

UDK 347.795.3/.4:341.24](497.5)

656.61.025:341.24

Stručni članak

Primljen 3. IX. 2014.

IVA BEGO ♦ BRANKA HRKAĆ

Split – Rektorat Sveučilišta u Mostaru

Irena.Bego@pravst.hr – branka.hrkac@sve-mo.ba

KONVENCIJA O PRIJEVOZU PUTNIKA I NJIHOVE PRTLJAGE MOREM 2002., UREDBA 392/2009 EUROPSKE UNIJE I POMORSKI ZAKONIK REPUBLIKE HRVATSKE

Sažetak

U svibnju 2013. godine ponovno je izmijenjen i dopunjen Pomorski zakonik Republike Hrvatske. Promjene su, među ostalima, i u dijelu o prijevozu putnika i njihove prtljage. Ovim izmjenama i dopunama vodilo se računa o usklađivanju s normama Europske unije. Posebno izdvajam zakonski tekst o obvezi primjene Uredbe 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća. Time se Republika Hrvatska (a prije toga i ratifikacijom u veljači 2013.) obvezala primjenjivati Protokol, odnosno Atensku konvenciju iz 2002. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, uz intervenciju Međunarodne pomorske organizacije (IMO) u tekst Konvencije zbog visine odgovornosti, kako to vrijedi za cijelo područje EU-a. Prihvaćanjem spomenute Uredbe pruža se veća zaštita putniku jer se u međunarodnoj plovidbi i u nacionalnoj plovidbi brodovima klase A i B uvodi objektivna odgovornost za njegovu smrt ili tjelesnu ozljedu u slučaju pomorske nesreće. Na prijevoz putnika i prtljage u nacionalnoj plovidbi brodovima koji ne spadaju u klasu A i B primjenjuju se postojeće odredbe Pomorskog zakonika koje su se prije njegove izmjene zasnivale na Atenskoj konvenciji iz 1974. (s protokolima), a to znači i daljnja primjena pretpostavljene krivnje.

Ključne riječi: prijevoz putnika, Atenska konvencija 2002., Uredba 392/2009 Europske unije, Pomorski zakonik RH

Uvod

Pomorski zakonik Republike Hrvatske iz 2004. godine prihvatio je odredbe Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 1974. (s protokolima 1976. i 1990.), nakon što je Republika Hrvatska ratificirala te međunarodne instrumente 1997. godine. Ta je Konvencija 1. studenoga 2002. godine na Diplomatskoj konferenciji u Londonu ponovno izmijenjena i dopunjana Protokolom, s težnjom da se ostvari bolja zaštita putnika. Zapravo je riječ o novoj Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine. Europska unija prihvatit će načela te Konvencije što će Hrvatska, kao nova članica, ozakoniti u najnovijim izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika. Tema ovog rada je obvezatna primjena Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine u posebnom postupku koji se odvijao u sklopu regulativa Europske unije.

1. Temeljna načela Atenske konvencije iz 2002. godine

Važna je promjena, u odnosu na Konvenciju iz 1974. godine, u temelju odgovornosti. Umjesto pretpostavljene (predmnijevane) krivnje uvodi se *objektivna* (kauzalna, na temelju uzročnosti) *odgovornost* pomorskog prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika koja je posljedica pomorske nezgode, nesreće (brodolom, sudar, nasukanje broda, eksplozija i požar na brodu, mane broda). Zbog mogućih dvojbi u interpretaciji važna je definicija „mana broda“ („*defect in the ship*“). Mana broda je loše funkcioniranje, kvar ili neusklađenost s propisima koji se primjenjuju za sigurnost plovidbe u pogledu bilo kojeg dijela broda ili brodske opreme koji se koriste za bijeg, evakuaciju, ukrcaj i iskrcaj putnika, ili koji se koriste za poriv, kormilarenje, sigurnu plovidbu, privezivanje, sidrenje, dolazak ili odlazak s veza ili sidrišta, ili za kontrolu oštećenja nakon naplavlivanja, ili koji se koriste za spuštanje uređaja za spašavanje. Prijevoznik ne će odgovarati za takvu štetu samo ako dokaže: da je šteta posljedica rata, neprijateljstava, građanskog rata, ustanka ili iznimne, neizbježne ili nesvladive prirodne pojave, ili da je šteta u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenima s

namjerom da se prouzroči šteta. Sud može, u skladu s odredbama svojeg prava, osloboditi prijevoznika odgovornosti za štetu ako je prouzročena krivnjom samog putnika. Ipak, u slučajevima kada štetni događaj nije nastao zbog pomorske nezgode, ostaje načelo *dokazane krivnje*. Uvodi se i obvezno osiguranje prijevoznikove odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, za pokriće ograničene odgovornosti na temelju objektivne odgovornosti te mogućnost izravne tužbe protiv osiguratelja štete.

Znatno su povišeni i iznosi ograničenja odgovornosti. Za smrt ili tjelesne ozljede općenito propisano je 250.000 SDR-a (*Special Drawing Right*, posebnih prava vučenja) za svakog putnika i svaki događaj zasebno; dakle, ne po putovanju. Međutim, ako visina štete prelazi iznos do kojeg prijevoznik odgovara na temelju objektivne odgovornosti, tada će taj pomorski prijevoznik biti dužan platiti i preostali iznos naknade štete, do 400.000 SDR-a po putniku i svakom zasebnom događaju, ako prijevoznik ne dokaže da nije kriv (sustav *dvostupnjevitosti*). Nacionalno pravo može propisati i više iznose ograničenja odgovornosti.

Za prtljagu nema promjena kad se radi o osnovi odgovornosti (dokazana, odnosno pretpostavljena krivnja) za pojedine vrste prtljage (ručna, kabinska, predana prtljaga, odnosno vozila s prtljagom na vozilu), no povišene su granice odgovornosti (kabinska prtljaga 2.250 SDR-a, vozila s prtljagom na vozilu 12.700 SDR-a, a ostala prtljaga 3.375 SDR-a).

2. Atenska konvencija iz 2002. i Europska unija

Poslije Protokola iz 2002. godine (zapravo nove Atenske konvencije, 2002.) Europska unija bila je zadovoljna njegovim rješenjima, potvrđujući da je taj Protokol usklađen s odrednicama EU-a u svezi s pomorskim prijevozom putnika (pored već istaknutih načela, i primjena na cijelo područje EU-a uključujući prijevoze unutar država članica). I neke su države članice EU-a izjavile da će se truditi kako bi se Protokol iz 2002. godine (zapravo Atenska konvencija) što prije potvrdio (ratificirao) pa se smatralo da će veoma brzo stupiti na snagu. Europska je komisija stoga u lipnju 2003. godine donijela prijedlog Odluke o prihvaćanju

Protokola, 2002. godine od strane EU-a i predložila da sve članice Unije postanu stranke toga Protokola do kraja 2005. godine već samim njegovim potpisivanjem i bez uvjeta potvrđivanja, kako bi se ubrzalo stupanje na snagu.¹ Međutim, Protokol nije stupio na snagu, kako se optimistički očekivalo, pa je Europska komisija daljnjim nastojanjem u studenome 2005. godine predložila Uredbu koja bi odredbe tog Protokola *regionalno* inkorporirala u pravo EU-a s obvezom za sve svoje članice. Primjena bi bila i na domaće prijevoze (kabotaža) i na unutarnju plovidbu, ali i na dodatne odredbe koje nisu uređene Protokolom (2002.) i odnose se, slično kao i za zračni prijevoz, na obavješćivanje putnika o njihovim pravima, i to već prilikom sklapanja ugovora, a najkasnije početkom putovanja, zatim na obvezu prijevoznika na plaćanje predujma (najniži 21 000 eura) u slučaju smrti putnika kao posljedica pomorske nezgode, koji služi za pokriće nužnih i hitnih troškova te na isključenje medicinskih pomagala iz primjene ograničenja odgovornosti za prtljagu.

Glavni razlog što, unatoč svim nastojanjima, Protokol (Atenska konvencija) iz 2002. godine nije stupio na snagu bio je u očiglednoj teškoći tržišta osiguranja da pokrije odgovornost prijevoznika u slučaju većih nezgoda i, osobito, šteta nastalih terorističkim aktom i drugim ratnim rizicima.² O problemu se raspravljalo na inicijativu britanske i norveške vlade u sklopu 92. sjednice Pravnog odbora Međunarodne pomorske organizacije (*International Maritime Organization*, IMO). Pravni odbor IMO-a na sjednici u listopadu 2006. godine donio je posebnu Rezervu (koju države mogu izjaviti prilikom pristupanja Protokolu) i IMO

1 Protokol stupa na snagu dvanaest mjeseci nakon datuma kada ga je deset država potpisalo bez rezerve radi ratifikacije (potvrde), prihvata ili odobrenja, ili položilo isprave o ratifikaciji, prihvatu, odobrenju ili pristupanju kod glavnog tajnika IMO-a (Međunarodne pomorske organizacije).

2 Naime, prijevoznik je za brod koji ima dozvolu za prijevoz više od 12 putnika dužan za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika osigurati svoju odgovornost ili ishoditi financijsko jamstvo (obvezno osiguranje) do iznosa od 250 000 SDR-a po putniku i događaju, to jest do iznosa ograničenja objektivne odgovornosti prijevoznika (v. čl. 4 bis Protokola 2002.). Međutim, s obzirom na visoki iznos ograničenja odgovornosti propisan tim protokolom i tendenciju gradnje sve većih putničkih brodova, pomorska industrija i osiguratelji su još tijekom Konferencije (o izglasavanju Protokola) upozoravali da tržišta osiguranja ne će moći pružiti pokriće za tako visoke rizike. To se poslije pokazalo točnim i izazvalo je izmjene Protokola uz pomoć Rezerve i IMO Smjernica, što ću posebno prikazati.

Smjernice za provedbu Protokola iz 2002. godine, kojima se nastojala uskladiti visina osiguranja s tržištem osiguranja. Tako bi tim aktima država pridržala pravo i preuzela obvezu da eventualnu odgovornost iz Konvencije zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika koje su prouzročene terorističkim aktom i drugim ratnim rizicima (nabrajaju se ti ratni rizici u čl. 2. 2. Smjernica³) ograniči na iznos od 250.000 SDR-a po svakom putniku i svakom zasebnom događaju ili (što je posebice važno) na 340 milijuna SDR-a po brodu za svaki zaseban događaj, i to onaj niži, unatoč uobičajenim klauzulama ograničenja i isključenja osiguranja što ih tržište „ratnog rizika” bude zahtijevalo u vrijeme izdanja Potvrde osiguranja (*Blue Card*).⁴

Iako nije bilo očekivanoga pozitivnog rezultata te akcije, ipak su na temelju mišljenja Europske komisije od studenoga 2008. godine Europski parlament i Vijeće ministara prihvatili Uredbu – *Regulation* (EC) 392/2009 od 23. travnja 2009. godine o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća (*on the Liability of Carriers of Passenger by Sea in the Event of Accidents*)⁵, kojom odredbe Protokola iz 2002., Rezerva i IMO Smjernica postaju obvezujuće za čitavo područje Europske unije od dana stupanja na snagu Protokola za EU, ali ne kasnije od 31. prosinca 2012. godine, bez obzira na to hoće li Protokol iz 2002. do tada stupiti na snagu na međunarodnom planu (v. čl. 12. Uredbe 392/2009).

3 Tzv. ratni rizici jesu rat, revolucija, pobuna, neprijateljstvo, ustanak, zapljena broda u slučaju sukoba, torpediranje broda, miniranje, terorizam, tj. postupak terorista ili bilo koje osobe koja djeluje zlonamjerno ili s političkim pobudama, konfiskacija ili eksproprijacija.

4 Također, postoje i određeni rizici koji mogu ostati nepokriveni osiguranjem odgovornosti ili je takvo osiguranje ograničenog pokrivača. Riječ je o slučajevima kada je šteta zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika rezultat djelovanja radioaktivnih tvari, kemijskog, biološkog ili elektromagnetskog oružja, kao i tzv. računalnog terorizma.

5 Među izvorima europskog prava su i obvezujući akti koji donose institucije Europske unije (uredbe, odluke, direktive). Uredba je pravni akt koji u cijelosti obvezuje sve članice i ima izravan učinak. Direktiva je pravni akt koji se odnosi na sve ili na neke države članice, pravne ili fizičke osobe, obvezatna je, ali o samom načinu i formi provedbe normiranoga odlučuje svaka pojedina država članica prema pravilima vlastitog prava. V. pobliže o europskom pravu IVO GRABOVAC – SLOBODAN KAŠTELA, *Međunarodni i nacionalni izvori hrvatskoga prometnog prava*, HAZU Zagreb – Split, 2013., str. 13.-15.

Dakle donošenjem Uredbe (EC) 392/2009 nastojalo se ubrzati primjenu odredaba Protokola iz 2002. i Smjernica iz 2006., koje bi bile obvezujuće barem za područje Europske unije, ali i za domaća putovanja. Tako se Uredbom primjena Protokola proširuje, osim za međunarodna putovanja, i u domaćem prijevozu pod određenim uvjetima za brodove A i B klase kako su definirani posebnom Direktivom Europskog parlamenta i Vijeća o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove.

Bez obzira na spomenutu Uredbu, Protokol do 31. prosinca 2012. godine ipak nije stupio na snagu. Međutim, od 1. siječnja 2013. godine započela je primjena Uredbe 392/2009, iako Protokol iz 2002. ne će biti na snazi. Uredba se primjenjuje, osim za međunarodna putovanja, i na domaća putovanja unutar država članica EU-a brodovima A i B klase⁶, a države članice mogu proširiti primjenu na sve domaće prijevoze, s time da one mogu za različite kategorije brodova odgoditi primjenu Uredbe pa primjena može započeti za različite brodove, u raznim državama članicama, u različito vrijeme. Za primjenu Uredbe važno je radi li se o državi članici EU-a, a ne je li stranka Protokola (2002.). Uredba će se primjenjivati na: a) putovanja između članica EU-a, b) putovanja za koja je ugovor sklopljen u državi članici EU-a bez obzira na to kuda brod plovi i bez obzira na njegovu zastavu i c) na putovanja brodom koji je upisan u državi članici EU-a, bez obzira kuda brod plovi, iako možda ni jedna od država kuda se plovidba odvija, nije članica EU-a, niti je stranka Protokola iz 2002. godine.

Nastojeći da Protokol iz 2002. godine (ponovimo, riječ je zapravo o novoj Atenskoj konvenciji, 2002.) barem regionalno stupi na snagu do početka primjene spomenute Uredbe, Europska unija je 12. prosinca 2011. godine *pristupila* Protokolu i pozvala sve države članice da ga potvrde ili mu pristupe, ako je moguće, do 31. prosinca 2012. godine. Protokol inače omogućava, što do sada nije bio slučaj, da regionalna ekonomska organizacija, kao što je Europska unija, postane strankom

6 Klase brodova koji obavljaju domaća putovanja, *inter alia*, ovise i o putovanjima koja u miljama ne prekoračuju određenu udaljenost od obale, a i s obzirom na eventualnu potrebu spašavanja brodolomaca (v. Direktivu 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove).

jednog međunarodnog instrumenta kao što je u konkretnom slučaju ovaj Protokol, odnosno Atenska konvencija.⁷

3. Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika RH i Europska unija

Republika Hrvatska kao buduća članica Europske unije bila je dužna prihvatiti spomenutu Uredbu i time se obvezati Protokolom iz 2002., odnosno Atenskom konvencijom o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002., godine, što znači da se odredbe Pomorskog zakonika koje se odnose na prijevoz putnika i prtljage usklađuju s tim međunarodnim instrumentom. Stoga je Hrvatski sabor na sjednici 1. veljače 2012. godine potvrdio (ratificirao) Protokol iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem (*Narodne novine*, međunarodni ugovori, br. 2/2013.). Zatim je 10. svibnja 2013. godine Hrvatski sabor izglasao Zakon o izmjenama i dopunama Pomorskog zakonika (objavljen u *Narodnim novinama*, br. 56/2013.), koji je – uz razne izmjene i dopune – promijenio i odgovarajuće odredbe u poglavlju o prijevozu putnika i prtljage.

Između ostaloga, promijenio se članak 612. Zakonika koji je doslovno propisao da se na prijevoz putnika i prtljage u međunarodnoj plovidbi i nacionalnoj plovidbi brodovima klase A i B kako su definirani Direktivom 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove, primjenjuje Uredba 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća. Na prijevoze putnika i prtljage u nacionalnoj plovidbi brodovima koji ne spadaju u klasu A i B primjenjuju

7 O ovoj problematici pobliže u: FRANCESCO BERLINGIERI, „News on the Athens Convention on Carriage of Passengers by Sea“, *CMI News Letter*, br. 2., 2012., str. 5.-8.; DOROTEJA ČORIĆ, „Trebali li Republika Hrvatska ratificirati Atensku konvenciju iz 2002. godine?“, *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci*, god. XXXI., (2010.), br. 2., str. 917.-934.; I. GRABOVAC, S. KAŠTELA, *n. dj.*, str. 169.-176.; MARIJA POSPIŠIL MILER, MARIJA POSPIŠIL, „EU pristupila Protokolu iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. godine – primjena za države članice EU od 31. prosinca 2012.“ („EU Accedes to the 2002 Protocol to the Athens Convention – Application for EU Member States from 31 st December 2012“), *Naše more*, Dubrovnik, god. LIX., (2012.), br. 3.-4., str. 125.-137.; NIKOLETA RADIONOV i dr., *Europsko prometno pravo*, Pravni fakultet u Zagrebu, Zagreb, 2011., str. 328.-331.

se i dalje odredbe Pomorskog zakonika (a to znači, izvan dosega spomenute Uredbe, blaža odgovornost na temelju krivnje i iznosi ograničenja odgovornosti pomorskog prijevoznika).

Kao važnu dopunu, koja je rezultat opće tendencije u prometnom pravu, valja spomenuti i odredbe o *obveznom osiguranju*. Naime, svaki prijevoznik koji stvarno obavlja međunarodni prijevoz u cijelosti ili djelomično brodom upisanim u hrvatski upisnik brodova, a ovlašten je prevoziti više od 12 putnika, dužan je održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo, kao što je garancija banke ili slične financijske institucije, zbog pokrića odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika u visini svote koja odgovara granicama odgovornosti propisanim u Uredbi EU-a 392/2009 o odgovornosti pomorskog prijevoznika za putnike u slučaju nezgode. Takav prijevoznik dužan je zatražiti od lučke kapetanije, u kojoj se vodi upisnik brodova u koji je brod upisan, izdavanje svjedodžbe kojom se potvrđuje da su osiguranje ili drugo financijsko jamstvo na snazi i u skladu s odredbama spomenute Uredbe. Ta svjedodžba izdaje se na hrvatskome i engleskome jeziku i sadrži propisane podatke, mora biti na brodu, a kopija se čuva u upisniku brodova (v. čl. 615.a).

Umjesto zaključka

Kao članica Europske unije, i kada je riječ o prijevozu putnika morem, Republika Hrvatska prihvatila je regulative, u definiranim granicama, tijela te zajednice. Ta obveza proizlazi iz činjenice da smo potvrdili Protokol iz 2002. godine (zapravo odgovarajuću Atensku konvenciju) i donijeli izmjene i dopune Pomorskog zakonika 2013. godine. To znači da za međunarodnu plovidbu i za domaću plovidbu brodovima određene klase vrijedi pooštrena (objektivna, kauzalna) odgovornost za pomorske nesreće, uz visoke iznose naknade štete u slučaju odgovornosti, obvezno osiguranje prijevoznika i pribavljanje svjedodžbe o spomenutom osiguranju.