama. Putnici imaju pravo podnijeti zahtjeve u skladu s Direktivom 2015/2302 i u skladu s tim uredbama i međunarodnim konvencijama. Odšteta ili sniženje cijene koji se odobravaju u skladu s tom Direktivom i odšteta ili sniženje cijene koji se odobravaju u skladu s tim uredbama i međunarodnim konvencijama oduzimaju se jedne od drugih kako bi se izbjegla prekomjerna odšteta.

<sup>117</sup> O sukobu izvora prava EU-a: Rosas, Allan, *The Status in EU Law of International Agreements Concluded by EU Member States*, Fordham International Law Journal, Volume 34, Issue 5, 2011., str. 1314; autor u bilj. 42 kao autore koji također zastupaju tu tezu navodi i Schutze, Robert, *EC Law and International Agreements of the Member States - An Ambivalent Relationship* 7,9 Cambridge y.b. Eur. legal stud. 387, 432, (2006); Klabbbers, Jan, *Treaty conflict and the European Union* (2009); van Rossem, Jan Willem, *Interaction between EU Law and International Law in the Light of Intertanko and Kadi: The Dilemma of Norms Binding the Member States but Not the Community*, 40 Neth. Y.B. OF Int'l L. 183 (2009).

<sup>118</sup> Uporište za taj argument, iako ne međunarodnopravno relevantno, nalazimo i u čl. 134. Ustava Republike Hrvatske (*Narodne novine* br. 56/1990, 135/1997, 113/2000, 28/2001, 76/2010), koji propisuje da međunarodni ugovori koji su sklopljeni i potvrđeni u skladu s Ustavom i objavljeni, a koji su na snazi, čine dio *unutarnjega pravnog poretka* Republike Hrvatske, a po pravnoj su snazi iznad zakona.

<sup>119</sup> Rosas, *loc. cit.* (bilj. 117).

<sup>120</sup> Naglič, Papadopoulou, *loc. cit.* (bilj. 98).

<sup>121</sup> Uredba je stupila na snagu 31. prosinca 2012. godine, a Atenska konvencija iz 2002. 23. travnja 2014. godine.

mjerodavna i kada država članica Europske unije nije ujedno bila i stranka Atenske konvencije, a tada i nema potrebe razlučivati hijerarhiju mjerodavnih propisa.

*d) Hijerarhija pravnih propisa nakon stupanja na snagu Atenske konvencije iz 2002. godine*

Stupanjem na snagu Atenske konvencije iz 2002. godine ponovno se mijenja hijerarhija mjerodavnog prava na razini Europske unije koje uređuje odgovornost prijevoznika te odredbe Atenske konvencije iz 2002. godine imaju prednost pred drugim mjerodavnim propisima, i to zbog toga što je Atenskoj konvenciji pristupila i sama Europska unija, učinivši je tako dijelom prava Europske unije. Naime Atenska konvencija iz 2002. godine jest tzv. *mixed agreement* (mješoviti ugovor), kao pravno obvezujući akt koji mogu donositi i usvajati i Europska unija i pojedine države članice<sup>122</sup> - u Preambuli Prijedloga za odluku Vijeća za pristupanje Europske unije Protokolu Atenske konvencije iz 2002. godine<sup>123</sup> stoji da Uredba 392/2009 ne inkorporira sve odredbe Protokola te on ostaje „mješoviti ugovor“, kojem države članice također moraju pristupiti.

Što se tiče nadležnosti Europske unije za pristupanje Protokolu, države članice prenijele su na Europsku uniju ovlast pravosudne suradnje u građanskim stvarima u skladu s čl. 81. Ugovora o funkcioniranju Europske unije. Europska unija izvršila je tu nadležnost donošenjem Uredbe Bruxelles I, uslijed čega bi, zbog supremacije prava Europske unije, državama članicama bilo nemoguće pristupiti Atenskoj konvenciji iz 2002. godine zbog njezinih članaka 10. i 11., koji uređuju upravo nadležnost u sporovima u pogledu primjene Konvencije te ovrhu i priznanje sudskih odluka donesenih u tim sporovima.<sup>124</sup> Međutim 2009. godine Europska je komisija na temelju čl. 100 st. 2., a u vezi s čl. 218. TFEU-a,<sup>125</sup> donijela i Uredbu 392/2009, koja u sebi ima inkorporirane određene odredbe Atenske konvencije iz 2002. godine. Na taj način Komisija je izvršila svoju nadležnost i na tom području, zbog čega države članice, kao i u slučaju s odredbama o nadležnosti, ne bi mogle

---

<sup>122</sup> Čl. 2. st. 2. TFEU-a; moguće ih je sklopiti kada je Ugovorima Uniji u određenom području dodijeljena nadležnost koju ona dijeli s državama članicama; države članice svoju nadležnost izvršavaju u onoj mjeri u kojoj Unija ne izvršava svoju nadležnost, a ako je Unija prestane izvršavati, države članice ponovno je izvršavaju u mjeri u kojoj je Unija odlučila prestati. Opširnije vidi: Čapeta, Tamara, *Prometno pravo i politika Europske unije*, u: Radionov, Nikoleta i dr., *Europsko prometno pravo*, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb 2011.

<sup>123</sup> Amended proposal for a Council decision concerning the accession of the European Union to the Protocol of 2002 to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, Brussels, 30. 11. 2010., str. 2; dostupno na: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52010PC0686&from=EN>; datum posjeta: 10. lipnja 2015.

<sup>124</sup> Baatz, Yvonne i dr., *Maritime law*, Third edition, Informa Law from Routledge, 2014.

<sup>125</sup> Čl. 100. st. 2. TFEU-a propisuje da Europski parlament i Vijeće, odlučujući u skladu s redovnim zakonodavnim postupkom, mogu utvrditi odgovarajuće odredbe za pomorski i zračni promet. Čl. 218. TFEU-a propisuje postupak pregovaranja i sklapanja sporazuma između Unije i trećih zemalja ili međunarodnih organizacija.

pristupiti Konvenciji ako to prethodno ne bi učinila i Europska unija, barem što se tiče odredaba koje su inkorporirane u Uredbu 392/2009.<sup>126, 127</sup>

Kada Europska unija usvoji odredbe koje predstavljaju njezino djelovanje prema unutra, u kojem god obliku one bile, države članice više neće imati pravo, bilo da djeluju samostalno bilo zajednički, preuzeti obvezu prema trećim državama koja utječe na ta pravila.<sup>128</sup>

Zbog toga je Europska unija donijela dvije odluke o svojem pristupanju Atenskoj konvenciji iz 2002. godine: Odluku 2012/22,<sup>129</sup> kojom pristupa Konvenciji u pogledu svih njezinih odredaba osim članaka 10. i 11., te Odluku 2012/23,<sup>130</sup> kojom uređuje svoje pristupanje u pogledu čl. 10. i 11. Konvencije.<sup>131</sup>

Što se tiče nadležnosti država članica za pristupanje Atenskoj konvenciji iz 2002. godine, u preambuli već spomenutog Prijedloga za odluku Vijeća navodi se da države članice trebaju pristupiti Konvenciji i samostalno budući da Europska unija nije u Uredbu 392/2009 inkorporirala sve odredbe Konvencije.

---

<sup>126</sup> Amended proposal, *loc. cit.* (bilj. 123); Pospišil-Miler, *op. cit.* (bilj. 47), str. 109-111.

<sup>127</sup> Inicijalno je EU imao nadležnost samo u odnosu na nadležnost, ovrhu i priznanje odluka donesenih u sporovima u pogledu primjene Atenske konvencije u skladu s Uredbom Bruxelles I. Da EU nije donio Uredbu 392/2009, forsirajući tako primjenu sustava odgovornosti predviđenog Atenskom konvencijom iz 2002. godine, države članice ostale bi nadležne za veći dio Protokola koji uređuje odgovornost prijevoznika, što znači da bi u pravo EU-a po pravnoj snazi iznad sekundarnog zakonodavstva (pa tako i Uredbe 392/2009) bile inkorporirane samo odredbe o nadležnosti, priznanju i ovrsi odluka u kojima je Atenska konvencija mjerodavni pravni propis, dok bi odredbe o sustavu odgovornosti prijevoznika ratificirale države članice pojedinačno, i one bi tako postale dio nacionalnog prava svake države članice, no ne i Europske unije. Više o tome v. Background document for the information meeting on 3 July 2002 on specific matters relating to the European Community and the Athens Protocol, dostupno na: <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/LEG85/eu.pdf>; datum posjeta: 18. kolovoza 2015.

<sup>128</sup> Dashwood, Alan, *Mixity in the Era of the Treaty of Lisbon, u: Mixed Agreements Revisited, The EU and its Member States in the World*, Hart Publishing, Oxford and Portland, Oregon, 2010, str. 360-361; slično i Shutze, Robert, *Federalism and Foreign Affairs*, isto izdanje, str. 77-78.

<sup>129</sup> Council Decision of 12 December 2011 concerning the accession of the European Union to the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, with the exception of Articles 10 and 11 thereof, Službeni list EU L 8/15, 12. siječnja 2012.

<sup>130</sup> Council Decision of 12 December 2011 concerning the accession of the European Union to the Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, as regards Articles 10 and 11 thereof (2012/23/EU), Službeni list EU L 8/15, 12. siječnja 2012.

<sup>131</sup> Odlukom 2012/23 Europska je unija navela da će se presude u sporovima koji nastanu u pogledu Atenske konvencije iz 2002. godine, kada su ih donijeli sudovi država članica, priznavati i ovršavati u državama članicama Europske unije u skladu s mjerodavnim pravilima Europske unije, dakle u skladu s odredbama Uredbe Bruxelles I koje uređuju priznanje i ovrhu sudskih presuda. Međutim, što se tiče određivanja nadležnosti, mjerodavan je čl. 71. st. 2. toč. a) Uredbe Bruxelles I, prema kojem ta Uredba ne sprečava sud države članice koja je stranka konvencije o posebnome pravnome području od prihvaćanja nadležnosti u skladu s tom konvencijom, čak i ako tuženik ima domicil u drugoj državi članici koja nije stranka te konvencije. Pojednostavljeno rečeno, učinak tih odluka o pristupanju Europske unije Protokolu Atenske konvencije iz 2002. godine jest da će se za određivanje nadležnosti u pogledu sporova koji mogu nastati u vezi s primjenom Protokola primijeniti odredbe čl. 10. Protokola. Međutim za priznanje i ovrhu presuda koje donese sud pojedine države članice u sporu u vezi s primjenom Protokola bit će mjerodavne odredbe Uredbe Bruxelles I, koje će po Odluci 2012/23 Europske unije imati prednost pred odredbom čl. 11. Protokola Atenske konvencije iz 2002. godine, premda i on uređuje materiju priznanja i ovrhe presuda.

Konačno, što se tiče hijerarhije propisa, međunarodni ugovori kojima pristupi Europska unija, bili oni mješoviti ili ne, postaju dio prava Europske unije po pravnoj snazi ispod primarnog, a iznad njezina sekundarnog zakonodavstva (dakle i njezinih uređaba, pa tako i Uredbe 392/2009),<sup>132</sup> te kao takvi izravno primjenjivi u svim državnim članicama.<sup>133</sup> Budući da je Europska unija svoju nadležnost izvršila u pogledu gotovo cijele materije koja je uređena Atenskom konvencijom iz 2002. godine, tako su i gotovo sve odredbe Konvencije postale inkorporirane u unutarnje pravo Europske unije po svojoj pravnoj snazi ispod primarnog, a iznad sekundarnog zakonodavstva.

Međutim, budući da su Atenskoj konvenciji iz 2002. godine pristupile samo neke države članice Europske unije,<sup>134</sup> radi se o nepotpunoj mješovitosti (*incomplete mixity*). Takvi ugovori mogu za sobom povući razna pitanja koja se tiču izravne primjenjivosti takvih ugovora u državama članicama koje nisu njihove stranke.

U pravnoj teoriji izraženo je stajalište da takvi ugovori obvezuju sve države članice, neovisno o tom jesu li im one pristupile ili ne. Države članice Europske unije imaju obvezu surađivati s Unijom u ispunjavanju njezinih međunarodno preuzetih obveza, a mješoviti ugovori koji ne prave razliku između obveza Europske unije i država članica obvezuju i Europsku uniju i države članice svojim odredbama u cijelosti.<sup>135</sup>

Dakle iako Atenskoj konvenciji iz 2002. godine nisu pristupile sve države članice Europske unije, dovoljno je da je to učinila Europska unija budući da je time učinila Atensku konvenciju dijelom unutarnjeg prava. Budući da je sada Atenska konvencija po pravnoj snazi iznad Uredbe 392/2009, posebne obveze prijevoznika iz Uredbe 392/2009 (stroža odgovornost za invalidska pomagala, obveza informiranja i plaćanja predujma) neće se primjenjivati na međunarodni prijevoz, pa čak ni u državama članicama koje nisu ratificirale Atensku konvenciju iz 2002. godine

Moglo bi se postaviti pitanje o svrsi postojanja Uredbe 392/2009 sada kada je Atenska konvencija iz 2002. godine stupila na snagu budući da oba propisa uređuju odgovornost prijevoznika u međunarodnom prijevozu, a u hijerarhiji su jedan ispod drugoga. Ipak, ne treba zaboraviti da se Uredba primjenjuje i u domaćem prijevozu na brodove klase A i B, a usto je državama članicama dopušteno da prošire njezinu primjenu i na domaći prijevoz u cijelosti. Slična situacija dogodila se u zračnom pravu prilikom unifikacije sustava odgovornosti zračnog prijevoznika. Naime, kako bi ubrzala izmjene sustava odgovornosti

---

<sup>132</sup> Iz Preambule Odluke Vijeća 2012/22/EU: „Nakon pristupanja Unije Atenskom protokolu pravila o nadležnosti navedena u članku 10. tog protokola trebala bi imati prednost pred odgovarajućim pravilima Unije.“

<sup>133</sup> Rosas, *op. cit.* (bilj. 117), str. 1309.

<sup>134</sup> V. *supra* bilj. 64.

<sup>135</sup> Granvik L., *Incomplete Mixed Environmental Agreements of the Community and the Principle of bindingness*, M. Koskeniemi (ed.), *International Law Aspects of the European Union* (Kluwer Law International, 1998), str. 269-270; citirano prema: Leal-Arcas, Rafael, *The European Community and Mixed Agreements*, *European Foreign Affairs Review* 6: Kluwer Law International 2001, str. 496; slično i Ringbom, Henrik, *The 2002 Athens Convention - EU perspectives*, CMI – Dublin Symposium, 30 September 2013; dostupno na: [www.cmi2013dublin.com/download/file/168/](http://www.cmi2013dublin.com/download/file/168/), datum posjeta: 27. srpnja 2015.

zračnog prijevoznika na međunarodnoj razini, potičući države članice da pristupe Montrealskoj konvenciji,<sup>136</sup> Europska unija donijela je i Uredbu 2027/97,<sup>137</sup> koja je u sebi inkorporirala odredbe Montrealske konvencije. Nakon pristupanja Europske unije Montrealskoj konvenciji 2001. godine Uredbom 889/2002<sup>138</sup> izmijenjena je i dopunjena Uredba 2027/97 na način da se sustav odgovornosti iz Montrealske konvencije, koji nova uredba inkorporira, primjenjuje jednako na sve letove koje obavljaju prijevoznici iz Europske unije, bili oni domaći ili međunarodni.

U skladu s navedenim može se pretpostaviti da će Europska unija postupno proširivati primjenu Uredbe 392/2009 i na domaći prijevoz, čime će posredno uskladiti i unutarnje pravne sustave država članica sa sustavom odgovornosti predviđenim za međunarodni prijevoz u Atenskoj konvenciji, koji je već na snazi.<sup>139</sup>

#### **4.1.2. Mjerodavno pravo, odgovorna osoba i sustav odgovornosti ako je organizator putovanja prepustio izvršenje usluge prijevoza trećoj osobi**

##### **4.1.2.1. Domaći prijevoz**

Često je organizator putovanja samo osoba koja sastavlja komponente paket-aranžmana u cjelinu i prodaje ga po ukupnoj cijeni, a izvršenje pojedine usluge prepušta drugim osobama.

ZOO je tu materiju vrlo precizno uredio propisavši u čl. 889. da organizator putovanja koji je povjerio trećim osobama izvršenje usluga prijevoza, smještaja ili drugih usluga vezanih za izvršenje putovanja odgovara putniku za štetu koja je nastala zbog potpunog ili djelomičnog neizvršenja tih usluga u skladu s propisima koji se na njih odnose. Nadalje, čak i kad su usluge izvršene u skladu s ugovorom i propisima koji se na njih odnose, organizator odgovara za štetu koju je putnik pretrpio u povodu njihova izvršenja, osim ako dokaže da se ponašao kao pažljiv organizator putovanja pri izboru osoba koje su ih izvršile.

Dakle, sukladno ZOO-u, za štetu nastalu neispunjenjem ili neurednim ispunjenjem pojedine usluge, krivnja organizatora prosuđuje se po krivnji pružatelja te usluge, a za

---

<sup>136</sup> Montrealska konvencija od 28. svibnja 1999. godine o međunarodnom zračnom prijevozu; u daljnjem tekstu: Montrealska konvencija.

<sup>137</sup> Council Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents, Službeni list Europskih zajednica L 285/1 od 17. listopada 1997.

<sup>138</sup> Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002 amending Council Regulation (EC) No 2027/97 on air carrier liability in the event of accidents, Službeni list EU L 140 od 30. svibnja 2002.

<sup>139</sup> Navedeno proizlazi i iz toč. 3. preambule Uredbe 392/2009, gdje se navodi da je na unutarnjem tržištu usluga pomorskog prijevoza uklonjena razlika između nacionalnog i međunarodnog prijevoza te je zato primjereno da u međunarodnom i nacionalnom prijevozu unutar Zajednice postoji ista razina i vrsta odgovornosti.

štete nastale *povodom ispunjenja* pojedine usluge koju je pružala treća osoba krivnja organizatora procjenjuje se po njegovom ponašanju prilikom izbora te osobe.

U potonjem je slučaju odgovornost organizatora ipak malo olakšana jer odgovara samo za izbor, a ne i za rad osoba koje su izvršavale pojedinu uslugu. Ipak, ako ne dokaže da se pri njihovom izboru ponašao kao pažljiv organizator, odgovarat će i za njih po propisima koji se odnose na te usluge, dakle po odredbama Pomorskog zakonika, i to po istom onom principu kako je *supra* objašnjeno kod odgovornosti organizatora putovanja koji sam obavlja uslugu prijevoza.

Ako pak organizator dokaže da se pri izboru prijevoznika ponašao kao odgovoran organizator, a putniku je svejedno nastala šteta, neće odgovarati za štetu koja je nastala prilikom izvršavanja te usluge.<sup>140</sup> Međutim putnik ima na raspolaganju mogućnost da u svakom slučaju neposredno od treće osobe odgovorne za štetu zahtijeva potpunu ili dopunsku naknadu za pretrpljenu štetu.<sup>141</sup> Organizator putovanja koji je putniku naknadio štetu ima pravo na regres od odgovorne osobe, odnosno neposrednog pružatelja pojedine usluge.

Slovenski Zakon o obveznim odnosima u svojem čl. 892. sadrži gotovo identičnu odredbu kao hrvatski ZOO, dok francusko i njemačko pravo ni u pogledu prepuštanja obavljanja pojedine usluge trećoj osobi nemaju odredaba kojima je to detaljnije uređeno.

S tim u vezi potrebno je upozoriti na nepravilnu sudsku praksu hrvatskih sudova u pogledu odgovornosti organizatora za nepravilno izvršenje pojedine usluge koju je povjerio trećoj osobi. Naime sudovi imaju tendenciju utvrđivanja i osnove i visine odgovornosti organizatora putovanja samo po odredbama ZOO-a o ugovoru o organiziranju putovanja, zanemarujući pritom odredbe o primjeni propisa koji se odnose na izvršitelje te usluge na organizatora putovanja.<sup>142</sup>

U sličnom smjeru ide i recentnija sudska praksa u pogledu odgovornosti organizatora putovanja prema odredbama koje vrijede za zračnog prijevoznika.<sup>143</sup>

#### 4.1.2.2. Međunarodni prijevoz

Što se tiče ugovora o organiziranju kružnog putovanja s međunarodnim obilježjem u kojem je organizator putovanja prepustio drugoj osobi izvršenje usluge prijevoza,

---

<sup>140</sup> Premda ga to ne oslobađa odgovornosti za štetu koja bi putniku nastala zbog neizvršenja ili nepravilnog izvršenja te usluge, jer tu ne odgovara samo za izbor nego i za djelovanje osobe kojoj je prepustio izvršenje usluge.

<sup>141</sup> Čl. 889. st. 3. ZOO-a.

<sup>142</sup> Županijski sud u Zagrebu Gž-6312/2001-2 od 11. svibnja 2004.; prvostupanjski i drugostupanjski sud dosudili su tužiteljici naknadu za štetu pretrpljenu na kružnom putovanju na osnovi čl. 868. ZOO/91 propustivši primijeniti odredbe Pomorskog zakonika, prema kojima je organizator putovanja trebao odgovarati po pravilima koja se odnose na prijevoznika.

<sup>143</sup> Županijski sud u Varaždinu, Gž- 112/09-2, 6. srpnja 2013.

autorica zastupa stav iznesen *supra* u ovom poglavlju da odredbe Atenske konvencije imaju prednost pred odredbama nacionalnog prava.

Atenska konvencija u već citiranom čl. 14. određuje da se tužba protiv odgovorne osobe može podnijeti samo prema odredbama te konvencije, a treba imati u vidu i njezin međunarodnopravni karakter u skladu s čl. 27. Bečke konvencije o pravu međunarodnih ugovora,<sup>144</sup> prema kojem se država stranka nekog međunarodnog ugovora ne može pozivati na odredbe svojeg unutrašnjeg prava da bi opravdala njegovo neizvršavanje.

Međutim, dok će u slučaju kada je organizator putovanja ujedno i prijevoznik neprimjena Atenske konvencije imati za posljedicu samo primjenu pogrešnog materijalnog prava prema odgovornoj osobi, u slučaju kada je u međunarodnom prijevozu organizator povjerio izvršenje prijevoza trećoj osobi neprimjena Konvencije mogla bi, slijedom svega izloženoga *supra.*, rezultirati pogrešnom pasivnom legitimacijom i identifikacijom odgovorne osobe budući da organizator putovanja i prijevoznik nisu ista osoba.

Kao logično se nameće pitanje kako pratiti intenciju Direktive 90/314 i ostvariti zahtjev prema organizatoru putovanja i znači li to da on zbog te odredbe Atenske konvencije neće odgovarati za smrt i tjelesnu ozljedu putnika kad je u pitanju kružno putovanje s međunarodnim prijevozom. Autorica zastupa stav da, bez obzira na to što nacionalno pravo kao ugovornu stranu definira organizatora putovanja, treba primijeniti Atensku konvenciju, koja, kada su ispunjene pretpostavke za njezinu primjenu, takav ugovor definira isključivo kao ugovor o prijevozu. Međutim u odredbi čl. 4. st. 1. u vezi s čl. 1. st. 1. toč. (a) Atenska konvencija kao prijevoznika definira osobu koja je sklopila ugovor o prijevozu neovisno o tome tko ga je stvarno izvršio. Prema tome prijevoznikom se u međunarodnom prijevozu prema odredbama Atenske konvencije iz 2002. godine smatra i organizator putovanja kao ugovorni prijevoznik.<sup>145</sup> Dakle ako je organizator putovanja u međunarodnom prijevozu prepustio obavljanje usluge prijevoza nekom drugom, on po odredbama Atenske konvencije ostaje odgovoran, iako ne u svojstvu organizatora putovanja, nego u svojstvu ugovornog prijevoznika. Stoga i u slučaju kada pravila Atenske konvencije imaju prednost pred odredbama nacionalnog prava pojedine države članice Europske unije u kojima su na snazi odredbe Direktive 90/314 putnik će i dalje moći ostvariti svoja prava prema odgovornoj osobi. Ipak, treba napomenuti da putnik načelno neće biti jednako zaštićen u međunarodnom prijevozu budući da, po odredbama Atenske konvencije iz 2002. godine, prijevoznik može ograničiti visinu svoje odgovornosti, kao i zbog odgovornosti po principu dokazane krivnje u slučaju smrti i tjelesne ozljede koji nisu posljedica pomorske nezgode. S druge strane iz istog razloga primjena odredaba Atenske konvencije i Uredbe 392/2009 povoljnija je za organizatora putovanja.<sup>146</sup>

---

<sup>144</sup> Bečka konvencija o pravu međunarodnih ugovora, Narodne novine – međunarodni ugovori 16/1993.

<sup>145</sup> Premda putnik ima pravo ostvarivati svoj zahtjev i prema stvarnom prijevozniku, čl. 4. st. 1. Atenske konvencije iz 2002. godine.

<sup>146</sup> Kada odredbe Direktive 2015/2302 posredstvom nacionalnih zakonodavstava postanu primjenjive 1. srpnja 2018. godine, i organizatoru putovanja bit će moguće ograničiti odgovornost do visine predviđene

#### 4.2. Države koje nisu vezane Direktivom 90/314

Postoje i države u kojima se kružno putovanje neće smatrati paket-aranžmanom u skladu s odredbama Direktive 90/314 (a kasnije i Direktive 2015/2302). To će biti slučaj kad:

- a) država nije članica Europske unije
- b) država jest članica Europske unije, no u njoj je na snazi drugi pravni propis koji je po svojoj pravnoj snazi jači od odredaba nacionalnog prava u koje je unesena Direktiva.

U takvim slučajevima ponovno je potrebno razmotriti mjerodavno pravo, odgovorne osobe te princip i visinu njihove odgovornosti. Moguće je nekoliko različitih rješenja, koja će biti razmotrena u nastavku ovog poglavlja.

##### *a) Države koje nisu članice Europske unije*

Ako se radi o državi koja nije članica Europske unije, kružno putovanje smatrat će se:

- a) ugovorom o organiziranju putovanja po nacionalnom propisu te države (ako pravo te države poznaje takvu vrstu ugovora i ako kružno putovanje odgovara definiciji tog pojma), ili
- b) ugovorom o organiziranju putovanja po međunarodnom ugovoru koji je na snazi u toj državi, ili
- c) ugovorom o prijevozu.

U prvom slučaju, dakle ako se kružno putovanje bude smatralo ugovorom o organiziranju putovanja po nacionalnom propisu neke države, nacionalno pravo propisuje za što će sve odgovarati organizator putovanja i po kojem propisu. Ako je ta država ujedno i stranka Atenske konvencije, stav je autorice da i ovdje u slučaju sukoba mjerodavnog prava u međunarodnom prijevozu treba primijeniti gore navedeno rješenje, prema kojem će Atenska konvencija imati prednost. Ako država nije stranka Atenske konvencije, na odredbama je nacionalnog i međunarodnog privatnog prava da riješe problem mjerodavnog prava koje omogućuje putniku adekvatnu kompenzaciju za pretrpljenu štetu.

Drugi slučaj, u kojem će se kružno putovanje smatrati ugovorom o organiziranju putovanja po međunarodnom ugovoru, ponešto je specifičan. Radi se o posebnom međunarodnom ugovoru, Konvenciji o ugovorima o putovanju.<sup>147</sup> Konvencija je stupila na

---

Atenskom konvencijom iz 2002. godine, zbog čega bi primjena oba propisa u pogledu visine odgovornosti odgovorne osobe imala isti učinak za putnika.

<sup>147</sup> Convention on the travel contracts; pripremljena od strane Međunarodnog instituta za ujednačavanje privatnog prava (UNIDROIT) u Bruxellesu 23. travnja 1970. godine; u daljnjem tekstu: Konvencija CCV.



snagu 21. veljače 1976. godine i na snazi je u tek nekoliko zemalja: Argentina, Kamerun, Kina, Dahomej (Benin), Italija, Kina, San Marino i Togo.<sup>148</sup>

Konvencija CCV primijenit će se na svaki ugovor o organiziranju putovanja sklopljen u državi ugovornici Konvencije CCV u kojoj se nalazi poslovno sjedište, boravište ili poslovno mjesto organizatora putovanja ili posrednika putem kojeg je ugovor sklopljen.<sup>149</sup>

Organizirani ugovor o putovanju definiran je u čl. 1. toč. 2. Konvencije kao ugovor koji za ukupnu cijenu uključuje kombinaciju usluga koje se sastoje od prijevoza, smještaja odvojenog od prijevoza ili bilo koje prateće usluge. Ta je formulacija ponešto šira od one sadržane u Direktivi 90/314, prema kojoj važan čimbenik čini i trajanje putovanja.<sup>150</sup>

Konvencija posebno uređuje odgovornost organizatora putovanja i posrednika, što je prednost u odnosu na Direktivu, koja, kako je izneseno *supra*, ne pravi jasnu razliku između odgovornosti te dvije osobe, omogućujući im tako da prebacuju odgovornost jedna na drugu u slučaju spora. U ispunjenju preuzetih obveza organizator putovanja i posrednik moraju poštivati prava i interese putnika u skladu s općim načelima prava i dobre vjere.<sup>151</sup>

Organizator putovanja bit će odgovoran za svaki gubitak ili štetu koju pretrpi putnik kao rezultat neispunjenja ili djelomičnog ispunjenja ugovora i obveza predviđenih konvencijom osim ako ne dokaže da se ponašao kao pažljiv organizator putovanja. Radi se dakle o pretpostavljenoj krivnji.<sup>152</sup> Njegova odgovornost ograničena je na iznos od 50.000 franaka za ozljedu svakog pojedinog putnika.<sup>153</sup>

Ako je organizator putovanja sam pružio pojedinu uslugu predviđenu ugovorom, odgovarat će putniku prema propisima koji se odnose na pružatelja pojedine usluge.<sup>154</sup> Dakle u kontekstu pomorskog prijevoza organizator putovanja odgovarat će kao pomorski prijevoznik po pravilima pomorskog prava.<sup>155</sup> Ako je organizator putovanja povjerio izvršavanje pojedinih usluga nekoj trećoj osobi, bit će odgovoran putniku za nastalu štetu prema propisima koji uređuju pružanje tih usluga, osim ako ne dokaže da je pri odabiru osoba koje su pružale pojedinu uslugu postupao kao pažljiv organizator. Kad

---

<sup>148</sup> Prema nekim izvorima (Song, *op. cit.* (bilj. 32, str. 23-24), i službena mrežna stranica Ministarstva vanjskih poslova Belgije, dostupno na: <http://diplomatie.belgium.be/sites/default/files/downloads/iii12.pdf>, datum posjeta: 18. studeni 2016.) Belgija je naknadno odstupila od Konvencije CCV zbog potrebe implementiranja Direktive 90/314; suprotno iz statusa konvencije na: <http://www.unidroit.org/status-ccv-1970>; datum posjeta: 30. rujna 2016.

<sup>149</sup> Čl. 2. Konvencije CCV; države mogu izjaviti i da će se CCV primijeniti samo na ugovore sklopljene s međunarodnim putničkim agencijama koji se u cijelosti ili djelomično trebaju izvršiti u državi različitoj od države u kojoj je ugovor sklopljen ili iz koje je putnik započeo putovanje.

<sup>150</sup> V. *supra*. poglavlje 2.2. Definicije organizatora i prodavatelja paket-aranžmana i njihova odgovornost.

<sup>151</sup> Marin, *op. cit.* (bilj. 51), str. 336.

<sup>152</sup> *Ibid.*

<sup>153</sup> Čl. 13. st. 2. Konvencije CCV.

<sup>154</sup> Čl. 14. Konvencije CCV.

<sup>155</sup> Marin, *op. cit.* (bilj. 51), str. 337.

naknadi putniku pretrpljenu štetu, na organizatora putovanja prelaze prava koja bi putnik imao prema odgovornom pružatelju usluga, premda i putnik ima pravo neposredno od odgovornog pružatelja usluge tražiti naknadu štete.<sup>156, 157</sup>

Konvencija CCV pruža relativno dobar i razrađen sustav zaštite putnika od posljedica štete koju bi mogao pretrpjeti na putovanju. Kao dvije prednosti Konvencije ističu se razrađen sustav odgovornosti, uz jasna mjerila za identifikaciju mjerodavnih pravila, te razlikovanje organizatora putovanja i posrednika (uz posebna pravila o odgovornosti posrednika putovanja). Međutim Konvencija CCV nije uspjela ispuniti najvažniji uvjet za uspješnost međunarodnog ugovora kao unifikacijskog instrumenta – široko teritorijalno polje primjene.

Na kraju treba reći nekoliko riječi i o trećoj mogućnosti, a to je kada mjerodavno pravo neke države ne poznaje ugovor o organiziranju putovanja, nego se ugovor koji svojim karakteristikama odgovara ugovoru o organiziranju putovanja smatra ugovorom o prijevozu ili, češće, kombinaciji različitih imenovanih ugovora. U tom će se slučaju odgovorna osoba i njezina odgovornost prosuđivati prema pravilima koja uređuju svaku pojedinu uslugu.

I ovdje treba imati na umu hijerarhiju pravnih propisa, pa ako je država čije bi pravo bilo mjerodavno stranka nekog međunarodnog ugovora koji je po svojoj pravnoj snazi iznad nacionalnog propisa, primijenit će se odredbe tog međunarodnog ugovora.

#### *b) Države koje su članice Europske unije*

U ovom slučaju misli se na Italiju, koja je stranka *supra* prezentirane Konvencije CCV, a ujedno je i članica Europske unije te ima implementiranu Direktivu 90/314 u svoje zakonodavstvo.

Italija tako ima specifičnu pravnu situaciju u kojoj se određeni ugovor može okarakterizirati kao ugovor o organiziranju putovanja po dva mjerodavna pravna propisa, koji imaju ponešto različita rješenja.

Jedan od najpoznatijih slučajeva u kojem je došlo do potrebe određivanja mjerodavnog prava jest slučaj broda *Costa Concordia*. Radi se o turističkom brodu za kružna putovanja u vlasništvu kompanije *Costa Crociere S. p. A.* iz Italije, kojom upravlja američki *Carnival Corporation & plc*. Brod je prevezio 4252 putnika na međunarodnom kružnom putovanju po Sredozemlju, koje je započelo u Civitavecchiji u Laziju. Dana 13. siječnja 2012. godine skrenuo je s predviđene rute, udario u greben i nasukao se, pri čemu je 32 ljudi izgubilo živote, a mnogo ih je ozlijeđeno.

---

<sup>156</sup> Čl. 15. Konvencije CCV.

<sup>157</sup> Zanimljivo je uočiti da ZOO, premda je usklađen s Direktivom, u pogledu uređenja ugovora o organiziranju putovanja slijedi i rješenja Konvencije CCV (iako Republika Hrvatska nikad nije postala njezina stranka).

S obzirom na specifičan sustav pravnih pravila koja uređuju tu situaciju u Italiji, pojavile su se komplikacije pri ostvarivanju prava putnika na naknadu štete. Iako se u SAD-u, na Floridi, vode i sporovi protiv Carnival Corporation putem instituta proboja pravne osobnosti, za tužbe protiv vlasnika broda Costa Crociere S. p. A. iz Italije postojao je problem mjerodavnog prava.

Atensku konvenciju u ovom slučaju ne bi bilo moguće primijeniti jer Italija nije ni njezina stranka ni stranka jednog od protokola. Europska unija pristupila je Atenskoj konvenciji iz 2002. godine 15. prosinca 2011. godine, no ona je stupila na snagu tek 23. travnja 2014. godine. Uredba 329/2009 također je stupila na snagu nakon nesreće (31. prosinca 2012. godine) pa ni ona nije primjenjiva na ovu situaciju.

Nadalje, iako se nesreća dogodila na brodu koji je imao talijansku zastavu i u talijanskim teritorijalnim vodama, a putovanje je organizirala talijanska kompanija, ne bi se mogao primijeniti ni talijanski Pomorski zakonik kao nacionalni propis, i to upravo iz razloga što se ne radi o "običnom" ugovoru o pomorskom prijevozu putnika, nego o organiziranom kružnom putovanju, koje u sebi sadrži ne samo uslugu prijevoza nego i smještaja te brojne druge prateće usluge koje se pružaju putnicima na kružnim putovanjima, a organiziran je sa svrhom razonode i odmora za putnike.

Dakle, prema karakteristikama navedenog putovanja, a s obzirom na to da se radi o državi članici Europske unije u čije je zakonodavstvo unesena Direktiva 90/314 i koja ujedno nije stranka Atenske konvencije, ispunjene su pretpostavke za primjenu talijanskog nacionalnog prava u koje je implementirana Direktiva.

Međutim ni talijansko nacionalno pravo u koje su unesene odredbe Direktive neće biti mjerodavno u ovoj situaciji, i to zato što je Italija stranka Konvencije CCV, koja takvo kružno putovanje također smatra organiziranim putovanjem (u smislu paket-aranžmana kako ga definira Direktiva 90/314), no ona kao međunarodni ugovor ima prednost pred nacionalnim pravom Italije iz razloga istovjetnih onima koji opravdavaju primjenu Atenske konvencije kod država koje su njezine stranke te bi se na slučaj Costa Concordije trebale primijeniti odredbe Konvencije CCV.

Naravno, nakon stupanja na snagu Uredbe 329/2009 više neće biti takvih problema budući da je Uredba kao izravno primjenjivi propis Europske unije po pravnoj snazi iznad međunarodnih ugovora na snazi u pojedinoj državi članici. Jednaka je situacija i s Atenskom konvencijom iz 2002. godine.

Međutim uvijek valja imati na umu da odredbe Uredbe 329/2009, pa tako ni neke druge uredbe, neće biti mjerodavne za rješavanje spora između država koje nisu članice Europske unije ili spora između države članice Europske unije i neke treće države kada za njih postoji neko drugo zajedničko mjerodavno pravo, a odredbe međunarodnog privatnog prava nisu uputile na pravo Europske unije kao mjerodavno.

## 5. ZAKLJUČAK

Iako u pravnom smislu ne postoji univerzalna i općeprihvaćena definicija kružnog putovanja, njegova ga svrha razlikuje od "običnog" ugovora o prijevozu. Kako je ta svrha razonoda, zabava i odmor putnika, kružno putovanje na području Europske unije može se smatrati paket-aranžmanom u smislu odredaba Direktive 90/314 i Direktive 2015/2302.

Direktiva 90/314 jedan je od instrumenata zaštite potrošača u Europskoj uniji s najširoom definicijom potrošača, koji detaljno razrađuje međusobna prava i obveze putnika i organizatora putovanja. Svrstavanje kružnih putovanja u paket-aranžmane po definiciji Direktive načelno je vrlo povoljno za putnika jer mu omogućuje pravnu zaštitu ako nešto pođe po zlu pri izvršenju ugovora. Ta se zaštita manifestira, osim u strogoj, gotovo objektivnoj odgovornosti organizatora putovanja, i u mogućnosti da putnik potražuje naknadu štete samo od organizatora putovanja (bez potrebe da se ide namirivati od raznih pružatelja usluga zasebno).

Što se tiče primjene mjerodavnog prava i identificiranja odgovorne osobe u pojedinim situacijama, taj je sustav vrlo kompliciran. Relativno je jasna situacija u kružnom putovanju koje se obavlja kao domaći prijevoz u državama članicama Europske unije. U tom će slučaju putnici biti pod zaštitom Direktive, a nacionalno pravo u koje je ona implementirana uputit će na odredbe prava po kojima odgovara organizator putovanja. Takva će situacija biti do proširenja primjene Uredbe 392/2009 i na domaći prijevoz. Upitno je međutim koliko je takvim rješenjem postignuta intencija Direktive 90/314 o objektivnoj odgovornosti organizatora putovanja budući da posebni propisi na koje upućuje implementacijski propis, kao u slučaju primjerice hrvatskog i slovenskog prava, nisu nužno i sami usklađeni s principima odgovornosti iz Direktive.

Ako se međutim radi o ugovoru o organiziranju putovanja koje se obavlja kao međunarodni prijevoz, prednost će trebati dati odredbama Atenske konvencije nad odredbama nacionalnog prava u koje je implementirana Direktiva 90/314, kako zbog međunarodnopravne prirode tih odredaba tako i zbog čl. 14. Konvencije, koji propisuje njezinu isključivu primjenu.

Naravno, postoje i države koje nemaju u svojim nacionalnim pravima unesene odrede Direktive 90/314, pa i one koje u svojim pravnim porecima ne poznaju ugovor o organiziranju putovanja. U takvim će situacijama pitanje odgovorne osobe i njezine odgovornosti riješiti odredbe nacionalnog prava ili međunarodnog ugovora koji je na snazi, kao primjerice Konvencije CCV, koja se na sličan način bavi istom materijom kao Direktiva 90/314, no iako je stupila na snagu, nije široko prihvaćena.

Konačno, specifičnu situaciju ima Italija, koja ima u svoje nacionalno pravo unesene odredbe Direktive, no ujedno je i stranka Konvencije CCV, uslijed čega dolazi do sukoba tih pravnih propisa. Međutim iz razloga istovjetnih onima koji određuju prednost Atenske

konvencije u odnosu na nacionalno pravo prednost u konkretnom slučaju pomorske nezgode trebalo je dati Konvenciji CCV.

Stupanjem na snagu Uredbe 392/2009 riješeni su brojni problemi oko određivanja mjerodavnog prava, odgovorne osobe i principa i visine njezine odgovornosti. Stupanjem na snagu Atenske konvencije iz 2002. godine, koja je sada izravno primjenjiva u svim državama članicama Europske unije bez obzira na to jesu li je ratificirale, napravljen je značajan korak prema ujednačavanju pravnog sustava odgovornosti prijevoznika. Daljnji napredak u unifikaciji pravnih pravila nastat će proširenjem primjene Uredbe 392/2009 na druge vrste brodova i u domaćem prijevozu.

Konačno, treba zaključiti da u slučaju kružnih putovanja, koja potpadaju pod definiciju paket-aranžmana iz Direktive 90/314 i načelno bi trebala biti pokrivena njezinim zaštitnim odredbama, zaštita putnika kako je predviđena tom direktivom ipak neće biti ostvarena za slučaj smrti i tjelesne ozljede putnika, iako je kružno putovanje u dosegu njezinih zaštitnih odredaba.

Naime zbog hijerarhije pravnih propisa u međunarodnom prijevozu (a nerijetko i u nacionalnom prijevozu pojedinih država) za takve povrede ugovora u pravilu neće biti mjerodavno nacionalno pravo u koje je implementirana Direktiva, nego pravila Atenske konvencije iz 2002. godine. Iako ta pravila ne sprečavaju putnika da se namiri od odgovorne osobe, princip odgovornosti u određenim okolnostima (kao primjerice u Republici Hrvatskoj) nije jednak, a prijevoznik ima mogućnost ograničiti svoju odgovornost.

## Summary

### **LIABILITY FOR THE DEATH OF, AND PERSONAL INJURY TO, PASSENGERS ON SEAGOING CRUISES**

The paper reviews the system of liability for death and personal injury to passengers on a seagoing cruise (cruising) in Croatian and comparative law, with a focus on EU law.

The aim is to provide a comprehensive overview of the system of liability for death and personal injury on seagoing cruises with an identification of the liable persons, the principle of their liability, the applicable law, and the passenger's right to damages, in an attempt to resolve potential problems that the traveller can meet at the same time.

The paper does not deal with the system of liability in every aspect of maritime transport of passengers, but only in terms of cruises, which are specific due to their falling under the scope of the definition of a package holiday provided for in Directive 90/314/EEC, which treats such travel as consumer contracts and provides increased protection for travellers by establishing a special liability regime.

Keywords: *cruising, applicable law, hierarchy of legislation, liability, Athens Convention, Regulation 392/2009, Directive 90/314, Directive 2015/2302, Maritime Code*

**Iva Atlija**, a student of postgraduate study at the Faculty of Law, University of Zagreb