

ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA U POMORSKOM PRIJEVOZU PUTNIKA PREMA ZAKONODAVSTVU UJEDINJENOGA KRALJEVSTVA VELIKE BRITANIJE I SJEVERNE IRSKE de lege lata i de lege ferenda

Dr. sc. Marija Pospišil Miler *

Mr. sc. Marija Pospišil **

UDK 347.795.3(410)

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: ožujak 2009.

Od samog početka rada na ujednačenju međunarodnoga pomorskog prava u pogledu prijevoza putnika i njihove prtljage morem, započetim već početkom 20. stoljeća pa sve do donošenja najnovije Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine, Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije i Sjeverne Irske (UK) imalo je vodeću ulogu.

U namjeri da se putnicima u prijevozu morem pruži najviša moguća zaštita, Ujedinjeno Kraljevstvo je učinilo značajan napor i u otklanjanju zapreka za ratifikaciju i provedbu Atenske konvencije iz 2002. godine iniciranjem prijedloga za usvajanje Rezerve i Vodiča za provedbu Atenske konvencije iz 2002. godine, kao i u postizanju Političkog dogovora u okviru Europske unije (EU) za unošenje odredbi Atenske konvencije iz 2002. godine u pravo EU-a.

Ovim se člankom, stoga, želi utvrditi način primjene međunarodnih instrumenata na snazi o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, u unutarnjem pravu Ujedinjenoga Kraljevstva, te što se može očekivati u tom pogledu de lege ferenda, jer će Ujedinjeno Kraljevstvo, bez sumnje, imati značajan utjecaj na proces ratifikacije Atenske konvencije iz 2002. godine kao i na unošenje njezinih odredbi u pravo EU-a.

Ključne riječi: ujednačenje međunarodnoga pomorskog prava, pomorski prijevoz putnika, odgovornost prijevoznika.

* Dr. sc. Marija Pospišil Miler, Lošinjska plovidba - Brodarstvo d.o.o., Splitska 2/4, Rijeka

** Mr. sc. Marija Pospišil, North of England P&I, Hong Kong Office, Room 2503 Cosco Tower, 183 Queen's Road Central, Hong Kong

1. UVOD

Koristeći slobodu ugovaranja koju dopušta englesko pravo, prijevoznici su ugovornim klauzulama sadržanim u ugovorima o prijevozu putnika najčešće u cijelosti isključivali svoju odgovornost za tjelesni integritet putnika, dok je u pojedinim drugim državama bilo različitih rješenja po pitanju odgovornosti prijevoznika za tjelesni integritet putnika, sve do neograničene odgovornosti. Upravo se zbog tako različitih rješenja po pitanju odgovornosti prijevoznika za tjelesni integritet putnika, počela ukazivati i potreba za unificiranim reguliranjem toga pitanja u čemu je Ujedinjeno Kraljevstvo (UK) uvijek imalo inicijativu i značajnu ulogu.

Tako se već u prvoj fazi pokušaja međunarodnog reguliranja pitanja odgovornosti prijevoznika za tjelesni integritet putnika isticao prijedlog delegacije UK kojim se predlagalo uvođenje obveznog osiguranja za štete zbog tjelesne ozljede i smrti putnika koji, međutim, tada nisu prihvatile druge države.¹

Na 74. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a, UK se ponovno zalaže da se međunarodnom konvencijom regulira obvezno osiguranje odgovornosti brodovlasnika prema trećima za sve vrste šteta koje mogu biti prouzročene brodom.²

Prijedlog UK nije usvojen i predložena konvencija nije prihvaćena, ali je potaknut rad na usvajanju Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002. godine³ koja je uvela obvezno osiguranje odgovornosti prijevoznika za štete uslijed smrti i tjelesne ozljede putnika.

Iako su se prijevoznici upravo po engleskom pravu, u skladu s načelom slobode ugovaranja, mogli neograničeno koristiti klauzulama potpunog isključenja

¹ Sir Norman Hill predlaže obvezno osiguranje putnika kao zamjenu za odgovornost brodovlasnika, kako bi se izbjegla situacija da putnik mora dokazivati krivnju prijevoznika. Ovo pitanje bilo je razmatrano na konferencijama CMI-a u Goetheborgu 1923., Genovi 1925., Amsterdamu 1927. i Antwerpenu 1930., da bi bilo napušteno jer su delegacije kontinentalnih država smatrale neprihvatljivim rješenje prema kojem se brodovlasnik unaprijed oslobađa odgovornosti zaklanjanjem iza osiguranja. Vidi u: Šuc, Andrija, *Međunarodno izjednačenje pravnih pravila o odgovornosti brodara za štetu uslijed smrti i tjelesne povrede putnika*, Zbornik za pomorsko pravo, Zagreb, (1961), 3, str. 76. (u daljnjem tekstu: Šuc, 1961.).

² IMO Doc. LEG 74/6/1.

³ Protokol iz 2002. godine za izmjenu Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine (u daljnjem tekstu: Protokol 2002.), London 1. 11. 2002. Prijevod: Poredbeno pomorsko pravo, 42, (2003), 157, str. 220. - 263.; Protokol iz 2002. i dio Konvencije iz 1974. godine koji nije mijenjan, čine Atensku konvenciju iz 2002. godine. Konsolidirani tekst: Rosaeg, Erik: <http://folk.uio.no/erikro/WWW/cor-gr/Consol.doc> - posjećena 18. 2. 2009.

odgovornosti, UK se po pitanju visine ograničenja odgovornosti u pravilu zalagao za visoke limite ograničenja odgovornosti prijevoznika, pa se tako već na Konferenciji iz 1961. godine⁴ delegacija UK (uz američku), suprotstavljala odredbi kojom je kao granica odgovornosti prijevoznika utvrđen iznos od 250.000 Poincare franaka pri čemu ih nije zadovoljavala ni odredba prema kojoj svaka država može za prijevoznike koji su njezini državljani propisati i viši limit odgovornosti *per capita*, jer su anglosaksonske delegacije bile na stajalištu da njihovi sudovi ne bi trebali biti vezani na primjenu limita od 250.000 franaka ni u odnosu na strane prijevoznike.⁵

2. PRIJEVOZ PUTNIKA U UK *DE LEGE LATA*

U skladu s navedenim, kad je donesena Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine,⁶ UK je kao stranka potpisnica ove Konvencije njezine odredbe odmah unio u svoje interno pravo⁷ pa su neposredno nakon stupanja na snagu same Konvencije, njezine odredbe stupile na snagu i za UK, pri čemu je UK koristio mogućnost proširenja primjene odredaba Konvencije i na domaće prijevoze,⁸ te je provedbenim propisima isključilo primjenu Konvencije na besplatne prijevoze.

⁴ Na Konferenciji je usvojena Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem, Bruxelles 29. travnja 1961. Prijevod: Grabovac, Ivo, Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom, Split, 1986, str. 63. (u daljnjem tekstu: Grabovac, 1986.).

⁵ Pallua, Emilio, Rad i rezultati rada Bruxelleske konferencije za pomorsko pravo, 1961., Naša zakonitost, (1961) 7-8, str. 327., (Pallua 1961.).

⁶ Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, Atena 13. prosinca 1974. godine (u daljnjem tekstu: Atenska konvencija iz 1974.), Narodne novine - Međunarodni ugovori, br. 2/1997., str. 63.

⁷ *Statutory Instrument 1980 No. 1092* pod nazivom *Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (Interim Provisions) Order 1980*.

⁸ Odredbe Atenske konvencije iz 1974. godine, inkorporirane su u engleski *Merchant Shipping Act 1979* godine (Schedule III) za međunarodne prijevoze, na temelju *Statutory Instrument 1987 No. 635 (C.16)*, pod nazivom *Merchant Shipping Act 1979 (Commencement No. 11) Order 1987.*, a za domaće prijevoze na temelju *Statutory Instrument 1987 No. 670* pod nazivom *The Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (Domestic Carriage) Order 1987*, vidi i: Emilio, Pallua, Suvremeni razvoj engleskog prava u zakonodavstvu i sudskim precedentima, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja* (1983), 100, str. 193. - 216., str. 201.

Posebnom odlukom utvrđena je i dužnost prijevoznika kod svih međunarodnih prijevoza na koje se primjenjuje Atenska konvencija iz 1974. godine, a gdje je ugovor o prijevozu sklopljen u UK ili je luka polazišta u UK, kao i kod domaćih prijevoza na koje se primjenjuju odredbe Atenske konvencije iz 1974. godine, da prije polaska broda na putovanje moraju obavijestiti putnike o primjeni odredaba Atenske konvencije iz 1974. godine, posebno o odredbama koje omogućuju ograničenje odgovornosti prijevoznika, kako za smrt i tjelesne ozljede putnika, tako i za prtljagu i vrijedne stvari, a propuštanje obavještanja putnika o tome, podliježe kazni koja iznosi 1.000 funti.⁹

Isto tako, već je iste godine za prijevoznike sa sjedištem u UK, posebnom odlukom utvrđen viši iznos ograničenja odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika od onoga utvrđenog Konvencijom pa je umjesto 700.000 Poincare franaka, odnosno 38.173,40 funti, za prijevoznike sa sjedištem u UK predviđen iznos ograničenja odgovornosti od 1.525.000,00 franaka ili 80.009,00 funti.¹⁰

Nakon stupanja na snagu Protokola iz 1976. godine,¹¹ koji je zamijenio Poincare franak sa Posebnim pravom vučenja kao jedinicom ograničenja odgovornosti prijevoznika,¹² UK je također posebnom odlukom utvrdio stupanje na snagu nove jedinice ograničenja odgovornosti pri čemu je iznos ograničenja odgovornosti za prijevoznike sa sjedištem u UK opet viši i iznosi 100.000 SDR¹³ u odnosu na ostale prijevoznike za koje vrijedi iznos od 46.666 SDR kako je to utvrđeno Protokolom iz 1976. godine Atenskoj konvenciji iz 1974. godine.¹⁴

⁹ *Statutory Instrument 1987 No. 703* pod nazivom *The Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (Notice) Order 1987*.

¹⁰ *Statutory Instrument 1987 No. 855* pod nazivom *The Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (United Kingdom Carriers) Order 1987*, s primjenom od 1. lipnja 1987.

¹¹ Protokol Atenskoj konvenciji iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, London 19. studenoga 1976. godine (u daljnjem tekstu: Protokol iz 1976.), prijevod: Grabovac, 1986., str. 183; Objavljen u: Narodne novine - Međunarodni ugovori 2/1997., str. 71.

¹² Posebno pravo vučenja - *Special Drawing Rights* (SDR) Poblize: <http://www.imf.org> posjećena 24. 4. 2008. Vidi i: Filipović, Velimir, Zlatna klauzula iz međunarodnih saobraćajnih konvencija u svjetlu novih monetarnih promjena, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, (1974), 64, str. 72.

¹³ *Statutory Instrument 1989 No. 1880* pod nazivom *The Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (United Kingdom Carriers) (Amendment) Order 1989*.

¹⁴ Protokol iz 1976. Atenskoj konvenciji iz 1974. godine, unesen u interno pravo UK temeljem *Statutory instrument 1989 No. 1881 (C.59), The Merchant Shipping Act 1979 (Commencement No. 13) Order 1989*. i za UK stupio na snagu 10. 11. 1989.

UK nije pristupio u međuvremenu donesenom Protokolu iz 1990. godine¹⁵ koji je povisio iznos ograničenja odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika na 175.000 SDR. Umjesto toga, već je 1996. godine iniciralo donošenje jedinstvene konvencije o obveznom osiguranju odgovornosti brodovlasnika prema trećima za sve vrste šteta prouzročene brodom, a ta inicijativa je rezultirala donošenjem Atenske konvencije iz 2002. godine. Donošenje nove Konvencije prouzročilo je zastoj u ratifikaciji Protokola iz 1990. godine¹⁶ pa kako je postalo jasno da Protokol iz 1990. godine neće stupiti na snagu, a da će rad na donošenju nove Atenske konvencije potrajati, UK je od 1. siječnja 1999. godine povisilo iznos ograničenja odgovornosti za prijevoznike sa sjedištem u UK na iznos od 300.000 SDR.¹⁷

Potpunosti radi, ističe se da je UK stranka i Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine¹⁸ i njezinog Protokola iz 1996. godine¹⁹ o globalnom ograničenju odgovornosti prijevoznika.

¹⁵ Protokol 1990. Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine, London 29. ožujka 1990. godine (u daljnjem tekstu: Protokol iz 1990.), nije stupio na snagu, Status of Conventions, 31. 3. 2008.; Protokol i prijevod objavljeni u: Narodne novine - Međunarodni ugovori 2/1997., str. 75.

¹⁶ Muller, Walter, Passengers Carried by Sea. Should the Athens Convention 1974 be Modified and Adapted to the Liability Regime in Air-Law?, CMI Yearbook 2000, Singapore I, str. 666, (u daljnjem tekstu: Muller, 2000.).

¹⁷ *Statutory Instrument 1998 No. 2917, The Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (United Kingdom Carriers) Order 1998.*

¹⁸ Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (LLMC), 1976, London, 19. 11. 1976., stupila na snagu 1. 12. 1986., Summary of status of Conventions as at 31 Dec. 2007. <http://www.imo.org/Conventions/mainframe> - posjećena 31. 3. 2008.; Odluka br. 1052 od 23. 06. 1986. godine. Prema: Emilio, Pallua, Dvadeset godina djelovanja engleske pravne komisije i neke novije rješidbe, *Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, (1987), 113-114, str. 1-29., str. 8.

¹⁹ Protokol iz 1996. godine Međunarodnoj konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine 1976., unesen u interno pravo UK odlukom: *Statutory Instrument 1998. No. 1258 - The Merchant Shipping (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims) (Amendment) Order 1998.*, sa izmjenama: *Statutory Instrument 2004 No. 1273 - The Merchant Shipping (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (Amendment) Order 2004.*

3. PRIJEVOZ PUTNIKA U UK - *DE LEGE FERENDA*

Pri donošenju Atenske konvencije iz 2002. godine UK je bio jedna od država²⁰ koje su se zalagale za visoke iznose ograničenja odgovornosti ističući da Protokol iz 1990. godine nije stupio na snagu upravo zbog preniskih iznosa ograničenja odgovornosti radi čega su pojedine države, uključujući i UK, internim pravom povisile iznos ograničenja odgovornosti za domaće prijevoznike.

Atenskom konvencijom iz 2002. godine iznosi ograničenja značajno su povišeni, ali se i sustav odgovornosti prijevoznika kod prijevoza putnika i prtljage uređuje na bitno drugačiji način. Tako se za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika, kad je smrt, odnosno ozljeda putnika nastupila uslijed pomorske nezgode,²¹ uvodi dvostupanjski sustav odgovornosti (*two tier system*) prema kojem prijevoznik odgovara u prvom stupnju do iznosa od 250.000 SDR na temelju objektivne odgovornosti, ako ne dokaže da je nezgoda posljedica jednog od egzoneracijskih razloga taksativno navedenih u Konvenciji iz 2002. godine.²² Preko toga iznosa pa do iznosa od 400.000 SDR, prijevoznik odgovara na temelju pretpostavljene krivnje, dok za štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda putnika koje nisu posljedica pomorske nezgode, prijevoznik i dalje odgovara na temelju dokazane krivnje, ali ograničeno do iznosa od 400.000 SDR.

Bitna novina Atenske konvencije iz 2002. godine je i da su brodovi koji prevoze 12 ili više putnika na koje se primjenjuje Konvencija, a registrirani su u državi ugovornici Atenske konvencije iz 2002., dužni imati potvrdu o obveznom osiguranju ili drugom financijskom jamstvu koje pokriva odgovornost stvarnog prijevoznika za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika u skladu s Konvencijom do iznosa od 250.000 SDR po putniku i događaju. Konvencija iz 2002. utvrđuje i pravo tužitelja na izravnu tužbu prema osiguratelju²³ čime se postiže bolja zaštita tužitelja i osigurava raspoloživost sredstava za naknadu štete u korist tužitelja. Istovremeno s Konvencijom donesena je i Rezolucija, predložena upravo od Ujedinjenoga Kraljevstva i Cipra, kojom se sugeriraju eventualne

²⁰ Uz Norvešku, Švedsku, Australiju i pretežit broj država Europske unije.

²¹ Poblize u: Pospišil-Miler, Marija, Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine, *Poredbeno pomorsko pravo*, 43 (2004), 158, str. 227. - 262., str. 261, (u daljnjem tekstu: Pospišil-Miler, 2004.), str. 234. i dalje.

²² Članak 3. st 1. Protokola iz 2002.

²³ Poblize o izravnoj tužbi u: Padovan, Adriana Vincenca, *Direct Action of a Third Party against the Insurer in Marine Insurance with a Special Focus on the Developments in Croatian Law*, *Poredbeno pomorsko pravo* 42 (2003.), 157, str. 35. - 83.

izmjene vodiča (Guidelines) brodarima da osiguraju puni iznos odgovornosti prema Protokolu iz 2002. godine, tj. do 400.000 SDR, a ne samo 250.000 SDR na koje ih obvezuje Konvencija.²⁴ Osim toga, Atenskom konvencijom iz 2002. godine predviđa se i *opt-out clause* kojom se omogućava prihvaćanje Protokola iz 2002. godine i državama kao što je npr. i UK, u čijem su nacionalnom zakonodavstvu već predviđeni viši iznosi ograničenja od iznosa u Konvenciji iz 2002., odnosno i državama koje propisuju neograničenu odgovornost.

UK je svoje opredjeljenje za povišenjem iznosa ograničenja odgovornosti izrazio i potpisivanjem²⁵ Protokola iz 2002. godine kao prvim korakom prema ratifikaciji Protokola iz 2002. godine, kojom prilikom je Ministar transporta izrazio odlučnost UK da će se putnicima u međunarodnom prijevozu osigurati realističniji iznos naknade štete za smrt i tjelesne ozljede u odnosu na sadašnji, osiguravanjem brzog stupanja na snagu Protokola iz 2002. godine, pa je za očekivati da će UK biti među prvim državama koje će ratificirati Atensku konvenciju iz 2002. godine.

Ubrzo nakon usvajanja Atenske konvencije iz 2002. godine, države su postale svjesne zapreka za ratifikaciju i provedbu Konvencije zbog nemogućnosti P&I klubova i ostalih komercijalnih osiguratelja da pruže prijevoznicima odgovarajuće osigurateljno pokriće za teroristički akt, a time i nemogućnosti izdavanja potvrda o obveznom osiguranju koje su brodovima na koje se primjenjuje Atenska konvencija iz 2002., dužne izdati države članice te Konvencije. To stoga što su nakon događaja u SAD-u od 11. rujna 2001., gotovo svi osiguratelji i reosiguratelji izričito isključili iz pokrića štete od terorističkog akta. Prijevoznici stoga nisu imali mogućnost ishoditi osiguranje rizika od terorističkog akta u iznosu koji se traži prema Atenskoj konvenciji iz 2002. godine, a time ni potvrdu o obveznom osiguranju u skladu s odredbama te Konvencije.

Nakon što je Radna skupina koja je radila i na Nacrtu Protokola iz 2002. godine, započela s radom na otklanjanju zapreka za njegovu ratifikaciju, UK se odmah aktivno uključio u raspravu²⁶ za otklanjanje zapreka za provedbu Atenske konvencije iz 2002. Od pet opcija koje je ponudila Radna skupina za

²⁴ Framework of good Practice with respect of Carrier's Liabilities Resolution, LEG /CONF. 13/DC/4.

²⁵ Izvještaj za tisak Ministarstva transporta Ujedinjenoga Kraljevstva od 27. 4. 2004. povodom potpisivanja Konvencije iz 2002. godine; <http://www.dft.gov.uk/> - posjećena 1. 5. 2009.

²⁶ Dopis Ministarstva transporta UK predsjedniku Radne skupine Eriku Rosaegu od 23. 6. 2004.

razrješenje pitanja pokriva šteta od terorističkog akta, UK se opredjelio za opciju isključenja šteta od terorističkog akta iz odgovornosti prijevoznika uz uvjet udovoljavanja zahtjevima međunarodnih pravila za prevenciju od terorizma (*ISPS Code*).²⁷ Prema toj opciji, ako bi prijevoznik udovoljavao odredbama *ISPS Coda*, smatralo bi se da je šteta u cijelosti prouzročena terorističkim aktom pa bi na temelju odredbe članka 3. stavka 1(b) Protokola iz 2002., bila izuzeta iz odgovornosti prijevoznika. Smatralo se da takvo tumačenje ima uporište u odredbama Bečke konvencije.²⁸

Pomorska industrija i osiguratelji su, međutim, ukazivali na probleme do kojih bi moglo doći u slučaju vezivanja isključenja odgovornosti prijevoznika za teroristički akt uz udovoljavanje odredbama *ISPS Coda* jer su njime predviđene određene obveze, ne samo za prijevoznike, nego i za luke, a i za same države pa bi se stoga moralo jasnije utvrditi pod kojim će se uvjetima štete od terorističkog akta izuzeti iz odgovornosti prijevoznika. Zalagali su se stoga za potpuno isključenje odgovornosti prijevoznika za teroristički akt, modifikacijom odredbe članka 3. stavka 1 (a) Protokola iz 2002., što bi bio najbrži način rješavanja ovog problema.

Očekivalo se da bi se zapreke za provedbu Atenske konvencije iz 2002. godine mogle početi rješavati potpunim isključenjem terorističkog akta iz odgovornosti prijevoznika, pa je u tom smislu već i ponuđen tekst Rezolucije za prihvaćanje na Skupštini IMO-a koja se trebala održati krajem 2005. godine.

UK je, međutim, smatrao da bi tržište osiguranja *ratnog rizika* moglo pružiti barem djelomično pokriće za štete od terorističkog akta, iako ispod iznosa predviđenih Atenskom konvencijom iz 2002., a smatrao je i da bi takvo djelomično pokriće za štete od terorističkog akta bilo bolje, nego potpuno isključenje ovih šteta iz odgovornosti prijevoznika kako je to bilo predlagano.²⁹

Na 90. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a prihvaćen je koncept modifikacije Atenske konvencije iz 2002. godine putem Rezerve u odnosu na osiguranje, a to je prihvaćeno i IMO-ovom Rezolucijom A988 (24) usvojenom na 24. zasjedanju Skupštine IMO-a 9. 2. 2006. Radi ujednačene primjene Rezerve, prihvaćeno je da će se Rezerva primijenjivati u skladu s Vodičem koji će u

²⁷ International Ship and Port Facility Security Code, London, 13. 12. 2002. stupio na snagu 1. 7. 2004.

²⁸ Članak 31. (3) Bečke konvencije o pravu ugovora iz 1969.

²⁹ Dopis Ministarstva transporta UK od 19. 9. 2005. predsjedniku Radne skupine Eriku Rosaegu; <http://folk.uio.no/WWW/corrgr/insurance/UKI16sep05.doc> - posjećena 1. 5. 2009.

tu svrhu utvrditi Pravni odbor IMO-a i koji će se moći mijenjati u skladu s promjenama na tržištu osiguranja.

Jedan od *mega brokera* na tržištu osiguranja (MARSH), ponudio je pronaći na tržištu osiguranja *ratnog rizika* osigurateljno pokriće i za teroristički akt, ali na niži iznos od onog koji se zahtijeva Konvencijom iz 2002. godine i uz uobičajene klauzule ograničenja i isključenja (*Marsh Scheme*).

Nakon toga, UK je zajedno s Norveškom, Međunarodnom brodarskom komorom (ICS),³⁰ Međunarodnim udruženjem brodara kružnih putovanja (ICCL)³¹ i *brokerom* Marsh, podnio zajednički prijedlog teksta Rezerve i Vodiča za provedbu Atenske konvencije iz 2002. godine na usvajanje Pravnom odboru IMO-a.³² Prijedlog teksta Rezerve i Vodiča za provedbu Atenske konvencije iz 2002. godine, usvojen je na 92. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a održanom u Parizu od 16. do 20. listopada 2006. uz samo jedan glas protiv (SAD), a time bi se trebalo omogućiti državama da ratificiraju Atensku konvenciju iz 2002. godine.³³

4. PROVEDBA ATENSKE KONVENCIJE IZ 2002. GODINE U OKVIRU EU-a

I Europska unija (EU) je poduzela korake kako bi odredbe Atenske konvencije iz 2002. godine unijela u pravo EU-a i učinila ih obveznim za sve svoje članice, dakle regionalno, uz proširenje njezine primjene i na domaće prijevoze (kabotaža), i na unutarnju plovidbu (*Third Maritime Safety Package*) kako to proizlazi iz prijedloga Europske komisije od 23. studenoga 2005.³⁴ Prijedlog uredbe uključio je i dodatne odredbe, koje nisu predviđene Atenskom konvencijom iz 2002. godine, a odnose se, slično kao kod zračnog prijevoza,³⁵ na obvezu

³⁰ ICS - International Chamber of Shipping, <http://www.marisec.org/icswhat.htm>.

³¹ ICCL - International Council of Cruise Lines, <http://www.iccl.org>.

³² LEG 92/5/3.

³³ IMO Circular letter No.2758 dated 20 November 2006 with Annex

³⁴ Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the liability of carriers of passengers by sea and inland waterways in the event of accidents (presented by the Commission) COM (2005) 592 final - 2005/0241(COD), Brussels, dated 23 November 2005 - <http://eur-lex.europa.eu> - posjećena 20. 3. 2007.

³⁵ Uredba (Council regulation (EC) No. 2027/97 od 9. 10. 1997. on Air Carrier Liability in the Event of Accidents), zamijenjena uredbom Council Regulation (EC) No. 785/2004

plaćanja žrtvama ili njihovim nasljednicima predujma koji bi bio proporcionalan pretrpljenim ozljedama, isključenja medicinskih pomagala, kao što su invalidska kolica, iz primjene ograničenja odgovornosti za prtljagu, itd.

Tako prošireni prijedlog Uredbe za provedbu Atenske konvencije iz 2002. godine naišao je na razmimoilaženja ne samo na akademskoj, nego i na političkoj razini,³⁶ a koja su se pokušala riješiti kompromisnim Političkim dogovorom od 7. prosinca 2007.³⁷

Političkim dogovorom utvrđen je novi Prijedlog Uredbe³⁸ kojom bi se odredbe Atenske konvencije iz 2002. godine primjenjivale i u domaćim prijevozima na brodove A klase (kako su definirani člankom 4. Uredbe 98/18/EC od 17. 3. 1998.), tj. na brodove koji plove na udaljenosti većoj od 20 milja od obale, dok se ranije predložena primjena na prijevoze unutarjnim vodama isključuje. Kao dio kompromisa Političkog dogovora, u Prijedlog Uredbe uključene su i odredbe o plaćanju predujma i to u iznosu ne manjem od 21.000 SDR po putniku za slučaj smrti putnika (Art. 5.), odredbe o medicinskim pomagalima (Art. 4.), odredbe o obvezi obavještanja putnika o njihovim pravima prema Uredbi i to prije početka putovanja (Art. 6.), itd.

Političkim dogovorom potvrđeno je također da se Uredbom ne mijenjaju odredbe globalnog ograničenja odgovornosti na temelju Protokola iz 1996. godine Konvenciji iz 1976. godine. Međutim, kao dio kompromisa, Političkim dogovorom je dopušteno državama *opt-out*, tj. jednostrano utvrditi više iznose ograničenja odgovornosti od onih predviđenih Atenskom konvencijom iz 2002., sve do utvrđivanja neograničene odgovornosti. To će biti značajan korak unazad za unifikaciju prava u okvirima EU-a³⁹ jer će biti regionalno rješenje samo za države EU-a, koje čak ni u tim okvirima neće biti regulirano

of 21. 4. 2004 on Insurance Requirements for Air Carriers and Aircraft Operators, kojom se utvrđuje predujam od 16.000 SDR.

³⁶ Stares, Justin, EU forced to water down passenger liability law, *TradeWinds*, 27. 11. 2007; Stares, Justin, Barrot slams changes made to passenger liability law, *Lloyd's List* 04. 12. 2007.

³⁷ Political Agreement, Brussels, No. 16097/07 dated 7 December 2007, <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgt/st16097.en07/pdf> - posjećena 17. 4. 2008.

³⁸ Anex 1 to the Political Agreement: Proposal for Regulation of the European Parliament and of the Council on the Liability of Carriers of Passengers by Sea in the Event of Accidents, *ibid.*

³⁹ Kuusniemi, Ilkka, Athens Convention - EC Regulation, *Neptun Juridica*, Issue 3, Dec. 2007.

na jedinstven način s obzirom na visinu ograničenja odgovornosti jer će na temelju *opt-out clause* u svakoj državi biti moguća različita visina ograničenja odgovornosti. Upravo je UK doprinio takvom rješenju jer se oštro protivilo prijedlogu o potrebi suglasnosti ostalih članica EU-a u slučaju povišenja limita odgovornosti od strane neke od država članica EU-a. Razlozi za to su, s jedne strane, zadržavanje suvereniteta u odlučivanju o tom pitanju, a s druge strane, osiguravanje mogućnosti bržeg reagiranja za slučaj budućih većih incidenata sa značajnijim štetama.

Konačno, na temelju mišljenja Europske komisije od 26. studenoga 2008.,⁴⁰ postignut je najnoviji sporazum Europskog parlamenta i Vijeća ministara od 8. prosinca 2008. godine i dogovoren novi kompromisni Prijedlog⁴¹ kojim bi se primjena Atenske konvencije iz 2002. godine, osim na brodove A klase proširila i na brodove B klase (kako su definirani Uredbom 98/18/EC od 17. 3. 1998.) u domaćem prijevozu. Primjenu Uredbe na brodove A klase, države članice mogu odgoditi do 31. 12. 2016. godine, a na brodove B klase do 31. 12. 2018. godine. Prijedlog za proširenje primjene na brodove C i D klase treba biti utvrđen do 30. 6. 2013. godine. Uredba EU-a trebala bi stupiti na snagu stupanjem na snagu Atenske konvencije iz 2002. godine na međunarodnoj razini, ali ne kasnije od 31. 12. 2012. godine.⁴² Prijevoz putnika unutarnjim vodama nije uključen u ovaj Prijedlog, ali je Europska komisija zadužena za utvrđivanje posebnog prijedloga u pogledu prijevoza u unutarnjoj plovidbi.

5. ZAKLJUČAK

Iako je upravo UK bio ishodište potpunog isključenja odgovornosti prijevoznika u ugovorima o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, jer su

⁴⁰ Commission Opinion, Brussels, 26. 11. 2008 COM(2008) 831 final, 2005/241 (COD), <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2008:FIN:EN:PDF> .

⁴¹ Joint text approved by the Conciliation Committee, Brussels, 20 February 2009: <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/08/st03/st03724.en08.pdf>; Vidi također: Stares, Justin, Concessions bring an end to Erika 3 wrangling, Lloyd's list, 10 Dec. 2008.

⁴² Press release: EP and Council agree on Third Maritime Package, http://www.europarl.europa.eu/news/expert/inforpress_page/062-43995-343-12-50-91... - posjećena 10. 12. 2008.; <http://register.consilium.europa.eu/pdf/en/08/st16/st16939.en08.pdf> - posjećena 1. 5. 2009.; Stares, Justin, Brussels divided over Ship size ruling on passenger liability, Lloyd's list 4 Dec. 2008.

prijevoznici široko koristili načelo slobode ugovaranja engleskog prava, te ugovornim klauzulama u ugovorima o prijevozu putnika svoju odgovornost potpuno isključivali, UK je danas jedna od država s najvišim iznosima ograničenja odgovornosti *per capita*, koje za prijevoznike sa sjedištem u UK iznosi 300.000 SDR.

I na međunarodnoj razini UK se zalaže za najvišu moguću zaštitu u prijevozu putnika morem te je imao jednu od vodećih uloga kod donošenja novih međunarodnih instrumenata kojima se ta zaštita osigurava. UK se zalagao za visoke iznose ograničenja odgovornosti prijevoznika kod donošenja nove Atenske konvencije iz 2002. godine kao i za pronalaženje rješenja i otklanjanje zapreka za provedbu te Konvencije pa je upravo na inicijativu UK došlo do usvajanja teksta Rezerve i Vodiča za provedbu Atenske konvencije iz 2002. godine što bi državama trebalo omogućiti njezinu ratifikaciju.

Na regionalnoj razini, u okvirima EU-a, UK je ponovno odigrao značajnu ulogu kod usuglašavanja Prijedloga Uredbe za provedbu Atenske konvencije iz 2002. godine u pravo EU-a. Budući da većina zahtjeva iz prijedloga Uredbe zadovoljava UK, koji i tako već ima povišene limite odgovornosti u odnosu na domaće prijevoznike, kao i neke od predloženih dodatnih odredbi, npr. o obavještavanju putnika o njihovim pravima prije početka putovanja, za očekivati je da će UK biti među prvim državama koje će ratificirati Atensku konvenciju iz 2002. godine i unijeti je u svoje interno pravo.

Imajući u vidu da UK nije bio potpuno zadovoljan postignutim kompromisom u odnosu na iznose ograničenja odgovornosti utvrđenim u Atenskoj konvenciji iz 2002. godine, vjerujemo da će UK iskoristiti i pravo iz *opt-out clause* i svojim internim pravom, za prijevoznike sa sjedištem u UK, povisiti iznose ograničenja odgovornosti iznad onih utvrđenih u Atenskoj konvenciji iz 2002. godine, kao što je to učinio i ranije u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974. godine.

Summary

Marija Pospšil Miler*

Marija Pospšil**

**LIABILITY OF CARRIERS OF PASSENGERS BY SEA ACCORDING
TO THE LEGISLATION OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT
BRITAIN AND NORTHERN IRELAND****de lege lata and de lege ferenda**

The United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland (UK) has since the very beginning played an important role in the work on international maritime law relating to carriage of passengers and their luggage by sea, started in the early 20th century and also in efforts to harmonize these achievements with the 2002 Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea.

In order to provide the best possible protection for passengers travelling by sea, the UK has made considerable efforts to remove barriers for the ratification and implementation of the 2002 Athens Convention by initiating the proposal for the adoption of the Reservation and Guidelines for the implementation of this Convention, and has worked towards reaching political agreement within the European Union (EU) on introducing the provisions of the Athens Convention into EU law.

The intention of this article, therefore, is to determine how the international conventions on the transport of passengers and their luggage by sea, which are presently in force, can best be implemented in the internal UK law and also what can be expected in this respect de lege ferenda, since the UK will no doubt play an important role in the process of ratification of the 2002 Athens Convention and the inclusion of its provisions in the EU law.

Key words: harmonization of international maritime law, transport of passengers by sea, liability of carriers

* Marija Pospšil Miler, Ph. D., Shipping company Lošinjska plovidba - Brodarstvo d.o.o., Splitska 2/4, Rijeka

** Marija Pospšil, LL. M., North of England P&I, Hong Kong Office, Room 2503 Cosco Tower, 183 Queen's Road Central, Hong Kong

Zusammenfassung

Marija Pospišil Miler*

Marija Pospišil**

DIE HAFTUNG DES BEFÖRDERERS VON REISENDEN IN DER SEESCHIFFFAHRT NACH DER GESETZGEBUNG DES VEREINIGTEN KÖNIGREICHS GROSSBRITANNIEN UND NORDIRLAND

de lege lata und de lege ferenda

Vom Beginn der Vereinheitlichung des internationalen Seeschiffrechts im Bereich der Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See Anfang des 20. Jahrhunderts bis hin zur Verabschiedung des neuesten Athener Übereinkommens von 2002 über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See hatte das Vereinigte Königreich Großbritannien und Nordirland (UK) dabei eine führende Rolle.

In der Absicht, Reisenden auf See den größtmöglichen Schutz zukommen zu lassen, hat das Vereinigte Königreich erhebliche Bemühungen unternommen und durch den Anstoß zur Verabschiedung des Vorbehalts und der Richtlinien zur Durchführung des Athener Übereinkommens die Hindernisse für die Ratifizierung und Umsetzung des Athener Übereinkommens von 2002 aus dem Weg geräumt und auch eine Politische Vereinbarung im Rahmen der Europäischen Union (EU) über die Aufnahme der Bestimmungen aus dem Athener Übereinkommen von 2002 in das EU-Recht erreicht.

Dieser Beitrag ermittelt daher, wie die bestehenden internationalen Instrumente, die die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See regeln, im nationalen Recht des Vereinigten Königreichs angewandt werden, sowie was auf diesem Gebiet de lege ferenda zu erwarten ist, da das Vereinigte Königreich zweifellos bedeutenden Einfluss auf den Ratifizierungsprozess des Athener Übereinkommens von 2002 und auf die Aufnahme seiner Bestimmungen in das EU-Recht haben wird.

Schlüsselwörter: Vereinheitlichung des internationalen Seeschiffrechts, Beförderung von Reisenden auf See, Haftung des Beförderers

* Dr. Marija Pospišil Miler, Reederei Lošinjska plovidba - Brodarstvo d.o.o., Splitska 2/4, Rijeka

** Mag. Marija Pospišil, North of England P&I, Filiale Hong Kong, Room 2503 Cosco Tower, 183 Queen's Road Central, Hong Kong