

Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika - međunarodni i nacionalni propisi

Barun, Mara

Doctoral thesis / Disertacija

2012

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Rijeka, FACULTY OF LAW / Sveučilište u Rijeci, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:188:445515>

Rights / Prava: [Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International/Imenovanje-Nekomercijalno-Bez prerada 4.0 međunarodna](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-12-29**



Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka Library - SVKRI Repository](#)



SVEUČILIŠTE U RIJECI
PRAVNI FAKULTET

Mr. sc. Mara Barun

**ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA SMRT I TJELESNE
OZLJEDE PUTNIKA - MEĐUNARODNI I NACIONALNI
PROPISI**

Doktorska disertacija

Rijeka, 2012.

SVEUČILIŠTE U RIJECI
PRAVNI FAKULTET

Mentorica: prof. dr. sc. Dorotea Ćorić

- I. Autorica: mr. sc. Mara Barun

- II. Naslov doktorske disertacije: Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika – međunarodni i nacionalni propisi

- III. Sastav povjerenstva za ocjenu:
prof. dr. sc. Vesna Tomljenović, predsjednica
prof. dr. sc. Dorotea Ćorić, članica – mentorica
prof. dr. sc. Dragan Bolanča, član

- IV. Sastav povjerenstva za obranu:
prof. dr. sc. Vesna Tomljenović, predsjednica
prof. dr. sc. Dorotea Ćorić, članica – mentorica
prof. dr. sc. Dragan Bolanča, član

- V. Datum i mjesto obrane: 30. srpnja 2012. godine - Rijeka

SADRŽAJ

str

POPIS KRATICA.....	
1. UVOD.....	1
2. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA OPĆENITO.....	6
2.1. Pojam i osnovna obilježja odgovornosti.....	6
2.1.1. Pravni temelj odgovornosti.....	6
2.1.1.1 Odgovornost na temelju krivnje.....	7
2.1.1.2 Objektivna (<i>kauzalna</i>) odgovornost.....	9
2.2. Odgovornost prijevoznika prema načelima prijevoznog prava.....	11
2.2.1. Vrijeme trajanja odgovornosti.....	14
3. PRAVNI IZVORI OPĆENITO.....	15
4. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA U POMORSKOM PRIJEVOZU.....	25
4.1. Međunarodni pravni izvori.....	25
4.2. Domaći pravni izvori.....	30
4.3. Međunarodni unifikacijski instrumenti.....	31
4.3.1. Atenska konvencija iz 1974. god.....	31
4.3.1.1. Područje primjene.....	32
4.3.1.2. Temelj odgovornosti.....	33
4.3.1.3. Granice odgovornosti.....	36
4.3.1.3.1. Vremensko ograničenje odgovornosti.....	36
4.3.1.3.2. Visina odgovornosti.....	37
4.3.1.4. Pitanje aktivne i pasivne legitimacije te nadležnost suda.....	38
4.3.2. Protokol iz 1976. god.....	40
4.3.3. Protokol iz 1990. god.....	42
4.3.4. Atenska konvencija iz 2002. god.....	43

4.3.4.1. Općenito.....	43
4.3.4.2. Odgovornost prijevoznika.....	48
4.3.4.2.1. Općenito.....	48
4.3.4.2.2. Temelj odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika koje su posljedica pomorske nezgode.....	49
4.3.4.2.3. Temelj odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika koje nisu posljedica pomorske nezgode.....	51
4.3.4.2.4. Visina odgovornosti.....	52
4.3.4.3. Obvezno osiguranje od odgovornosti.....	54
4.3.4.4. Izravna tužba prema osiguratelju.....	58
4.3.4.4.1. Bitna obilježja izravne tužbe.....	61
4.3.4.5. Nadležnost suda za odštetne zahtjeve i zastara tužbe.....	63
4.3.4.6. Zapreke u pogledu stupanja na snagu Atenske konvencije iz 2002. ...	65
4.3.5. IMO rezerve i smjernice za provedbu Atenske konvencije iz 2002. god.....	67
4.3.6. Uredba 392/2009.....	71
4.3.6.1. Područje primjene.....	72
4.3.6.2. Odgovornost prijevoznika prema Uredbi 392/2009.....	72
4.3.6.3. Dodatne odredbe Uredbe 392/2009.....	74
4.3.6.4. Nadležnost, priznanje i ovrhe presuda te pitanja o mjerodavnom pravu.....	75
4.3.7. Opće ograničenje odgovornosti vlasnika broda.....	80
4.3.7.1. Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, iz 1976, izmijenjena Protokolom iz 1996. god.....	81
4.4. Domaći pravni propisi.....	83
4.4.1. Pojam i osnovna obilježja ugovora o prijevozu putnika morem.....	83
4.4.2. Putna karta.....	87
4.4.3. Ugovorne stranke.....	91
4.4.3.1. Prava i obveze stranaka.....	92
4.4.4. Odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika prema PZ-u iz 2004.....	96
4.4.4.1. Općenito.....	96
4.4.4.2. Temelj odgovornosti.....	96
4.4.4.3. Granice odgovornosti.....	100

4.4.4.3.1. Vrijeme trajanja odgovornosti.....	100
4.4.4.3.2. Visina odgovornosti.....	102
4.4.4.4. Opseg odgovornosti.....	105
4.4.4.4.1. Općenito.....	105
4.4.4.4.2. Imovinske štete.....	106
4.4.4.4.3. Neimovinske štete.....	108
4.4.4.5. Isključenje odgovornosti.....	110
4.4.5. Mjerodavno pravo i nadležnost suda.....	111
4.4.6. Zaključna razmatranja.....	116
5. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA U UNUTARNJOJ PLOVIDBI.....	121
5.1. Međunarodni pravni izvori.....	122
5.2. Domaći pravni izvori.....	127
5.3. Ugovori o prijevozu putnika u unutarnjoj plovidbi.....	128
5.3.1. Općenito.....	128
5.3.2. Odgovornost prijevoznika.....	129
5.3.2.1. Temelj odgovornosti.....	129
5.3.2.2. Opseg i visina odgovornosti.....	131
5.4. Zaključna razmatranja.....	134
6. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA U ZRAČNOM PRIJEVOZU.....	135
6.1. Međunarodni pravni izvori.....	135
6.2. Domaći pravni izvori.....	140
6.3. Međunarodni unifikacijski instrumenti.....	142
6.3.1. Varšavski sustav.....	141
6.3.1.1. Područje primjene.....	142
6.3.1.2. Putna karta.....	143
6.3.1.3. Odgovornost prijevoznika.....	144
6.3.1.3.1. Temelj odgovornosti.....	144
6.3.1.3.2. Granice odgovornosti.....	149
6.3.1.3.2.1. Vrijeme trajanja odgovornosti.....	149

6.3.1.3.2.2. Visina odgovornosti.....	151
6.3.1.4. Nadležnost suda.....	154
6.3.2. Montrealski sporazum iz 1966.....	155
6.3.3. Modernizacija odgovornosti u zračnom prijevozu.....	156
6.3.3.1. Propisi Vijeća EU o odgovornosti zračnog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika.....	159
6.3.3.1.1. Uredba Vijeća (EZ) 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreće (Uredba 889/2002).....	159
6.3.3.1.1.1. Odgovornost prijevoznika.....	160
6.3.3.1.1.2. Predujam.....	162
6.3.3.1.1.3. Dodatne odredbe.....	162
6.3.3.1.2. Uredba EZ 785/2004 o zahtjevima u vezi s osiguranjem zračnih prijevoznika i operatera.....	163
6.3.3.1.2.1. Područje primjene.....	163
6.3.3.1.2.2. Osiguranje.....	164
6.3.4. Montrealska konvencija iz 1999. god.	166
6.3.4.1. Područje primjene.....	166
6.3.4.2. Prijevozna isprava.....	167
6.3.4.3. Odgovornost prijevoznika.....	168
6.3.4.3.1. Temelj odgovornosti.....	168
6.3.4.3.2. Granice odgovornosti.....	173
6.3.4.3.2.1. Vrijeme trajanja odgovornosti.....	173
6.3.4.3.2.2. Visina odgovornosti.....	174
6.3.4.4. Predujam.....	174
6.3.4.5. Osiguranje.....	175
6.3.4.6. Osvremenjena klauzula.....	175
6.3.4.7. Nadležnost suda.....	176
6.4. Domaći pravni propisi.....	177
6.4.1. Pojam i osnovna obilježja Ugovora o prijevozu putnika zrakom prema ZOSOZP-u.....	177
6.4.2. Odgovornost prijevoznika.....	180
6.4.2.1. Temelj odgovornosti.....	180
6.4.2.2. Granice odgovornosti.....	183

6.4.2.2.1. Vrijeme trajanja odgovornosti.....	183
6.4.2.2.2. Visina odgovornosti.....	184
6.4.2.3. Predujam.....	186
6.4.2.4. Osiguranje.....	186
6.4.3. Mjerodavno pravo.....	188
6.4.4. Zaključna razmatranja.....	189
7. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA U CESTOVNOM PRIJEVOZU.....	190
7.1. Međunarodni pravni izvori.....	190
7.2. Domaći pravni izvori.....	192
7.3. Međunarodni unifikacijski instrumenti.....	195
7.3.1 CVR konvencija.....	195
7.3.1.1. Područje primjene.....	195
7.3.1.2. Ugovor o prijevozu putnika cestom – općenito.....	196
7.3.1.3. Odgovornost prijevoznika.....	197
7.3.1.3.1. Temelj odgovornosti.....	198
7.3.1.3.2. Granice odgovornosti.....	199
7.3.1.3.2.1. Vrijeme trajanja odgovornosti.....	199
7.3.1.3.2.2. Visina odgovornosti.....	200
7.3.1.3.3. Opseg naknade štete.....	201
7.3.1.3.2. Nadležnost suda.....	202
7.3.2. Uredba 181/2011	202
7.3.2.1. Naknada i pomoć u slučaju nesreće.....	203
7.4. Domaći pravni propisi.....	205
7.4.1 Pojam i osnovna obilježja ugovora o prijevozu putnika cestom prema ZOO-u iz 2005.....	205
7.4.2 Odgovornost prijevoznika.....	206
7.4.2.1. Temelj odgovornosti.....	206
7.4.2.2. Granice odgovornosti.....	209
7.4.2.2.1. Vrijeme trajanja odgovornosti.....	209
7.4.2.2.2. Visina odgovornosti prijevoznika.....	211
7.4.3. Osiguranje.....	214

7.4.4. Nadležnost suda.....	216
7.4.5. Zaključna razmatranja.....	217
8. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA U ŽELJEZNIČKOM PRIJEVOZU.....	219
8.1. Međunarodni pravni izvori.....	219
8.2. Domaći pravni izvori.....	226
8.3. Međunarodni unifikacijski instrumenti.....	227
8.3.1 Dodatak A – CIV 1999.....	227
8.3.1.1. Područje primjene.....	227
8.3.1.2. Ugovor o prijevozu putnika željeznicom – općenito.....	229
8.3.1.3. Odgovornost prijevoznika.....	230
8.3.1.3.1. Temelj odgovornosti.....	231
8.3.1.3.2. Granice odgovornosti.....	236
8.3.1.3.2.1 Vrijeme trajanja odgovornosti.....	236
8.3.1.3.2.2 Visina odgovornosti.....	237
8.3.1.3.2.3 Opseg odgovornosti.....	238
8.3.1.4. Nadležnost suda.....	239
8.3.2 Uredba 1371/2007.....	241
8.3.2.1. Područje primjene.....	242
8.3.2.2. Odgovornost prijevoznika prema Uredbi 1371/2007.....	243
8.3.2.3. Predujam.....	245
8.3.2.4. Osiguranje.....	246
8.4. Domaći pravni propisi.....	247
8.4.1. Pojam i osnovna obilježja ugovora o prijevozu putnika u ZUPŽ-u..	247
8.4.2. Odgovornost prijevoznika.....	249
8.4.2.1. Temelj odgovornosti.....	249
8.4.2.2. Visina odgovornosti.....	253
8.4.2.3. Opseg naknade štete.....	254
8.4.3. Nadležnost suda.....	255
8.4.4. Zaključna razmatranja.....	256
9. ZAKLJUČAK.....	258

10. POPIS LITERATURE.....	274
SAŽETAK.....	314
SUMMARY.....	316
ŽIVOTOPIS.....	318

POPIS KRATICA

AGN, 1996	European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance, 1996.
ADN, 2000	European Agreement Concerning the international Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways, Geneva, 2000
ATA sporazum	Air Transport Association Inter-carrier Agreement, 1997
Atenska konvencija iz 1974.	Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, Atena, 1974.
Atenska konvencija iz 2002.	Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 2002.
BDC, 1948	Convention of Belgrade, 1948
CCNR	Central Commission for Navigation on the Rhine
CIANA	Convencio Ibero – Americano de Navigation Aerea, Madrid, 1926
CIM 1890	Convention Internationale pour le transport des marchandises par chemins des fer, Bern, 1890
CIM 1980	Jedinstvena pravila o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom, 1980
CINA	Comission Internationale de Navigation Aeriene
CITEJA	Comite International Technique d'Experts Juridiques Aeriennes
CIV, 1923.	Convention internationale pour le transport des voyageurs et des bagages par chemins des fer, Bern, 1923
CIV iz 1980.	Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages, 1980.
CIV iz 1999.	Protocol of 3 June 1999 for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980
CLC, 1992	International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992
Sl. l. SFRJ	Službeni list Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije
CLN, 1973	Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Inland Navigation Vessels, Geneva, 1973

CLNI, 1988.	The 1988 Strasbourg Convention on Limitation of Liability in inland navigation
CMI	Comite Maritime International
CMNI, 2001	Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway, 2001
CMR, 1956	Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, Geneva, 1956
COTIF, 1980	Convention relative aux transports internationaux ferroviaires, Bern, 1980
CUI	Jedinstvena pravila o ugovoru o korištenju infrastrukture u međunarodnom željezničkom prijevozu
CUV	Jedinstvena pravila o ugovorima za korištenje vozila u međunarodnom željezničkom prijevozu
CVN, 1976	Convention on the Contract for the International Carriage of Passengers and Luggage by Inland Waterway, Geneva, 1976
CVR, 1973	Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route, Geneve, 1973
DC	Danube Commission
EU	Europska unija
Gvadalaharska Konvencija iz 1961.	Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila koja odnose na međunarodni zračni prijevoz koji obavlja druga osoba ne ugovorni prijevoznik, Gvadalahara, 1961.
Gvatemalski protokol iz 1971.	Protokol o izmjeni konvencije za izjednačavanje nekih pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz potpisane u Varšavi 12. listopada 1929. godine i izmijenjene Haškim protokolom od 28. rujna 1955., Gvatemala, 1971
Haški protokol iz 1955.	Haški protokol o izmjenama Varšavske konvencije iz 1929, Haag 1955.
HNS konvencija iz 1996.	International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996
IATA	International Air Transport Association
ICAO	International Civil Aviation Organization
ICCL	International Council of Cruise Lines

ICS	International Chamber of Shipping
IIA	Inter-carrier Agreement on Passenger Liability
IMF	International Monetary Fund
IMO	International Maritime Organization
Konvencija iz 1924.	Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici iz 1924.
Konvencija iz 1961.	Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o prijevozu putnika morem iz 1961.
LLMC, 1976	Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims
LLMC, 1996	Protocol 1996 to the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976
MIA	IATA Measures of Implementation Agreement
MMF	Međunarodni monetarni fond
Montrealska konvencija iz 1999.	Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, 1999
NN	Narodne novine
NN-MU	Narodne novine - Međunarodni ugovori
OJ EU	Official Journal of the European Union
OTIF	Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires
P&I Clubs	Protecting and Indemnity Associations
PACCA	Pan-American Convention on Commercial Aviation, Havana, 1928.
PPP	Poredbeno pomorsko pravo
Protokol iz 1976.	Protokol Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, London, 1976.
Protokol iz 1990.	Protokol Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, London, 1990.
Protokol iz 2002.	Protokol 2002 Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 1974.
PZ iz 1994.	Pomorski zakonik RH, 1994.
PZ iz 2004.	Pomorski zakonik RH, 2004.
RICo	Anex o prijevozu kontejnera
RID	Anex o prijevozu opasnih stvari

RIEx	Anex o međunarodnom željezničkom prijevozu ekspresnih pošiljaka
RIP	Anex o međunarodnom željezničkom prijevozu privatnih vagona
PPV	Posebno pravo vučenja (Special Drawing Rights) jedinica koju utvrđuje Međunarodni monetarni fond
PSP	Pregled sudske prakse
SMGS, 1951	Sporazum o međunarodnom teretnom prometu, 1951.
SOLAS	Međunarodna konvencija za zaštitu ljudskog života na moru
SSP	Sporazum o stabilizaciji i pridruživanju
UEU	Ugovor o Europskoj uniji
UFEU	Ugovor o funkcioniranju Europske unije
UK	United Kingdom of Great Britan and Northen Ireland
UNECE	United Nations Economic Commission for Europe
UPP	Uporedno pomorsko pravo
UPPK	Uporedno pomorsko pravo i kupoprodaja
UPPPK	Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja
Uredba 392/2009	Uredba EU 392/2009 Europskog vijeća i Parlamenta o odgovornosti pomorskih putničkih prijevoznika u slučaju nesreće
Uredba 2027/97	Uredba EU 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nezgode, 1997.
Uredba 889/2002	Uredba EU 889/2002 Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nezgode, 2002.
Uredba 785/2004.	Uredba 785/2004 o osiguranju zahtjeva za zračne prijevoznike i operatere, 2004.
Uredba 1371/2007	Uredba (EC) 1371/2007 o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu, 2007.
Uredba 44/2001	Uredba Vijeća (EZ) 44/2001 o nadležnosti priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim predmetima, 2000 (Bruxelles I.)
Uredba 593/2008	Uredba (EZ) 593/2008 o mjerodavnom pravu za ugovornu odgovornost za štetu (RIM I.)

Uredba EU 181/2011	Uredba Europskog parlamenta i Vijeća koja se odnosi na prava putnika u autobusima i autobusnom prijevozu i izmjenama Uredbe (EU) 2006/2004.
Varšavska konvencija iz 1929.	Konvencija za izjednačenje nekih pravila o međunarodnom prijevozu zrakom, 1929.
VSRH	Vrhovni sud Republike Hrvatske
ZID ZOSOZP iz 2008.	Zakon o izmjenama i dopunama Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, 1998. iz 2008.
ZID ZOSOZP iz 2009.	Zakon o izmjenama i dopunama Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, 1998. iz 2009.
ZID ZPC iz 2002.	Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, 2002.
ZOO iz 1978.	Zakon o obveznim odnosima, 1978.
ZOO iz 2005.	Zakon o obveznim odnosima, 2005.
ZOOP iz 2005.	Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, 2005.
ZOSOZP iz 1998.	Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, 1998.
ZOSRL, 2000	Zakon o obligacijskih in stvarnopravnih razmerjih v letalstvu, 2000 (Slovenija)
ZPC, 1974	Zakon o ugovorima o prijevozu u cestovnom prijevozu, 1974.
ZPCP, 2004	Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, 2004.
ZPFR	Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci
ZPFZ	Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu
ZPLUV, 2007	Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, 2007.
ZPUP	Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, 1977.
ZPUV, 1998	Zakon o plovidbi unutarnjim vodama, 1998.
ZPŽ, 1996	Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu, 1996.
ZRPFS	Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu
ZUIPB, 1959	Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, 1959.

1. UVOD

Promet je pojava koja ima svoj neprekidni tijek, počevši od najranijih migracija čovječanstva, sve do današnjih dana. Velika rasprostranjenost suvremenog prometa, različiti načini prijevoza, opasnosti i rizici za ljude i materijalna dobra do kojih može doći uporabom motornih vozila daju prometnom pravu posebno značenje. Budući da je promet u stalnom razvoju, podložan stalnim promjenama, i prometno se pravo mijenja i prilagođuje novim prijevoznim sredstvima i načinima prijevoza. Promet postaje značajnim čimbenikom gospodarskog razvoja svake zemlje, a zbog sveprisutne međunarodne povezanosti i cjelokupnog svjetskog gospodarstva.

Ugovor o prijevozu putnika čest je pravni posao koji danas sklapa velik broj osoba, kako u okviru poslovne djelatnosti tako i u okviru razonode. Kao nužnost modernog života, razvijeni putnički prijevoz implicirao je niz novih problema, posebice u odnosu na pitanje odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika nastale tijekom realizacije ugovora o prijevozu.

Unatoč činjenici što je putnik svjesna i odgovorna osoba koja se u većoj mjeri samostalno brine o svojem tjelesnom integritetu za vrijeme trajanja ugovora o njegovu prijevozu, zbog nemjerljive vrijednosti ljudskog života prijevoznikov položaj u pogledu odgovornosti iznimno je strog i složen. U vezi s različitim obvezama koje prijevoznik preuzima zaključivanjem ugovora o prijevozu putnika, postavlja se pitanje temelja, opsega i visine njegove odgovornosti za svaku pojedinu preuzetu obvezu.

Zbog važnosti ovog instituta, navedena materija posljednjih godina u središtu je pozornosti stručnih međunarodnih organizacija u okviru kojih su donesene nove međunarodne konvencije koje prate suvremene trendove prijevozne djelatnosti. Nastale promjene u međunarodnom sustavu odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika nužno nameću potrebu sustavnog prikaza i cjelovite pravne analize ove materije. Kako bismo dali odgovor na pitanje kako je uređen sustav odgovornosti prijevoznika za štete nastale uslijed smrti i tjelesne ozljede putnika, što je ujedno i naš primarni cilj, izvršit ćemo raščlambu svih relevantnih pravnih pravila, domaćih i međunarodnih, koji reguliraju ugovore o prijevozu putnika u pojedinim prijevoznim granama, a time i odgovornost

prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda putnika. Ovom sustavu pravnih pravila treba pridodati još jedan, regionalnog karaktera. Naime, značajnu skupinu pravnih pravila predstavljaju ona Europske unije (u daljnjem tekstu EU) koja u području odgovornosti prijevoznika za predmetne štete donosi vlastite pravne akte (uredbe) direktno primjenjive u njezinim državama članicama.

S tim u vezi važno je naglasiti da prometni sustav Republike Hrvatske nije moguće promatrati odvojeno od prometnog sustava država članica EU, ali ni međunarodnog sustava u cjelini, posebno u odnosu na činjenicu da je Republika Hrvatska 9. prosinca 2011. godine potpisala Ugovor o njezinu pristupanju EU. Ovo proširivanje EU novom državom članicom podrazumijeva i prihvaćanje te primjenu europskog prometnog prava. Naime, jedan od osnovnih predujeta koje je Republika Hrvatska morala ispuniti na svojem putu do ulaska u EU bio je cjelovit preustroj hrvatskog pravnog sustava i njegovo usklađivanje s pravnom stečevinom EU (franc. *acquis communautaire*). Temelj ove obveze predstavlja članak 69. Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju između Europskih zajednica i njihovih država članica i Republike Hrvatske potpisanog dana 29. listopada 2001. godine.¹ Opseg pravnih propisa iz područja prometnog prava koji znači pravnu stečevinu EU iznimno je velik i čini čak 10% ukupnog *acquisa*. Imovinsko-pravni odnosi prijevoznog prava koji su predmet naše obrade ostali su većim dijelom u domeni uređenja nacionalnih zakonodavstava i međunarodnih unifikacijskih instrumenata. Propisi EU u ovom području odnose se uglavnom na osiguranje odgovarajuće naknade štete za smrt i tjelesne ozljede putnika, kao i obveznog osiguranja prijevoznikove odgovornosti za tu štetu.

U okviru postavljenog problema, cilj je istraživanja odgovoriti na pitanja, nakon što se ustanovi njegova odgovornost, do kojih granica prijevoznik odgovara, odnosno koje će sve štete biti dužan nadoknaditi, koje je vrijeme trajanja odgovornosti, iznijeti razloge za oslobođenje od odgovornosti, kao i utvrditi razloge zbog kojih prijevoznik gubi pravo na povlasticu ograničenja odgovornosti. Ujedno ćemo uputiti na ona rješenja koja se odnose na pitanje mjerodavnog prava i jurisdikcije jer će oštećena stranka pokušati ostvariti naknadu pretrpljene štete pred nadležnim sudovima.

¹ Hrvatski sabor potvrdio je Sporazum Zakonom o potvrđivanju Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju (u daljnjem tekstu SSP) između Republike Hrvatske i Europskih zajednica i njihovih država članica, Narodne novine - Međunarodni ugovori, br. 14/2001 od 27. 12. 2001. (u daljnjem tekstu NN-MU).

Da bismo u cijelosti sagledali ovu problematiku u radu ćemo dati povijesni prikaz pravnog uređenja ugovora o prijevozu putnika uz opis odgovarajućih pravnih instrumenta i rješenja.

Navedeni cilj ostvarit će se na sljedeći način:

- proučavanjem odredaba međunarodnih konvencija te tumačenjem značenja pojedinih konvencijskih odredaba;
- analizom hrvatskih zakonskih rješenja, njihovom usklađenosti s važećim konvencijama, analizom područja u kojima je sustav manjkav te prijedlozima za njihovo poboljšanja *de lege ferenda*, što je posebno uvjetovano donošenjem i stupanjem na snagu novih konvencija kao i procesa usklađivanja naše pravne regulative s pravnom stečevinom EU;
- utvrđivanjem stanja domaće sudske prakse u području pojedinih prijevoznih grana, odnosno utvrđivanjem činjenice u kojoj mjeri sudovi slijede zakonska rješenja koja se odnose na odgovornost prijevoznika;
- budući da se radi o procesu koji ima očekivano trajanje, nastojat će se ukazati na dinamiku i način rješavanja problema do kojih dovodi postupak implementacije međunarodnih odredbi u nacionalno zakonodavstvo.

U pisanju rada koristiti će se različite istraživačke metode. Ovisno o dijelu materije koja se u pojedinom poglavlju obrađuje, nameće nam se potreba povijesnog istraživanja i prezentiranja problematike, korištenje usporedne metode kod proučavanja različitih pravnih sustava i iznalaženja rješenja u međunarodnim instrumentima te pravilima pojedinih prometnih grana, na temelju koje ćemo predložiti rješenja *de lege ferenda*. Logičkom metodom koristit ćemo se u donošenju zaključaka, a metode analize i sinteze poslužit će nam u raščlanjivanju, odnosno sastavljanju pojedinih predmeta u cjelinu. Metode deskripcije te klasifikacije upotrijebit će se prilikom opisivanja pojedinih događaja bez potrebe njihovih tumačenja.

Rad je podijeljen u devet poglavlja, i to: 1. Uvod; 2. Odgovornost prijevoznika općenito - Pojam i osnovna obilježja odgovornosti; 3. Opće značajke i izvori prometnog prava; 4. Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u pomorskom

prijevozu; 5. Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u prijevozu unutarjnim vodama, 6. Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u zračnom prijevozu; 7. Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u cestovnom prijevozu; 8. Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u željezničkom prijevozu; 9. Zaključak.

Svaka cjelina sistematizirana je i podijeljena na manje cjeline.

U uvodnome dijelu izložit će se tematsko opredjeljenje istraživanja ovoga rada, ciljevi istraživanja te metode koje će se pritom koristiti. Pravni izvori koji uređuju navedenu problematiku značajni su za cjelovito shvaćanje i prikazivanje pravne regulative ove važne gospodarske grane. Opisat će se izvori u formalnom smislu, obraditi pitanja unifikacije prometnog prava, dok će se konvencije koje reguliraju pitanje odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika te nacionalni propisi o ovom pitanju, obrađivati zasebno u svakom poglavlju.

Kao što iz samog naslova proistječe u radu će se analizirati odredbe instituta odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika kao središnjeg i najvažnijeg dijela ukupnog pravnog uređenja prijevoza putnika, za što je potrebna pretpostavka postojanja ugovora o prijevozu. Iz tog razloga na odgovarajućim mjestima, sasvim sažeto, ukazat ćemo na osnovne karakteristike ovog ugovora te tako stvoriti osnovicu za daljnje izlaganje.

Iako se uz prijevoz putnika obavlja i prijevoz prtljage, s obzirom na činjenicu da se radi o različitoj problematici, posebice kada govorimo o odgovornosti prijevoznika, izostavit će se obrada odgovornosti za štete koje nastanu pri prijevozu prtljage.

U poglavljima 4, 5, 6, 7 i 8 institut odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika obrađivat će se zasebno u pomorskom prijevozu i prijevozu unutarjnim vodama, zračnom prijevozu, cestovnom te željezničkom prijevozu. Navedena analiza obaviti će se u odnosu na rješenja nacionalnih i međunarodnih propisa te propisa EU. Isto tako na odgovarajućim mjestima istaknut će se rješenja sudske prakse dok će se pojedina nacionalna rješenja prikazati u mjeri u kojoj odstupaju od prihvaćenih međunarodnih unifikacijskih instrumenata. Na ovakav način moći će se utvrditi sadašnje stanje u uređenju

instituta odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika, ali i stvoriti zaključke o budućem kretanju toga uređenja na međunarodnoj i nacionalnoj razini.

U zaključku se utvrđuju najvažniji stavovi istraživanja o problematici instituta odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika na međunarodnoj razini i usporedba konvencijskih rješenja s rješenjima hrvatskih nacionalnih propisa. Također se daje usporedni prikaz rješenja sadržanih u pojedinim prijevoznim granama. Stavovi izneseni u zaključku upućuju na kvalitativan napredak u pravnom uređenju odgovornosti prijevoznika za predmetne štete, posebno u odnosu na standarde koje donose novi međunarodni unifikacijski instrumenti (Montrealska konvencija iz 1999., COTIF/CIV konvencija, te Atenska konvencija iz 2002., ali i propisi EU) koji uvode novi sustav odgovornosti, znatno stroži u odnosu na dosadašnji. Unatoč tome, naglašava se da je sustav u pojedinim prijevoznim granama manjkav i nedorečen, uz postojanje pravnih praznina kako na međunarodnoj, tako i na nacionalnoj razini. Stoga se pred međunarodnu zajednicu, ali i domaćeg zakonodavca postavlja zahtjevan zadatak iznalaženja novih rješenja kako bi se materija o odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika uredila na odgovarajući način.

Na kraju rada dan je iscrpan uvid u korištenu literaturu, sažetak na hrvatskom i engleskom jeziku te životopis.

2. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA OPĆENTO

2.1. Pojam i osnovna obilježja odgovornosti

2.1.1. Pravni temelj odgovornosti

Zabrana uzrokovanja štete (*alterum non laedere*) jedno je od temeljnih načela građanskog prava sadržano u čl. 8. Zakona o obveznim odnosima iz 2005. godine (u daljnjem tekstu ZOO iz 2005.), koje nalaže da je «svatko dužan suzdržati se od postupka kojim se može drugome prouzročiti šteta».² U pravnoj teoriji odgovornost se određuje kao pravni položaj subjekta koji odgovara za neispunjenje preuzete obveze ili za posljedice protupravne radnje te propusta dužne radnje.³ Odgovornost za štetu nastaje kada se ispune opće i posebne pretpostavke predviđene objektivnim pravom. Opće su pretpostavke one koje su zajedničke za sve vrste odgovornosti za štetu u koje ubrajamo subjekte, štetnu radnju, štetu, uzročnu vezu i protupravnost,⁴ dok su posebne pretpostavke one koje se pored općih, zahtijevaju za pojedinu vrstu odgovornosti, npr. krivnja koja u stupnjevima može biti obična (*culpa levis*)⁵ i krajnja nepažnja (*culpa lata*)⁶ i namjera (*dolus*)⁷, ugovorni odnos, povećana opasnost itd. Odgovornost za štetu može biti ugovorna⁸ (nastaje povredom ugovorne obveze) ili izvanugovorna⁹ (nastaje građanskim deliktom pod kojim se razumijeva štetna radnja na osnovi koje izvorno i samostalno nastaje odnos odgovornosti za štetu). Među njima postoje razlike praktične naravi. Kod izvanugovorne

² Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine, br. 35/2005, 41/2008 i 63/2008 (u daljnjem tekstu NN). Zakon je stupio na snagu 1. 1. 2006. Njegovim stupanjem na snagu prestao je važiti raniji Zakon o obveznim odnosima iz 1978., Službeni list Socijalističke federativne Republike Jugoslavije, br. 29/1978, 39/1985, 57/1989. (u daljnjem tekstu Sl. l. SFRJ) koji je preuzet Zakonom o preuzimanju zakona saveznih zakona o obveznim odnosima, NN, br. 53/1991, 111/1993, 3/1994, 7/1996, 91/1996, 112/1999 i 88/2001.

³ *Pravni leksikon*, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2007., str. 897. Vidi KLARIĆ, P. - VEDRIŠ, M.: *Građansko pravo*, Narodne novine d.d., Zagreb, 2006., str. 583.; KLARIĆ, P.: *Odštetno pravo*, Zagreb, 2003.

⁴ Postoji i mišljenje da protupravnost nije relevantna za odgovornost već bi se jedino kod subjektivne odgovornosti trebala smatrati jednim od elemenata krivnje. Vidi više JAKAŠA, B.: *Nekoliko pogleda na temelj imovinsko-pravne odgovornosti*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu (u daljnjem tekstu ZPFZ), Zagreb, br. 2 - 3, 1977., str. 113. - 114.

⁵ *Obična nepažnja* postoji kada je štetnik u svojem postupanju zanemario i onaj stupanj pažnje koji se može očekivati od naročito brižljiva čovjeka.

⁶ *Krajnja nepažnja* postoji kada je štetnik u svojem postupanju zanemario i onaj stupanj pažnje koji se može očekivati od čovjeka prosječnih sposobnosti.

⁷ *Namjera (dolus)* je stupanj krivnje kod koje se zahtijeva da štetnik postupa znajući i hotimice. Štetnik hoće uzrok – štetnu radnju i posljedicu – štetu kod druge osobe. Za postojanje namjere odlučujući su volja i znanje. Prema KLARIĆ – VEDRIŠ, *op. cit.*, bilj. br. 3., str. 597.

⁸ Vidi KLARIĆ - VEDRIŠ, *op. cit.*, bilj. br. 3., str. 605.; vidi i KLARIĆ, P.: *Ugovorna odgovornost za nematerijalnu štetu*, ZPFZ, vol. 39., Zagreb, br. 5 - 6, 1989., str. 977. - 1002.

⁹ Vidi KLARIĆ - VEDRIŠ, *op. cit.*, bilj. br. 3., str. 604. Odredbe o izvanugovornoj odgovornosti sadržane su u čl. 1045. - 1110. ZOO-a iz 2005.

odgovornosti¹⁰ obveza naknade štete nastaje od trenutka kada je šteta prouzročena (npr. danom nastale prometne nezgode), a kod ugovorne odgovornosti nastaje neizvršenjem ili neurednim izvršenjem ugovorne obveze.¹¹ Odredbe o popravljanju štete s osnova ugovorom preuzete obveze, odnosno ugovornoj odgovornosti sadržane su u čl. 661. - 698. ZOO-a iz 2005., koji uređuju pitanje ugovora o prijevozu.¹² Najvažnije pitanje koje se postavlja u slučaju odgovornosti jest pitanje temelja: kada i kako odgovara štetnik ili osoba na koju je odgovornost usmjerena? Pod temeljem odgovornosti, bez obzira radi li se o ugovornoj ili izvanugovornoj odgovornosti, razumijeva se neposredna činjenica na kojoj se temelji dužnost naknade štete.¹³ Pritom odgovornost može biti subjektivna (temeljena na krivnji: pretpostavljenoj ili dokazanoj) i objektivna (kauzalna odgovornost temeljena na uzročnosti).¹⁴

2.1.1.1. Odgovornost na temelju krivnje

Opća odredba o odgovornosti na temelju krivnje sadržana je u čl. 1045. st. 1. ZOO-a iz 2005. prema kojoj onaj koji drugome prouzroči štetu dužan ju je nadoknaditi ukoliko ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje, čime je kao temelj odgovornosti prihvaćeno načelo pretpostavljene krivnje.

Kod odgovornosti temeljenoj na pretpostavljenoj krivnji oštećeni mora dokazati štetnu radnju, štetu, uzročnu vezu, a krivnja štetnika pretpostavlja se. Dokaz da nije kriv leži na štetniku.¹⁵

¹⁰ Osnovna karakteristika izvanugovorne odgovornosti kakvu su poznavale prve organizirane civilizacije, temeljila se na kauzalitetu. Naime, počinitelj štete – štetnik odgovarao je na temelju same činjenice uzrokovanja štete, pri čemu se nije vodilo računa o njegovu subjektivnom odnosu prema toj šteti. Ovakav oblik odgovornosti, kao odraz nerazvijenih društvenih odnosa toga vremena, bio je kvalitativno različit od kauzalne odgovornosti kakvo poznaje moderno pravo. Vidi ROMAC, A.: Rimsko pravo, Zagreb, 1981., str. 256. - 257. O tome više BRAJKOVIĆ, P.: Odgovornost za fizički integritet putnika u međunarodnom transportnom pravu, doktorska disertacija, Kotor, 1983., str. 12.

¹¹ Čl. 342. st. 2., čl. 696. i čl. 697. Vidi *infra*, poglavlje *Cestovni prijevoz*.

¹² GORENC, V. i dr.: Komentar Zakona o obveznim odnosima, RRIF plus, Zagreb, 2005., str. 1607. Vidi *infra*, poglavlje *Cestovni prijevoz*.

¹³ KLARIĆ, P.: Pravna osnova odgovornosti za štetu, Zrinski, Čakovec, 1983., str. 158. - 159.

¹⁴ Posebnu ulogu u izgradnji sustava odgovornosti naknade štete s prisutnim subjektivnim elementom odigrao je poznati zakon *Lex Aquilia de damno* iz 287. godine pr. n. e. Ovim Zakonom, pored objektivnih pretpostavki, za postojanje odgovornosti uvodi se subjektivni element, krivnja (lat. *culpa*), čime se sa objektivnog prelazi na subjektivni sustav odgovornosti koja se naziva *kulpozna* odgovornost ili odgovornost na temelju *krivnje*. Konačnu razradu sustava subjektivne odgovornosti na temelju krivnje izvršio je Justinijan, razlikujući namjeru (*dolus*), nepažnju (*culpa*) i slučaj (*casus*). Vidi ROMAC, *op. cit.*, bilj. br. 10., str. 268. - 272.

¹⁵ Vidi GRBIN, I.: Pretpostavke odgovornosti za štetu i odgovornost po osnovi krivnje, Naša zakonitost, Zagreb, br. 9 -10, 1987.; JAKAŠA, *op. cit.*, bilj. br. 4., str. 114. - 115.

U slučaju odgovornosti na temelju dokazane krivnje teret dokaza je na oštećenom koji treba dokazati štetnu radnju štetnika, štetu, uzročnu vezu (kauzalitet) i krivnju štetnika. Kod ove odgovornosti štetnik će biti odgovoran tek kada se njegova krivnja za nastalu štetu dokaže.¹⁶

Ako je riječ o odgovornosti na temelju pretpostavljene krivnje, pretpostavlja se najniži stupanj krivnje odnosno obična nepažnja. Običnom nepažnjom postupa onaj štetnik koji u svojem ponašanju ne upotrijebi onu pažnju koju bi upotrijebio osobito pažljiv i savjestan čovjek (pažnja dobrog gospodarstvenika, odnosno pažnja dobrog domaćina).¹⁷ Tako ZOO iz 2005. u čl. 10. st. 2. nalaže sudionicima u obveznim odnosima u ispunjavanju njihovih obveza iz svoje profesionalne djelatnosti dužnost postupanja s povećanom pažnjom, prema pravilima struke i običaja.

Svaki viši stupanj krivnje, krajnju nepažnju ili namjeru, koje nazivamo i *kvalificirana krivnja*, oštećeni mora dokazati. Krajnjom nepažnjom postupa onaj štetnik koji u svojem ponašanju ne upotrijebi ni onu pažnju koju bi upotrijebio svaki prosječan čovjek, dok namjera predstavlja takvu vrstu krivnje kod koje štetnik postupa s namjerom i znanjem da će šteta nastupiti.¹⁸ Prema ZOO-u iz 2005. ako dužnik nije ispunio svoju obvezu namjerno ili krajnjom nepažnjom, vjerovnik (oštećenik) će imati pravo na naknadu cjelokupne štete, osim ako ne uspije dokazati svoju nekrivnju.

Međutim, dužnik se temeljem čl. 343. st. 1. i čl. 1067. ZOO-a iz 2005. može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta nastala zbog vanjskih, izvanrednih i nepredvidivih okolnosti nastalih nakon sklapanja ugovora koje nije mogao spriječiti, otkloniti ili izbjeći. Vanjski događaj znači da je izvan stvari ili djelatnosti kojima je prouzročena šteta.¹⁹ Radi se o *višoj sili* kao eksculpacijskom razlogu na koji se dužnik poziva, a koji nije postojao u trenutku zaključenja ugovora i na koji se objektivno nije moglo utjecati. Definicija *više sile*

¹⁶ Vidi detaljnije GRABOVAC, I.: Temelj odgovornosti u prometnom pravu, Književni krug, Split, 2000., str. 8.

¹⁷ Čl. 10. st. 1. ZOO-a iz 2005.

¹⁸ Prema ranijim stajalištima, krajnja nepažnja toliko je težak stupanj krivnje koji se u praktičnim posljedicama izjednačuje s namjerom. O tome VEDRIŠ, M.: Osnove imovinskog prava, Zagreb, 1976., str. 304.

¹⁹ Odredbom čl. 1067. st. 1. ZOO-a propisano je: «Vlasnik se oslobađa odgovornosti ako dokaže da šteta potječe od nekog nepredvidivog uzroka koji se nalazio izvan stvari, a koji se nije mogao spriječiti, izbjeći ili otkloniti», što uobičajeno odgovara pojmu više sile.

u hrvatskom zakonodavstvu odgovara tradicionalnom shvaćanju tog pojma kakvog poznaju kontinentalni pravni sustavi. U prijevoznom pravu viša je sila jedan od razloga za oslobođenje prijevoznika od odgovornosti.

2.1.1.2. Objektivna (*kauzalna*) odgovornost

Kod objektivne (*kauzalne*) odgovornosti²⁰ za štetu ne traži se krivnja štetnika, već postojanje uzročne veze između štetne radnje i štete. Odgovara se na temelju same objektivne činjenice da je šteta prouzročena bez obzira na krivnju,²¹ u kom slučaju oštećenik mora dokazati štetnu radnju i štetu, uzročnu vezu između štetne radnje i štete, te protupravnost štetne radnje, ali ne i krivnju štetnika.²² Iznimno, kod šteta koje su nastale u vezi s opasnom stvari ili djelatnošću, uzročna se veza ne dokazuje već se podrazumijeva. Upravo u prometnom pravu čest je slučaj postojanja pretpostavljenog kauzaliteta na što nam ukazuje i odredba članka 1063. ZOO-a, koji navodi: «Šteta nastala u svezi s opasnom stvari ili djelatnošću smatra se da potječe od te stvari, odnosno djelatnosti, osim ako se dokaže da one nisu bile uzrok štete.» Iako ZOO ne daje definiciju opasne stvari i opasne djelatnosti teorijskim uopćavanjem sudske prakse došlo se do definicije prema kojoj se pod opasnom stvari razumijeva svaka stvar koja po svojoj namjeni, osobinama, položaju, mjestu i načinu uporabe ili na drugi način predstavlja povećanu opasnost nastanka štete za okolinu, pa je zbog toga treba nadzirati povećanom pažnjom (npr. automobil u pokretu, željeznica, zrakoplovi, razni strojevi na motorni ili električni pogon itd.).²³ U odnosu na pitanje je li brod opasna stvar odgovor možemo pronaći u presudi Visokog trgovačkog

²⁰ Za naše izlaganje posebno značenje ima institut rimskog prava *receptum nautarum* prema kojem je prijevoznik odgovarao za svaku propast ili oštećenje povjerenih mu stvari stvari bez obzira na krivnju (objektivna odgovornost), a odgovornost bi prestajala jedino kada je do štete došlo višom silom. Načela o odgovornosti prijevoznika sadržana u institutu *receptum nautarum* karakteriziraju cjelokupno prometno pravo sve do početka 20. stoljeća. Vidi BORAS, M. - MARGETIĆ, L.: Rimsko pravo, Treće dopunjeno izdanje, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1998., str. 161. Vidi RADIONOV, N.: Ugovorna odgovornost prijevoznika u kopnenom prijevozu, doktorska disertacija, Zagreb, 2002., str. 50. - 54. BASEDOW, J.: Der Transportvertrag, JCB (Paul Siebeck), Tübingen, 1987., str. 392.

²¹ Čl. 1045. st. 3. ZOO-a iz 2005.

²² Prema francuskoj sudskoj praksi druge polovine 20. stoljeća, primjenom čl. 1385. *Code Civil-a* kada se prijevoz na kopnu još uvijek obavljao uglavnom životinjskom vučom, vlasnik životinje ili onaj koji se njome služi odgovarao je za štetu koju je životinja uzrokovala dok je u njegovoj uporabi bez obzira je li pod njegovim nadzorom ili ne. Putnik koji je pretrpio štetu tijekom prijevoza morao je samo dokazati da je šteta uzrokovana životinjom koju je prijevoznik upotrebljavao, s druge je strane prijevoznik, da bi se oslobodio odgovornosti u smislu odredaba čl. 1385., morao dokazati da je šteta nastala uslijed više sile ili krivnje samog putnika. Vidi BRAJKOVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 10., str. 30.

²³ FILIPOVIĆ, V.: Odgovornost za štetu bez krivnje u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Katedra za međunarodno pravo Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Split, 1980., str. 3.

suda Republike Hrvatske, prema kojoj «Brod kao cjelina ne može se smatrati opasnom stvari....²⁴ Međutim, pojedine stvari na brodu mogu se smatrati opasnim, kao što i obavljanje pojedinih djelatnosti na brodu može biti opasna djelatnost....».²⁵

Neka djelatnost smatra se opasnom djelatnošću kada u njezinu redovitom odvijanju, po samoj njezinoj tehničkoj prirodi i načinu obavljanja, mogu biti ugroženi životi i zdravlje ljudi ili imovina, tako da to ugrožavanje iziskuje povećanu pozornost osoba koje obavljaju tu djelatnost kao i osoba koje s njom dolaze u kontakt.²⁶ Kao takva prijevozna djelatnost ima obilježja opasne djelatnosti.

Osobe odgovorne za štete nastale od opasnih stvari i opasnih djelatnosti su imatelj opasne stvari (vlasnik) ili osoba koja se bavi opasnom djelatnošću.²⁷ Imatelj opasne stvari bit će odgovoran i u slučaju ako istu povjeri osobi koja nije osposobljena ili nije ovlaštena njome rukovati.²⁸

Ovisno o tome može li se odgovorna osoba osloboditi od odgovornosti, razlikujemo apsolutni i relativni kauzalitet.²⁹ U slučaju apsolutnog kauzaliteta ne postoji nikakva mogućnost oslobođenja od odgovornosti, dok se kod relativnog kauzaliteta odgovorna osoba može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta prouzrokovana: a) višom silom ili b) radnjom oštećenika ili c) treće osobe, a koje odgovorna osoba uporabom dužne pažnje nije mogla predvidjeti i čije posljedice nije mogla izbjeći ni otkloniti. U slučaju da je oštećenik djelomično pridonio nastanku štete, štetnik se oslobađa odgovornosti djelomično.³⁰

²⁴ *Ibidem*. Vidi i DWORSKI, E.: Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova, II. svezak, treće izdanje, Rijeka, 1969. str. 6.

²⁵ Presuda Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske, XV PŽ-2468/96 od 25. 11. 1997. godine; tako i Presuda Trgovačkog suda u Splitu broj VI-P-616/1997 od 15. 3. 2000.

²⁶ Hoće li neka stvar ili djelatnost biti kvalificirana kao opasna odlučuje sud u svakom konkretnom slučaju. FILIPOVIĆ, *ibidem*. Vidi isto DWORSKI, *op. cit.*, bilj. br. 24., str. 7. - 8. Strogost koja karakterizira teoriju kauzalne odgovornosti ima za cilj prisiliti da odgovorne osobe koje se bave opasnom djelatnošću, na što savjesnije izvršavanje svojih obveza, kako bi na taj način štetne posljedice bile svedene na minimum.

²⁷ Više KLARIĆ - VEDRIŠ, *op. cit.*, bilj. br. 3., str. 612. - 618. Tako RADIONOV, *op. cit.*, bilj. br. 20. Vidi KLARIĆ, P.: Odštetno pravo, Zagreb, 1995., str. 38. - 40.

²⁸ Čl. 1066. st. 4. ZOO-a iz 2005. U svezi s odgovornim osobama vidi čl. 1065. i čl. 1066. st. 1.

²⁹ Uobičajeno je umjesto objektivne ili kauzalne odgovornosti govoriti o objektivnom kriteriju ili načelu odnosno kriteriju ili načelu objektivne odgovornosti ili kriteriju uzročnosti (kauzaliteta) odnosno *cause*.

³⁰ Čl. 1067. st. 3. ZOO-a iz 2005.

2.2. Odgovornost prijevoznika prema načelima prijevoznog prava

Temeljno pitanje koje se javlja u vezi s prijevozom putnika jest pitanje odgovornosti prijevoznika.

Odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika temelji se na činjenici da prijevoznik nije izvršio svoju glavnu obvezu iz ugovora o prijevozu, odnosno da nije prevezao putnika od polazišta do odredišta bez povrede njegova tjelesnog integriteta. Stoga je odgovornost prijevoznika prema putniku s kojim je zaključio ugovor o prijevozu, a koji je za vrijeme prijevoza pretrpio tjelesne ozljede, ugovorna.³¹ Odgovornost prijevoznika prema nasljednicima, kao i osobama koje je uzdržavao, koje trpe štetu zbog smrti putnika, izvanugovorna je. Međutim, bez obzira na to je li riječ o ugovornoj ili izvanugovornoj odgovornosti, kada je riječ o smrti putnika, relevantni propisi utvrđuju jednaku odgovornost prijevoznika u odnosu na postavljene zahtjeve za naknadu ovih vrsta šteta.

Povredom preuzete ugovorne obveze postavlja se pitanje temelja, opsega i visine odgovornosti prijevoznika. Pravno uređenje ovog problema različito je u pojedinim prijevoznim granama, iako novija zbivanja u ovom području pokazuju tendenciju ujednačavanja, uz pooštrenje temelja i visine odgovornosti prijevoznika.

S obzirom na štete koje mogu nastati u prijevozu, suvremeno prijevozno pravo poznaje institut ograničenja odgovornosti prijevoznika odnosno odgovornost do unaprijed utvrđenih iznosa bez obzira na stvarno nastalu štetu. Drugim riječima, prijevoznik neće odgovarati do punog iznosa nastale i dokazane štete kao što propisuju opće odredbe obveznog prava, već samo do iznosa predviđenih kogentnim propisima pojedinih prijevoznih grana.

Šteta nastala kao posljedica kvalificirane krivnje dovodi do gubitka prava na ograničenje, odnosno isključenje odgovornosti prijevoznika koji će se moći koristiti ovom povlasticom samo u slučaju obične nepažnje. To proizlazi iz odredaba Konvencije glede ugovora o međunarodnom željezničkom prijevozu putnika (CIV), Konvencije o ugovoru o međunarodnom cestovnom prijevozu putnika i prtljage (CVR), kao i odredaba ZOO-a iz

³¹ Pri obavljanju plovidbenih djelatnosti na moru odgovornost prijevoznika može biti ugovorna odgovornost, izvanugovorna te odgovornost prema vlastitoj posadi.

2005., koji se u nedostatku *lex specialisa* primjenjuje na ugovore o prijevozu putnika u domaćem cestovnom prijevozu.

Prihvatanjem rješenja iz međunarodnih konvencija (npr. Atenska konvencija iz 1974.), posebni nacionalni propisi iz područja ugovora o prijevozu putnika (Pomorski zakonik Republike Hrvatske iz 2004.) sadrže odredbu prema kojoj prijevoznik gubi pravo na ograničenje odgovornosti u slučaju namjere te ponašanja koje predstavlja *dolus eventualis*, što je stupanj krivnje između namjere i krajnje nepažnje. Za postojanje *dolus eventualis* uz krajnju nepažnju potreban je i element svijesti o vjerojatnosti nastupanja štetnog događaja (svjesna krajnja nepažnja). Pavić, govoreći o *dolus eventualis*, upućuje na ponašanje koje znači neizravnu namjeru. U skladu s tim sama krajnja nepažnja ne bi bila dovoljna za isključenje ograničenja odgovornosti. Moramo naglasiti da ovaj pojam nalazimo u poznatom izričaju koji je izvorno preuzet iz anglosaksonskog pravnog sustava, a veže se uz gubitak povlastice ograničenja odgovornosti prijevoznika ako mu se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je učinio «u namjeri da prouzroči takvu štetu, ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastupiti».³² U engleskom pravnom sustavu za ponašanje koje predstavlja *dolus eventualis* koristi se izričaj *wilful misconduct*.³³

Razlozi uvođenja instituta ograničenja visine odgovornosti jesu sljedeći:

1. razlozi gospodarske naravi koji su usmjereni u pravcu zaštite prijevozne djelatnosti naime, u slučaju neograničene odgovornosti gubi se ekonomski interes prijevoznika za obavljanje prijevoza;³⁴
2. zaštita putnika u odnosu na monopolistički položaj prijevoznika koji je ugovornim klauzulama isključivao svoju odgovornost;

³² «*Recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result*».

³³ Ovaj pojam nije zakonski definiran, već se tumači prema relevantnoj sudskoj praksi. Kod ponašanja *wilful misconduct* postoji namjera ponašanja suprotno propisima ili se radi o predvidivosti mogućih štetnih posljedica kao rezultatu vlastita djelovanja. Prema tome, za kvalifikaciju *wilful misconduct* potrebne su dvije pretpostavke: a) znanje (svijest) ili namjera da se izvrši protupravno djelo; b) ravnodušnost za posljedice takva ponašanja, tj. za vjerojatne posljedice štete koje mogu nastati. Možemo reći da je pojam *wilful misconduct* viši stupanj krivnje od krajnje nepažnje kakvu poznajemo u hrvatskom pravnom sustavu. Više GRABOVAC, I.: Ograničenje odgovornosti u pomorskom poduzetništvu, Književni krug, Split, 2001., str. 52. i 87.; vidi PAVIĆ, D.: Štete nastale zbog krivnje osiguranika – vlasnika broda u ulozi zapovjednika, Kapetanov glasnik, Udruga pomorskih kapetana, Split, br. 23, 2011., str. 33. - 34. O tome ĆORIĆ, D.: Međunarodni sustav odgovornosti i naknada štete zbog onečišćenja mora uljem, doktorska disertacija, Split, 2001., str. 119.

³⁴ GRABOVAC, I.: Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni krug, Split, 1995., str. 61. (u daljnjem tekstu GRABOVAC, 1995.).

3. prijevoznik nije imao utjecaj na posadu broda nakon što brod otplovi, što posebno treba uzeti u obzir u iznimnim okolnostima (sudar brodova, brodolom, oluja);³⁵
4. rizik prijevozne djelatnosti;
5. katastrofalne štete do kojih može doći pri prijevozu koje su takve naravi i visine da bi mogle ugroziti poslovnu i financijsku sposobnost prijevoznika;
6. pojednostavljenje postupka naknade štete;³⁶
7. štete moraju biti predvidive zbog osiguranja.

U pogledu instituta ograničenja odgovornosti ovaj institut prihvaćen je kao standard suvremenog prijevoznog prava čija se visina izražava u posebnoj valuti Posebnog prava vučenja (u daljnjem tekstu PPV).³⁷

Unatoč promjenama koje su nastupile u sustavu uređenja odgovornosti prijevoznika, kao i činjenici da su neki od navedenih razloga za njegovim uvođenjem tijekom vremena nestali, prijevozno pravo i dalje zadržava ovaj princip. Razlog za to prvenstveno je gospodarski. Naime, ograničenje odgovornosti omogućava prijevozniku osiguranje njegovih poslovnih interesa izloženih prijevoznim rizicima koji mogu nastati tijekom izvršenja ugovora o prijevozu zbog čega je danas nemoguće zamisliti bavljenje prijevoznom djelatnošću bez postojanja ovog instituta.

2.2.1. Vrijeme trajanja odgovornosti

Važno pitanje koje se javlja u vezi s odgovornošću prijevoznika za štete nastale uslijed smrti i tjelesnih ozljeda putnika jest vrijeme trajanja odgovornosti. U prometnom pravu odgovor na ovo pitanje nalazimo u općem stavu da se odgovornost prijevoznika za štetu koja može nastati u slučaju povrede tjelesnog integriteta putnika odnosi na razdoblje

³⁵ *Ibidem.*

³⁶ Vidi više TOBOLEWSKI, A.: *Monetary Limitations of Liability in Air Law*, Montreal, 1986.

³⁷ Posebno pravo vučenja (PPV) – engl. Special Drawing Rights (SDR) obračunska je jedinica koju utvrđuje Međunarodni monetarni fond (u daljnjem tekstu MMF), a predstavlja «korpu valuta» koja se u početku sastojala od šesnaest valuta. Od 1981. u «korpi» se nalazilo pet vodećih svjetskih valuta a utvrđuje ih Međunarodni monetarni fond svakih pet godina. Danas košara sadrži četiri valute i to: EURO, japanski yen, englesku funtu i američki dolar. Vrijednost PPV-a formira se dnevno na temelju prosjeka na deviznim tržištima utvrđenih vrijednosti košare valuta. Aktualna vrijednost na dan 8. 2. 2010. godine: 1 PPV=1,47638 US \$, odnosno 1 US \$=0,67734 PPV. Poblize o tome na <http://www.imf.org> – stranica posjećena 8. 2. 2010.

u kojem traje konkretno izvršenje obveze prijevoza, s tim da od grane do grane prijevoza postoje određene specifičnosti. Ovom problemu posvetit ćemo veću pozornost u izlaganjima unutar pojedinih grana prijevoza.

3. PRAVNI IZVORI OPĆENITO

Pri razmatranju pitanja odgovornosti prijevoznika kao najvažnijeg instituta prijevoznog ugovornog prava, značajnu ulogu imaju izvori prava. Izvor prava možemo

definirati «kao društveni uzrok koji izaziva nastajanje prava kod društvene pojave (materijalni izvor prava), odnosno oblik preko kojeg se pravo izražava (formalni izvor prava)». ³⁸

Pravni izvori prometnog prava dijele se na:

- međunarodne i domaće,
- zakonodavne i autonomne,
- izravne i supsidijarne izvore.

Međunarodnopravni izvori u prometnom pravu zbog njegove naglašene međunarodne komponente imaju iznimno značenje, što je rezultat tendencije unifikacije ove pravne grane na temelju koje se domaće pravo u najvećoj mjeri usklađuje s međunarodnim. ³⁹ Naime, međunarodnom unifikacijom nastoje se ukloniti odnosno smanjiti razlike između pojedinih nacionalnih i drugih propisa što se postiže usvajanjem konvencija i protokola kao međunarodnih ugovora koji se potom ratificiraju i objavljuju, te postaju pravno obvezujućima na međunarodnoj razini za države koje su izrazile svoj pristanak da njima budu vezane kada stupe na snagu. ⁴⁰ Moramo naglasiti da svrha navedenih međunarodnih unifikacijskih instrumenata nije ukidanje propisa domaćeg prava nego ograničavanje njihove primjene na područje izvan područja primjene međunarodnih unifikacijskih instrumenata. Naime, domaći propisi primijenit će se u slučaju kada međunarodni čimbenik nije odlučujući za obveznu primjenu konvencijskog prava. Međunarodna unifikacijska svrha ovisit će o opsegu prihvaćenosti međunarodnih unifikacijskih

³⁸ Vidi VIZJAK, S.: Građanskopravni aspekti uređenja voda i vodnog dobra, doktorska disertacija, Split, 2011., str. 6.

³⁹ Unifikacija prava znači ujednačavanje prava (pravnih normi) u međunarodnim odnosima ili prijevozima u svim granama prometa. Ujednačavanje prometnog prava u nas i u svijetu proizlazi iz sve izrazitijeg međunarodnog karaktera svih grana prometa koji se odvija na međunarodnim prometnim putovima različitih država.

⁴⁰ Kako bi se izbjegli mogući problemi koji mogu nastati u izradi kao i u primjeni međunarodnih unifikacijskih instrumenata, koji često prate unifikacijski proces, mjere koje mogu pomoći u ostvarenju toga cilja prema nekim autorima su sljedeće: 1) veća uporaba baze podataka sadržanih u sudskim odlukama država članica; 2) mogućnost uključivanja što većeg broja definicija; 3) korištena metodologija u izradi propisa; 4) preispitivanje proturječnih odredaba; 5) veća pozornost metodama u izradi sadržanih u «vanjskim» konvencijama; 6) uporaba samo jednog službenog jezika i 7) suradnja međunarodnog suda s nacionalnim sudovima u rješavanju problema u izradi međunarodnih odredbi. U pogledu provedbe samih konvencija navodi se osma mjera koja se odnosi na uporabu što cjelovitijih konvencija, dok se deveta mjera, o poboljšanju u izradi te u provedbi unifikacijskih instrumenata, odnosi na edukaciju u korištenju pravne teorije i sudske prakse. O tome HENDRIKSE, M. – MARGETSON, N.: Uniform international Commercial Law: The Phenomena of Unification, Uniform Construction and Uniform Application, EJCCCL 2009-2, str. 73. Vidi VUKOVIĆ, A.: Ograničenje odgovornosti u prijevozu stvari, doktorska disertacija, Split, 2012. str. 156.

instrumenata i njihovoj ujednačenoj primjeni kao i o pravu i sudskoj praksi država stranaka.

U Republici Hrvatskoj postupci kojima Republika Hrvatska na međunarodnoj razini daje pristanak da bude vezana međunarodnim ugovorima propisani su čl. 2. t. 13. Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora.⁴¹ Konvencijske odredbe u pravilu postaju sastavni dio domaćeg prava: a) potvrđivanjem konvencija s izravnim učinkom i b) njihovom ugradnjom u nacionalno zakonodavstvo. Ugradnja instrumenata može se postići upućivanjem na tekst konvencije ili unošenjem odredbi konvencije u nacionalne zakone. Time se izbjegavaju različita pravna rješenja o istim pitanjima na nacionalnoj i međunarodnoj razini, što doprinosi većoj pravnoj sigurnosti. Potvrđivanjem jedne međunarodne konvencije država se prema drugim članicama obvezuje da će primjenjivati odredbe konvencije ili protokola. Velik dio konvencija i protokola iz područja prometnog prava u Republici Hrvatskoj preuzet je notifikacijom o sukcesiji kojom je Republika Hrvatska kao stranka sljednica bivše SFRJ izrazila svoj pristanak da bude vezana određenim međunarodnim ugovorima, dok je jedan dio preuzela samostalnim potvrđivanjem. Ustavom Republike Hrvatske izričito je propisano da međunarodni ugovori koji su sklopljeni i potvrđeni u skladu s Ustavom te objavljeni a koji su na snazi, čine dio unutarnjeg pravnog poretka Republike Hrvatske, a po pravnoj su snazi iznad zakona.⁴²

Moramo naglasiti da je čest slučaj da su pojedina pitanja prometnog prava uređena s više konvencija i protokola koji su nezavisni jedni od drugih, što stvara pravnu nesigurnost i umanjuje značaj same unifikacije. S obzirom na moguće zabune u primjeni odgovarajućih

⁴¹ Odluka o proglašenju Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora objavljena u NN, br. 28/1996 kada prestaje važiti istoimeni Zakon, koji je bio preuzet Zakonom o preuzimanju zakona (NN, br. 53/1991). O postupcima sklapanja ugovora vidi VLADIMIR – ĐURO DEGAN: Međunarodno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2000.; vidi odredbe Bečke konvencije o ugovornom pravu, potpisane u Beču 23. 5. 1969., koja je stupila je na snagu 27. 1. 1980. (Uredba o ratifikaciji objavljena u Sl. 1. SFRJ – Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, br. 30/1972. Uredba je stupila je na snagu 23. 6. 1972.). Republika Hrvatska je stranka Konvencije temeljem notifikacije o sukcesiji od 8. 10. 1991. (Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka temeljem notifikacije o sukcesiji, NN-MU, br. 12/1993 od 15. 10. 1993. - u daljnjem tekstu Odluka o objavljivanju ugovora o sukcesiji); vidi odredbe Bečke konvencije o sukcesiji Države glede međunarodnih ugovora, potpisane u Beču 23. 8. 1978., koja je stupila na snagu 6. 11.1996. Republika Hrvatska je stranka Konvencije od 8. 10. 1991. Prema odredbama čl. 2. (1b) Konvencije «sukcesija država» znači zamjenu jedne države drugom. Prema tome, ukoliko identitet države prethodnice nije doveden u pitanje, ili je kontinuitet neke države općenito priznat, takva država ostaje strankom svih ugovora.

⁴² Čl. 141. Ustava Republike Hrvatske. Pročišćeni tekst Ustava Republike Hrvatske obuhvaća Ustav Republike Hrvatske, NN, br. 56/1990, 135/1997, 8/1998 – pročišćeni tekst, 113/2000, 124/2000 – pročišćeni tekst, 28/2001, 41/2001 – pročišćeni tekst, 55/2001 – ispravak, te NN, br.76/2010, a objavljen je u NN, 85/2010. O Ustavu kao izboru prava vidi SMERDEL, B. – SOKOL, S.: Ustavno pravo, Informator d.d., Zagreb, 1998., str. 18.

pravnih pravila koje mogu nastati istovremenim važenjem različitih međunarodnih unifikacijskih instrumenata smatramo potrebnim prilikom potvrđivanja nove konvencije ili protokola o izmjeni postojeće konvencije otkazati ranije instrumente koji uređuju ista pitanja.⁴³ Takva odredba sadržana je u najnovijem unifikacijskom instrumentu iz područja ugovora o prijevozu putnika u pomorskom prijevozu.⁴⁴

U vezi s predmetnom materijom značajan izvor prava danas predstavlja pravo EU.

Pravni sustav EU sustav je *sui generis* koji se razvijao i prilagođavao potrebama europske integracije. Njegova specifičnost ogleda se u činjenici što nema značajke pravnih sustava država članica, ali ni značajke sustava međunarodnih organizacija.

Izvori europskog prava tradicionalno se dijele na *primarne*, *sekundarne* i *tercijarne*.

Skupinu *primarnih* izvora prava EU čine osnivački ugovori koji obuhvaćaju ugovore kojima je stvorena EZ, ugovori koji ih dopunjuju i mijenjaju, njihovi aneksi i protokoli.⁴⁵ Osnivačkim ugovorima definiraju se ciljevi i ovlasti Europskih zajednica i Unije te način ostvarivanja tih ciljeva, a nadređeni su svim nacionalnim propisima.

Sekundarni izvori prava uključuju pravne akte koje donose institucije EU na temelju ugovora EU ili na temelju ovlaštenja koje im je dodijeljeno nekim drugim pravnim aktom⁴⁶ a dijele se na obvezujuće (uredbe, direktive, odluke) i neobvezujuće (preporuke i mišljenja).

⁴³ Detaljnije ĆORIĆ, D.: Pomorski glasnik, Međunarodni i nacionalni propisi iz područja pomorskog prava, Ministarstvo mora, turizma i razvitka, Zagreb, 2007., str. 9. - 13. Vidi RODIN, S.: Ustavni sud Republike Hrvatske i međunarodno pravo, Zakonitost, Zagreb, 47, 1993. str. 578. - 587.

⁴⁴ Čl. 17. Protokola iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. god. Vidi *infra*, str. 46.

⁴⁵ Jedno od temeljnih načela osnivačkih ugovora jeste razvitak zajedničke prometne politike. Ova ideja datira još iz vremena nastajanja EZ-a, odnosno Rimskog ugovora iz 1957. kada je definiran cilj prometne politike, nediskriminatorna politika cijena prijevoza putnika i robe s obzirom na podrijetlo i odredište. U svrhu ostvarivanja ciljeva europske politike uspostavljene su europske institucije, čije se ovlasti i međusobni odnos također uređuju Ugovorima. Ugovori predviđaju i pravne instrumente kojima se uređuju pitanja iz europskih ovlasti, te postupke u kojima se takve odluke donose. Vidi MISITA, N.: Osnovi prava Europske unije, Pravni fakultet Univerziteta u Sarajevu, Sarajevo, 2008., str. 24.

⁴⁶ Čl. 288. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (u daljnjem tekstu UFEU) (engl. *Treaty of Lisbon amending the Treaty on European Union and the Treaty establishing the European Community*) utvrđuje pravne akte EU koji imaju karakter sekundarnog ili izvedenog prava. Ugovor na hrvatskom jeziku objavljen u Adrias, Zbornik Zavoda za znanstveni i umjetnički rad Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Splitu, sv. 16., Split, 2009. Vidi HERDEGEN, M.: Europsko pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2003., str.110. -128.

Treću skupinu, *tercijarne izvore*, čine akti koje su usvojili predstavnici vlada država članica u okviru Vijeća EU, presude suda EU, zakoni država članica, opća pravna načela te načela međunarodnog javnog prava.⁴⁷

U državama članicama EU pitanje prometa uređeno je trima vrstama pravnih pravila: a) nacionalnim pravom država članica, b) pravom EU i c) međunarodnim ugovorima koje su države članice potvrdile. Podjela ovlasti između EU i njezinih država članica počiva na osnovnim načelima ustavnog karaktera sadržanim u čl. 5. Ugovora o Europskoj uniji (u daljnjem tekstu UEU): a) načelo *dodijeljenih ovlasti* koje određuje granice ovlasti EU - u skladu s navedenim načelom EU može donositi odluke samo u područjima u kojima su države članice takvu ovlast na nju prenijele, pa sve što nije preneseno na EU ostaje u nadležnosti država članica, b) načelo *supsidijarnosti* opće je načelo Zajednice prema kojem EU može djelovati u područjima koja ne pripadaju njezinoj isključivoj nadležnosti, samo onda ako ciljeve ne mogu ostvariti njezine države članice i c) načelo *proporcionalnosti* temeljem kojega sadržaj i oblik djelovanja EU ne smije prelaziti ono što je nužno za ostvarivanje ciljeva EU. U skladu s navedenim, pravo EU zabranjuje primjenu pojedinih nacionalnih pravila u prometu koji su u suprotnosti s europskim pravilima te omogućuje donošenje zajedničkih europskih normi kojima se uređuje promet, a koje se usvajaju temeljem prometnog poglavlja Osnivačkog ugovora.⁴⁸ Uredbe EU iz područja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika izravno se primjenjuju u odnosu na nacionalno zakonodavstvo.⁴⁹

Međutim, svi propisi moraju jamčiti temeljne slobode EU, a odnose se na slobodu kretanja robe, usluga, ljudi i kapitala. To znači da prijevoz kao poduzetnička djelatnost

⁴⁷ O izvorima prava više BAČIĆ, A. - BAČIĆ, P.: Europsko pravo – Studijski izvori 1., Split, 2007., str. 135. - 151.; vidi i TURKALJ, K.: Izvori europskog prava, Hrvatska pravna revija, Zagreb, ožujak 2008., str. 19. - 29. O izvorima prava vidi GAVELLA, N. - ALINČIĆ, M. - HRABAR, D. - GLIHA, I. - JOSIPOVIĆ, T. - KORAĆ, A. - BARETIĆ, M. - NIKIĆ, S.: Europsko privatno pravo, Pravni fakultet u Zagrebu, Zavod za građanskopravne znanosti i obiteljsko pravo, Poslijediplomski studij za znanstveno usavršavanje iz građanskopravnih znanosti, Zagreb, 2002., str. 4. - 14.

⁴⁸ Osnovni pravni temelj za donošenje zakonodavnih akata u području prometa predstavlja poglavlje VI. trećeg dijela UFEU. Vidi čl. 90. - 100. Ovlasti izvorno pripadaju državama članicama, a prenose se na zajedničku razinu temeljnim aktom kojim je osnovana EU. U područjima prenesenih ovlasti države članice svoju suverenost više ne ostvaruju samostalno, već zajednički s drugim državama članicama EU. Vidi čl. 5. UEU. Prometna politika područje je podijeljenih ovlasti između EU i njezinih država članica.

⁴⁹ Kod pojma izravne (neposredne) neposredne primjene radi se o samo-izvršivim odredbama kojima nije potrebna izričita inkorporacija u domaće pravo. U skladu s načelom nadređenosti (načelo prvenstva, superiornosti ili supremacije) pravni akti Unije u pravnom sustavu država članica imaju višu pravnu snagu od nacionalnih zakona. Vidi RODIN, S. - ČAPETA, T. - GOLDNER LANG, I.: Izbor presuda Europskog suda, Gradivo za nastavu prava EU, Novi informator, d.o.o., Zagreb, 2009., str. 32. - 33. Isto RODIN, M.: Temeljna načela koja određuju odnos prava Europske unije i prava država članica, Hrvatska pravna revija, Zagreb, siječanj 2012., str. 1. - 14.

mora funkcionirati na navedenim načelima bez diskriminacije između državljana članica EU, u ovom slučaju prijevoznika i putnika.

Pravni odnos između međunarodnih konvencija i prava EU s obzirom na države članice ovisit će o tome radi li se o klasičnim međunarodnim ugovorima kojih su stranke samo države članice EU ili o tzv. «mješovitim» ugovorima kojih su stranke i države članice i sama EU. Kod prvih pravo EU imat će prednost u odnosu na odredbe međunarodnih ugovora. Međutim, kod «mješovitih» ugovora gdje se kao stranke javljaju države članice i EU, odredbe međunarodnih ugovora imat će prednost pred drugim izvorima prava EU. Pravo međunarodnog ugovora primijenit će se također na odnose koji nastanu između država članica EU i trećih država stranaka međunarodnog ugovora.

Značajan instrument u uređenju navedenih odnosa uz opća pravna načela predstavlja i tzv. isključujuća odredba (engl. *disconnection clause*) koja se unosi u tekst višestranih međunarodnih ugovora koja omogućava strankama tih ugovora primjenu prava kojeg su pojedine strane između sebe dogovorile, odnosno primjenu prava EU, a ne odredbe konkretnog međunarodnog ugovora. Standardni tekst «isključujuće odredbe EU» glasi: «Države članice EU u svojim će međusobnim odnosima primjenjivati pravila Zajednice i Europske unije u onoj mjeri u kojoj postoje pravila Zajednice ili Europske unije koja uređuju predmetnu materiju i koja su primjenjiva na određeni slučaj, bez utjecaja na predmet i svrhu ove Konvencije i bez utjecaja na njezinu punu primjenu prema drugim strankama».⁵⁰ Navedeno rješenje opravdava se razlozima interne podjele ovlasti EU, što je važno kod pristupanja EU međunarodnim konvencijama, posebice u slučaju prijenosa suverenih prava s država članica na EU. Naime, po sklapanju nekog međunarodnog ugovora, a zbog naknadnog usvajanja sekundarnog zakonodavstva, u EU može doći do prijenosa ovlasti s država članica na EU, odnosno neka pitanja koja su u trenutku sklapanja mješovitog sporazuma bila u ovlasti država članica mogu se prenijeti u ovlast EU. Također, pojedini višestrani ugovori ne daju mogućnost sudjelovanja regionalnih organizacija kao što je EU u njihovu zaključivanju, već takvu mogućnost ostavljaju

⁵⁰ Tako ČAPETA, T.: Prometno pravo i politika Europske unije, u Europsko prometno pravo (grupa autora RADIONOV, N. - ČAPETA, T. - MARIN, J. - BULUM, B. - KUMPAN, A. - POPOVIĆ, N. - SAVIĆ, I.), Zagreb, 2011., str. 50. O ciljevima «isključujuće odredbe» u međunarodnim ugovorima vidi SMRKOLJ, M.: The Use of the «*Disconnection Clause*» in International Treaties: What does it tell us about the EC/EU as an Actor in the Sphere of Public International Law?, GARNET Conference, «The EU in International Affairs», Bruxelles, 24. – 26. travanj 2008., rad dostupan na internetskoj stranici: <http://ssrn.com/abstract=1133002>. Stranica posjećena 10. 9. 2011.

njihovim državama članicama. Navedeno predstavlja problem za međunarodno uređenje pitanja u kojima EU ima isključivu međunarodnu ovlast. Sa stajališta međunarodnog prava, takav međunarodni ugovor mogu sklopiti samo države članice EU, međutim sa stajališta ustavnog poretka EU, države članice nemaju takvu ovlast jer su istu prenijele na EU. Upravo izloženo bilo je razlogom uvrštavanja spomenute «isključujuće odredbe» u tekstove kako mješovitih ugovora tako i međunarodnih ugovora koje su sklopile države članice EU i EU.⁵¹

Pritom se odnosi između država članica u pitanjima koje EU uređuje sa stajališta prava EU ne smatraju međunarodnim odnosima, već internim odnosima poput onih u pojedinim državama članicama. Međutim, sa stajališta međunarodnog prava unošenje «isključujuće odredbe» može uzrokovati probleme iz razloga što međunarodno pravo odnose između država članica EU smatra međunarodnim odnosima. Posljedica unošenja «isključujuće odredbe» u međunarodne ugovore jest dvostruki režim primjene istog međunarodnog ugovora, jednog za države članice EU međusobno, a drugog za ostale države, uključujući i države članice EU.

Ipak, formalno pravno unošenje ove odredbe u međunarodni ugovor sa stajališta međunarodnog prava ispravno je rješenje jer je uključena u tekst ugovora i time obvezujuća za sve države stranke takvog ugovora.

Moramo naglasiti da je «isključujuća odredba» našla svoje mjesto u novijim međunarodnim ugovorima kojima pristupa EU i njezine države članice, a koja uređuju pitanja u kojima je EU preuzela ovlast (npr. o željezničkom prijevozu).⁵²

⁵¹ U izjavi EU kojom objašnjava razloge uvođenja navedene odredbe kazano je da ista nije usmjerena na smanjivanje prava, odnosno povećanje obveza onih stranaka koje nisu članice EU u odnosu na EU i njezine države članice u mjeri u kojoj su one stranke Konvencije. «Isključujuća odredba» potrebna je za one dijelove Konvencije koji su istovremeno u nadležnosti EU kako bi se naglasilo da države članice EU ne mogu isticati i primjenjivati prava i obveze iz Konvencije direktno između sebe, ili između sebe i EU. To ne utječe na činjenicu da se Konvencija primjenjuje u cijelosti između EU i njezinih država članica, s jedne strane i ostalih stranaka Konvencije, s druge strane. Slijedom toga, Unija i njezine države članice bit će obvezane Konvencijom koju će primjenjivati kao svaka druga stranka Konvencije. U slučaju potrebe bit će to učinjeno zakonodavstvom Unije. Time će se jamčiti puno poštovanje odredaba Konvencije u odnosu prema strankama nečlanicama Europske unije.» Declaration formulated by the European Community and the Member States of the European Union upon the adoption of the Convention by the Committee of Ministers of the Council of Europe, on 3 May 2005. O tome vidi ČAPETA, *op. cit.*, bilj. br. 50., str. 50.

⁵² Vidi čl. 3. i 38. COTIF 1999.; *infra*, poglavlje *Željeznički prijevoz*.

Precizno uređenje odnosa pravnih pravila sadržanih u međunarodnim ugovorima koji uređuju pitanje prijevoza putnika u odnosu na sekundarni izvor prava EU važno je iz razloga što Uredbe u pravilu daju više prava npr. putniku, od prava koja bi mu pripadala temeljem zaključenog međunarodnog ugovora koji obvezuje države članice EU.

Ako postoji nesklad između prava EU i međunarodnih ugovora koji su na snazi u određenoj državi članici koji ne dozvoljavaju odstupanje od svojih odredaba, država o kojoj je riječ treba otkazati međunarodni ugovor ili na drugi način uskladiti svoje obveze (npr. putem rezervi). Kako je međunarodni ugovor kojeg su stranke države članice EU dio pravne stečevine EU i ima izravnu primjenu, naknadni izvor sekundarnog zakonodavstva koji nije u skladu s odredbama međunarodnog ugovora ne bi bio pravno valjan.⁵³

Republika Hrvatska radi usklađivanja svojih propisa s pravnom stečevinom EU 2010. godine intervenirala je u Ustav Republike Hrvatske pa je sukladno odredbama čl. 143. st. 2. Ustava Republike Hrvatske povjerila institucijama EU ovlasti koje su potrebne za ostvarivanje prava i ispunjavanje obveza preuzetih na temelju članstva. Pravni akti i odluke koje Republika Hrvatska prihvati u institucijama EU primjenjivat će se i u Republici Hrvatskoj u skladu s pravnom stečevinom Unije.⁵⁴ Navedene ustavne odredbe stupit će na snagu danom pristupanja Republike Hrvatske EU.

O navedenim pitanjima i njihovoj praktičnoj primjeni i rješenjima bit će riječi u poglavljima koja slijede.⁵⁵

Domaći prijevoz reguliran je nacionalnim propisima, zakonskim i podzakonskim aktima. Ovi akti pripadaju skupini zakonodavnih pravnih izvora koji snagu pravne norme dobivaju od zakonodavca. Uz zakonodavne, značajnu ulogu imaju autonomni pravni izvori koji se formiraju u odnosima samih sudionika prometa u granicama slobode koju im je dao zakonodavac. Toj skupini pripadaju ugovori stranaka, opći uvjeti prijevoznika i njihove tarife te trgovački običaji. Sudska praksa i pravna teorija predstavljaju indirektni pravni izvor.

⁵³ Više ĆAPETA, *op. cit.*, bilj. br. 50., str. 49. – 50.

⁵⁴ Čl. 145. st. 2. Ustava Republike Hrvatske.

⁵⁵ Vidi *infra*, poglavlje *Zračni, cestovni, željeznički prijevoz*.

Posebno značenje u sustavu autonomnih izvora prometnog prava imaju opći uvjeti i tarife prijevoznika. Pravno, to su opći uvjeti poslovanja prijevoznika. Oni sadrže detaljne odredbe ugovora koje se kreću u okviru pozitivnopravnih propisa. Opći uvjeti poslovanja predstavljaju popis klauzula prema kojima posluje subjekt koji ih donosi te ih koristi na način da ih inkorporira u tekst ugovora koji sklapa sa suugovarateljem. Sklapanjem ugovora oni postaju njegovim sastavnim dijelom. Ovako visok stupanj standardizacije i jednoobraznosti ugovornih odnosa uvodi se zbog praktičnosti i brzine odvijanja transakcija te izbjegavanja dugotrajnog i skupog pregovaranja. Prema odredbama čl. 295. st. 1. ZOO-a iz 2005., opći uvjeti ugovora su ugovorne odredbe sastavljene za veći broj ugovora koje jedna ugovorna strana (sastavljač) prije ili u trenutku sklapanja ugovora predlaže drugoj ugovornoj strani, bilo da su sadržani u formularnom (tipskom) ugovoru, bilo da se na njih poziva. Prema st. 2. istog članka opći uvjeti obvezuju ugovorne stranke jednako kao i posebne ugovorne odredbe. U slučaju neslaganja općih uvjeta i posebnih pogodbi prednost imaju posebno ugovorene klauzule⁵⁶ Opći uvjeti obvezuju ugovornu stranu ako su joj bili poznati ili su joj morali biti poznati u vrijeme sklapanja ugovora⁵⁷ te moraju biti objavljeni na uobičajen način.⁵⁸ Međutim, ovakav način zaključivanja ugovora može dovesti do toga da nositelj općih uvjeta kao isključivog sadržaja ugovora može nametati klauzule ugovora koje mogu biti izrazito nepovoljne za drugu stranu kojoj mogu uskratiti određena prava, uobičajena u ugovorima ove vrste ili joj nameću obveze iznad onog što čini normalni sadržaj ugovora.

Iako podjela na opće uvjete i tarife nema pojmovno bitne razlike, tako da je razlikovanje često samo terminološkog karaktera, ipak, pravno, tarife sadrže isključivo cijenu prijevoza i ostale iznose na koje prijevoznik ima pravo, dok su drugi uvjeti sadržani u općim uvjetima. U željezničkom prijevozu i jedno i drugo obuhvaćeno je nazivom tarifa.

⁵⁶ Čl. 295. st. 3. ZOO-a iz 2005.

⁵⁷ Prema tome, nitko se ne može pozivati na posljedice koje je pretrpio zbog vlastitog propusta da uloži razumnu pažnju prigodom sklapanja ugovora. U engleskom pravu ističe se da su pravno obvezujući opći uvjeti poslovanja ako je razuman i prosječno brižljiv subjekt bio dužan očekivati da dokument koji mu je uručen prilikom sklapanja ugovora sadrži opće uvjete u cijelosti ili dijelom, a nije se potrudio upoznati s njihovim sadržajem. Vidi PETRIĆ, S.: O pretpostavkama obvezatnosti općih uvjeta, Pravo i porezi, Zagreb, br. 10, 2001., str. 31. - 41. O tome vidi i GOLDŠTAJN, A.: Trgovačko ugovorno pravo - Međunarodno i komparativno, Narodne novine, Zagreb, 1991.

⁵⁸ Ovakvim zakonskim odredbama nije sasvim jasno kada će se smatrati da su opći uvjeti objavljeni u skladu sa zakonom a kada ne. PETRIĆ, *ibidem*.

U slučaju podjele na izravne i supsidijarne pravne izvore važna je okolnost odnosi li se pravni izvor neposredno na prometno pravni institut ili se primjenjuje u nedostatku izvora koji izravno normira taj odnos. Valja naglasiti da supsidijarni pravni izvor u prometnom pravu dolazi do primjene jedino u okviru imovinskopravnih odnosa. Primjena supsidijarnog izvora u prometnom pravu dolazi u obzir kada jedan specifični institut prometnog prava nije u cijelosti, već samo djelomično reguliran posebnim pravnim propisima. S obzirom na specifičnosti svake pojedine prijevozne grane, ugovori o prijevozu putnika u našem domaćem prijevozu regulirani su posebnim propisima (*lex specialis*), osim u cestovnom prijevozu gdje su regulirani općim propisom, ZOO-om iz 2005., koji se u slučaju cestovnog prijevoza smatra izravnim izvorom,⁵⁹ dok se u drugim prometnim granama njegova primjena u reguliranju navedenog instituta smatra supsidijarnim pravnim izvorom.⁶⁰ Pritom moramo naglasiti da posebni zakoni imaju prednost pred općim po načelu *lex specialis derogat legi generali*.

Nadalje, posebno pitanje supsidijarne primjene predstavlja problem primjene propisa jedne prometne grane na drugu. Ukoliko se polazi od stajališta, teoretski ispravnog, da je svaka grana prometa posebna, to bi značilo da bi ova primjena bila nemoguća. Međutim, u praksi sudovi će radije posegnuti za normama pojedine prometne grane nego za općim pravnim normama, što se uglavnom događa u slučajevima kada pojedina prometna grana nije uopće regulirana ili je regulirana zastarjelim propisima koji ne odgovaraju suvremenim prijevoznim uvjetima. Ovakva je primjena dopustiva i moguća samo između bitno sličnih grana prometa (npr. željezničkog i cestovnog prijevoza).⁶¹

Prema pravu zaštite potrošača, ugovori o prijevozu putnika u javnom prometu⁶² ulaze u potrošačke ugovore na koje se primjenjuje Zakon o zaštiti potrošača.⁶³ Putnik je u smislu tog zakona «potrošač», a prijevoznik «trgovac». Iz toga slijedi da se na opće uvjete prijevoza putnika u javnom prometu primjenjuju zakonske odredbe o nepoštenim odredbama u potrošačkim ugovorima. U tom smislu smatra se nepoštenom odredbom ona ugovorna odredba o kojoj se nije pojedinačno pregovaralo, suprotno načelu savjesnosti i poštenja kao temeljnog principa ugovornog prava. Radi se o odredbama unaprijed

⁵⁹ Vidi *infra*, *Cestovni prijevoz*.

⁶⁰ Vidi *infra*, *Pomorski prijevoz, prijevoz unutarnjim vodama, zračni prijevoz te željeznički prijevoz*.

⁶¹ O tome više JAKAŠA, B.: *Kopneno i zračno saobraćajno pravo*, Informator, Zagreb, 1969., str. 10. - 13.

⁶² Javni prijevoz jest prijevoz koji je uz jednake uvjete pristupačan svim korisnicima prijevoznih usluga, a obavlja se kao linijski ili kao slobodni prijevoz.

⁶³ Čl. 24. st. 1. Zakona o zaštiti potrošača. Objavljen je u NN, br. 79/2007, 125/2007, 79/2009 i 89/2009. Zakon je stupio na snagu 7. 8. 2007. godine.

formuliranog standardnog ugovora trgovca kod kojih potrošač nije imao utjecaja na njihov sadržaj. Primjerice, nepoštenu bi bila odredba o ograničenju ili isključenju odgovornosti prijevoznika za štetu uzrokovanu smrću ili tjelesnom ozljedom putnika, ako je šteta posljedica štetne radnje prijevoznika.⁶⁴ To znači, nadalje, da se i na prijevoze putnika u javnom prometu primjenjuju zakonske odredbe o zaštiti potrošača koje se odnose na pisani oblik ugovora,⁶⁵ tumačenje ugovora⁶⁶ i dr. Prema odredbi čl. 102. Zakona o zaštiti potrošača, nepoštenu ugovorna odredba apsolutno je pravno ništava. Međutim, ništavost pojedine ugovorne odredbe ugovora ne povlači ništavost samog ugovora.⁶⁷

U narednim izlaganjima pojedini pravni izvori, međunarodni i domaći, koji uređuju pitanje odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika prikazat će se u okviru svake prijevozne grane.

4. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA U POMORSKOM PRIJEVOZU

⁶⁴ Čl. 97. Zakona o zaštiti potrošača.

⁶⁵ Čl. 100. Zakona o zaštiti potrošača.

⁶⁶ Čl. 101. Zakona o zaštiti potrošača.

⁶⁷ O nepravičnim klauzulama u zakonodavstvu EU vidi PETRIĆ, S.: O nepravičnim klauzulama općih uvjeta u pravu Europske unije, Zbornik pravnog fakulteta u Splitu, god. 39., Split, br. 1 - 2, 2002., str. 59. - 81. (u daljnjem tekstu ZRPFS); vidi TOMLJENOVIĆ, V. - ČULINOVIĆ - HERC, E.: Zaštita potrošača i ulagatelja u europskom i hrvatskom pravu: izazovi međunarodnog tržišta roba i kapitala, «Zbornik radova međunarodnog znanstvenog skupa održanog 5. i 6. veljače 2005. u Opatiji», Pravni fakultete Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005. Navedeno područje u EU regulira Direktiva Komisije EZ-a o nepravičnim ugovornim klauzulama, 1993. (*Council Directive 93/13/EEC of 5 April 1993 on unfair terms in consumer contracts* - Official Journal European Union, L 095, 21/04/1993 – u daljnjem tekstu OJ EU).

4.1. Međunarodni pravni izvori

Razvojem putničkog prijevoza koji se u svojim počecima odvijao u sjeni onoga o prijevozu stvari počela se ukazivati potreba za unificiranim reguliranjem pitanja odgovornosti prijevoznika za tjelesni integritet putnika jer je to pitanje u pojedinim državama bilo različito regulirano. Rješenja su se kretala od slobode ugovornog prijevoznika da svojim klauzulama u cijelosti isključi svoju odgovornost pa do neograničene odgovornosti prijevoznika.⁶⁸ Umjesto dotadašnje orijentacije za očuvanjem slobode ugovaranja temeljene na monopolističkom položaju prijevoznika, u brodarskim krugovima isticana je potreba da se odgovornost za tjelesni integritet putnika regulira međunarodnim i nacionalnim propisima uz jednaku zaštitu interesa prijevoznika i putnika.

Prvi pokušaji međunarodnog reguliranja prijevoza putnika i prtljage morem, pa tako i odgovornosti prijevoznika za tjelesni integritet putnika započinju već početkom 20. stoljeća na konferencijama Međunarodnog pomorskog odbora (CMI),⁶⁹ počevši od konferencije u Veneciji 1907., Bremenu 1909., Parizu 1911. godine, koji su, međutim, ostali bez većeg uspjeha. Razlozi tim početnim neuspjesima leže u činjenici što su u to vrijeme dominirala pitanja unifikacije brodareve odgovornosti za gubitak i oštećenje tereta. Slične neuspjehe pretrpjeli su pokušaji ponovnog reguliranja ovog problema na konferencijama održanim u Gothemburgu 1923., Genovi 1925., Amsterdamu 1927. i Antwerpenu 1930. godine čija su nastojanja bila usmjerena na obvezno osiguranje putnika.

⁶⁸ Problem brodareve odgovornosti na temelju oslobađajućih klauzula nastao je tek pojavom brodova na mehanički pogon u drugoj polovici prošlog stoljeća. Poznato je nastojanje broдача da svojim klauzulama što više ograniče svoju odgovornost najprisutnije u Engleskoj, zemlji sa osobito izraženim interesima brodovlasnika. Prve odredbe o odgovornosti broдача (prijevoznika) nastaju u okviru ugovora o prijevozu stvari. Najveći otpor klauzulama o isključenju ili ograničenju odgovornosti pružaju SAD rezultat čega je donošenje *Harter Acta* od 13. 2. 1893. godine, čiji je cilj ograničenje slobode ugovaranja na štetu korisnika prijevoza. Zakon predstavlja kompromis u zaštiti interesa brodovlasnika i korisnika prijevoza, a klauzule o neodgovornosti u ugovoru nisu pravno valjane. Do tada je bila široko prisutna praksa uključivanja u ugovor tzv. klauzule o neodgovornosti broдача. Vidi PAVIĆ, D.: Pomorsko pravo, Knjiga druga, Pravo pomorskih prijevoza, Split, 2002., str. 63.; o istom vidi JAKAŠA, B.: Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Treća knjiga, Ugovori o iskorištavanju brodova, Zrinski, Čakovec, 1983., str. 2.; vidi ČIZMIĆ, J.: Klauzule o isključenju i ograničenju odgovornosti u engleskom pravu – granice dispozitivnosti, Pravni vjesnik, god. 8., Osijek, br. 1 - 4, 1992., str. 153.; JAKAŠA, B.: Komparativni prikaz odgovornosti prijevoznika robe u pojedinim granama saobraćaja, Privreda i pravo, Zagreb, br. 3, 1978., str. 4. - 5.

⁶⁹ *Comite Maritime International* (CMI) nevladina je međunarodna organizacija sa sjedištem u Antwerpenu osnovana 1897. godine u cilju rada na unifikaciji pomorskog prava. Članovi su joj fizičke osobe i nacionalna udruženja za pomorsko pravo među kojima i Hrvatsko društvo za pomorsko pravo. Rad CMI - a odvija se na međunarodnim konferencijama koje se održavaju u pravilu svake četiri godine. MARIN, J.: Međunarodni pomorski odbor i unifikacija pomorskog prava – doprinos akademika Vladislava Brajkovića, u «Život i djelo Vladislava Brajkovića II», Zagreb, 2005.

Tako je još 1924. godine izrađen prvi Nacrt konvencije kojom se uređuje prijevoz putnika morem, zasnovan na načelu obveznog osiguranja putnika od strane prijevoznika. Međutim, Nacrt nije prihvaćen.

Novi pokušaj u uređenju ovog pitanja uslijedio je 1955. godine kada je na sjednici CMI-ja izglasan Nacrt konvencije o izjednačenju nekih pravila o prijevozu putnika na moru tzv. Madridski nacrt.⁷⁰ Taj se Nacrt po pitanju odgovornosti prijevoznika oslanjao na sustav odgovornosti onako kako je uređen Konvencijom o teretnici iz 1924. godine.⁷¹ Tako je prijevoznik kao i kod prijevoza tereta bio obvezan ulagati dužnu pažnju za osposobljavanje broda za plovidbu do početka putovanja te se mogao osloboditi odgovornosti za nastalu štetu ako je nesposobnost broda za plovidbu nastala tijekom putovanja. Prijevoznik nije odgovarao za posljedice brodoloma, nasukanja i sudara uslijed nautičke krivnje svojih namještenika, te požara, a kod velikih katastrofa pretpostavljalo se da prijevoznik nije kriv. U slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika odgovornost se temeljila na uzročnoj vezi između događaja i prijevoza, dok se prijevoznik mogao osloboditi ili ograničiti svoju odgovornost ako dokaže da je šteta nastala radnjom ili krivnjom putnika, uz granicu odgovornosti za navedene štete u iznosu 125 000 zlatnih Poincaré franaka.⁷² Utvrđena je kogentnost odredbi o odgovornosti brodarka za smrt i tjelesne ozljede putnika⁷³

Međutim, predstavnici velikog broja zemalja bili su mišljenja da se konzervativna rješenja Konvencije o teretnici iz 1924. god. ne mogu primijeniti na odgovornost za štetu nastalu uslijed smrti ili tjelesne ozljede putnika, zbog čega Madridski nacrt iz 1955. godine nije usvojen na Diplomatskoj konferenciji održanoj u Bruxellesu 1957. godine.

⁷⁰ PALLUA, E.: Rad i rezultati Bruxellske konferencije za pomorsko pravo 1961., Naša zakonitost, Zagreb, 1961., 7 - 8, str. 323. (u daljnjem tekstu PALLUA, 1961.).

⁷¹ Konvenciju iz 1924. godine ratificirale su ili joj pristupile Belgija, Brazil, Danska, Dominikanska Republika, Finska, Francuska, Mađarska, Madagaskar, Poljska, Španjolska, Švedska, Turska, a od nje su odstupile Danska, Finska, Francuska, Monako, Norveška i Švedska. Konvencija nije doživjela neki veći uspjeh, a danas je razmjerno nevažna. Njezina vrijednost leži u činjenici što se radi o prvoj konvenciji s područja ograničenja visine odgovornosti.

⁷² Poincaré franak predstavljao je monetarnu jedinicu za preračunavanje u nacionalnu valutu iznosa ograničene odgovornosti prijevoznika a sastojao se od 65,5 miligrama zlata čistoće 900/1000. Kao obračunska jedinica Poincaré franak, uveden je u Francuskoj 25. 6. 1928., a ime je dobio po francuskom financijskom ministru Raymondu Poincaru, koji je zlatnim Poincaré frankom stabilizirao francusku valutu. Vidi TETLEY, W.: Marine Cargo Claims, Third Edition, International Shipping Publications BLAIS, Montreal 1988., str. 878.; TOBOLEWSKI, *op. cit.*, bilj. br. 36., str. 174. O obračunskim jedinicama vidi više VUKOVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 40., str. 114. - 124.

⁷³ Više BRAJKOVIĆ, V.: Rad CMI-a 1953. i 1954. god., Zbornik za pomorsko pravo, Zagreb, 1955., str. 223. (str. 218. - 229.); o istom vidi PALLUA, E.: Bruxelleska diplomatska konferencija za pomorsko pravo od 30. 09. do 10. 10. 1957., «Život i djelo Vladislava Brajkovića II» 2005.

Kao rezultat oštih polemika koje su vođene, na Konferenciji 1957. godine donesen je novi Nacrt konvencije o ujednačenju nekih pravila o prijevozu putnika na moru kojim su odredbe o odgovornosti prijevoznika bitno izmijenjene u odnosu na Madridski nacrt.⁷⁴ Nacrt iz 1957. godine, prihvaća rješenja o odgovornosti broдача za sposobnost broда za plovidbu za vrijeme čitavog putovanja, dok se odgovornost broдача za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika nastale kao posljedica brodoloma, nasukanja, sudara, požara i eksplozije temeljila na pretpostavljenoj krivnji. Prijevoznik se nije mogao pozvati na ograničenje odgovornosti ako je šteta rezultat radnje ili propusta prijevoznika učinjenog «bezobzirno i sa sviješću ili znanjem da bi takav gubitak, oštećenje ili zakašnjenje vjerojatno mogli nastupiti».⁷⁵ Po uzoru na Haški protokol iz 1955. godine⁷⁶ odgovornost prijevoznika bila je ograničena do najvišeg iznosa od 250 000 Poincaré franaka.

Nacrt iz 1957. godine uz manje izmjene usvojen je na Diplomatskoj konferenciji održanoj u Bruxellesu od 17. - 29. travnja 1961. godine kao Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem iz 1961. godine (u daljnjem tekstu Konvencija iz 1961. god.).⁷⁷ Konvencija je relativno brzo stupila na snagu budući da su za njeno stupanje bile potrebne samo dvije ratifikacije zadržavajući time tradiciju ostalih bruxellskih konvencija.⁷⁸

⁷⁴ Nacrt konvencije o ujednačenju nekih pravila o prijevozu putnika prihvaćen je sa 26 glasova, te s tri suzdržana glasa (Egipat, SAD, SSSR) i nijednim glasom protiv. Vidi ŠUC, A.: Međunarodno izjednačavanje pravnih pravila o odgovornosti broдача za štetu nastalu uslijed smrti i tjelesne ozljede putnika, Zbornik za pomorsko pravo, Zagreb, br. 3, 1961., str. 73. - 92 (u daljnjem tekstu Šuc, 1961.). O istom više PALLUA, 1961., str. 321. - 343.

⁷⁵ Vidi GRABOVAC, I.: Gubitak prava na ograničenje broдача u prijevozu stvari morem, UPP, Zagreb, br. 121, 1989., str. 58. Vidi ĆORIĆ, D.: Treba li Republika Hrvatska ratificirati Atensku konvenciju iz 2002. godine?, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci (1991), v. 31, Rijeka, br. 2, 2010., str. 921. (u daljnjem tekstu ZPFR)

⁷⁶ Vidi *infra*, bilj. br. 484.

⁷⁷ Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem, Bruxelles 29. travnja 1961. godine (*International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Carriage of Passengers by Sea, 1961*), stupila je na snagu 4. lipnja 1965., a obvezuje sljedeće države: Alžir, Haiti, Iran, Kuba, Madagaskar, Maroko, Peru, Švicarsku, Tunis, Ujedinjenu Arapsku Republiku i Zair. Prijevod u GRABOVAC, I.: Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom, Književni krug - Split, Pravni fakultet - Split, Split, 1986., str. 63. - 68. (u daljnjem tekstu GRABOVAC, 1986.).

⁷⁸ U pogledu stupanja na snagu konvencije pomorskog imovinskog prava propisivale su različite uvjete, od onih gotovo neformalnih u početnom razdoblju unifikacije do onih o broju država ili pak o tonaži brodovlja država stranaka. Od 1952. godine počinje se propisivati broj država čija je ratifikacija uvjet stupanja na snagu, počevši od potrebne dvije ratifikacije kao što je slučaj sa Međunarodnom konvencijom za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem iz 1961. god., potom se kao *conditio sine qua non* stupanja na snagu tražilo pet ratifikacija, a kod novijih konvencija broj ratifikacija povećao se na deset i više. Više vidi u GRABOVAC, I.: Uvjeti stupanja na snagu konvencija i o njihovim izmjenama kao čimbenik u ujednačavanju pomorskog imovinskog prava, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Mostaru, Mostar, br. XVII, 2004., str. 253. - 262.; vidi pobliže GRABOVAC, I. - BOLANČA, D.: Problematika međunarodne regulative

Međutim, namjeravana svrha ujednačavanja pravila o prijevozu putnika morem donošenjem ovog međunarodnog instrumenta nije se ostvarila, jer Konvencija iz 1961. god. nije postigla očekivano prihvaćanje na međunarodnoj razini.

Nakon Konvencije iz 1961. god. uslijedilo je donošenje više unifikacijskih instrumenata koji uređuju pitanje prijevoza putnika i njihove prtljage: Konvencije za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem iz 1967. god., koja nikada nije stupila na snagu,⁷⁹ potom Atenske konvencije o prijevozu putnika i prtljage morem iz 1974. godine, s Protokolima iz 1976. i 1990. godine,⁸⁰ te konačno Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine.⁸¹

U reguliranju pitanja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u pomorskom prijevozu, značajan izvor prava predstavlja Uredba EU 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o odgovornosti pomorskih putničkih prijevoznika u slučaju nesreće koja prihvaća načela o odgovornosti iz nove Atenske konvencije iz 2002. god. (u daljnjem tekstu Uredba 392/2009).⁸²

Iako nisu predmetom naše obrade, s obzirom na činjenicu da prijevoznik može biti ujedno i vlasnik broda, kao izvore prava navest ćemo uz ove primarne i skupinu sekundarnih pravnih instrumenata (opće) koju čine konvencije i pripadajući protokoli kojima se uređuje pitanje općeg ograničenja odgovornosti vlasnika broda i drugih osoba za pomorske tražbine uopće kojima pripadaju i tražbine s naslova štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika.

prijevoza stvari morem (prijedlog unifikacijskog usklađivanja), *Poredbeno pomorsko pravo - Comparative Maritime Law*, 40, Zagreb, br. 155, 2001., str. 33. - 56. (u daljnjem tekstu PPP). O stupanju na snagu konvencija vidi DEGAN, *op. cit.*, bilj. br. 41., str. 142. -143. Vidi i BERLINGIERI, F.: *Uniformità del diritto marittimo – quelques problèmes*, *Il diritto marittimo*, Genova, III, 1992., str. 796.

⁷⁹ Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem, donesena u Bruxellesu 27. 5. 1967. godine, nije stupila na snagu jer je nije ratificiralo 5 država, kako je propisano čl. 21. st. 1. Konvencije. Konvencijom su se obvezale samo dvije države: Alžir i Kuba. Tekst Konvencije na hrvatskom vidi u GRABOVAC, 1986., str. 79. - 86.

⁸⁰ Vidi *infra*, str. 31. - 43.

⁸¹ O izvorima pomorskog prava vidi MARIN, J.: *Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava*, PPP, god. 46., Zagreb, 2007., str. 91. - 110. O Atenskoj konvenciji iz 2002. god. *infra*, t. 4.3.4.

⁸² Uredba EU 392/2009 Europskog vijeća i Parlamenta o odgovornosti pomorskih putničkih prijevoznika u slučaju nesreće donesena 23. 4. 2009. godine (*Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents*); OJ EU, L 131/24 od 28. 5. 2009.

Grupu relevantnih međunarodnih pravnih izvora koji uređuju materiju ograničenja odgovornosti vlasnika broda čine:

- a) Međunarodna konvencija za ujednačavanje određenih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, iz 1924. godine.⁸³
- b) Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. godine.⁸⁴ i Protokol o izmjenama Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957., iz 1979. godine.⁸⁵
- c) Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976.⁸⁶ godine. i Protokol o izmjeni konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., iz 1996. godine.⁸⁷

⁸³ Međunarodna konvencija za ujednačavanje određenih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, iz 1924. godine (*International Convention for the unification of certain rules relating to the Limitation of the liability of owners of seagoing vessels, 1924.*) prva je međunarodna konvencija nastala s ciljem ujednačenja materije odgovornosti vlasnika broda za pomorske tražbine donesena u Bruxellesu 25. 8. 1924. godine, a stupila na snagu 2. 6. 1931. godine. Unatoč njezinu nesumnjivom značenju u uređenju navedene problematike Konvencija nije naišla na širu prihvaćenost. Stranke Konvencije iz 1924. godine danas su: Belgija, Brazil, Dominika, Mađarska, Madagaskar, Poljska, Portugal, Španjolska i Turska. Jedinu zemlju koje su obvezane samo Konvencijom iz 1924. a ne i kasnijim konvencijama su: Brazil i Mađarska. Vidi <http://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%20120/v120.pdf>; www.cil.nus.edu.sg. Stranica posjećena 20. 1. 2010. Konvencija primjenjuje kombinirani sustav egzekucije ili izvršenja (njemački sustav) i sustav ograničenja odgovornosti na određenu svotu (engleski sustav). Po sustavu egzekucije ili njemačkom sustavu, radi namirenja potraživanja vjerovnika brodar je već po samom zakonu odgovarao za određene obveze samo brodom i prevozninom. Engleski sustav predviđa mogućnost ograničenja odgovornosti za svaki štetni događaj do utvrđenog iznosa prema veličini broda na osnovi tonaže, što znači odgovornost brodara svom svojom imovinom, ali samo do unaprijed utvrđenog iznosa. (čl. 7. st. 1. Konvencije iz 1924. godine.).

⁸⁴ Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. godine (*International Convention relating to the Limitation of the liability of owners of sea-going ships and protocol of signature Bruxelles*), donesena je 10. 10. 1957. godine a stupila je na snagu 31. 5. 1968. godine (u daljnjem tekstu Konvencija iz 1957. god.) Konvenciju iz 1957. godine su ratificirale ili joj pristupile Alžir, Australija, Bahami, Barbados, Belgija, Belize, Makao, Danska, Dominikanska Republika, Egipat, Fidži, Finska, Francuska, Gana, Grenada, Gvajana, Island, Indija, Iran, Izrael, Japan, Karibi, Kitajska, Libanon, Madagaskar, Mauricius, Monako, Njemačka, Nizozemska, Aruba, Norveška, Papaja Nova Gvineja, Poljska, Portugal, Saint Lucia, Saint Vincent i Grenadine, Sejšeli, Singapur, Solomonski Otoci, Španjolska, Švedska, Švicarska, Sirija, Tonga, Tuvalu, Zajednički Arapski Emirati, Ujedinjeno Kraljevstvo, Otok Man, Bermuda, Britansko Antarktičko Otočje, Falklandski Otoci, Gibraltar, Guernsey in Jersey, Kajmanski Otoci, Montserrat, Otoci Caicos i Turks, Vanutau i Zaire. Od nje su zatim odstupile Australija, Belgija, Danska, Egipat, Finska, Francuska, Njemačka, Japan, Nizozemska, Norveška i Švedska. <http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru13.html>.

⁸⁵ Protokol o izmjenama međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. god. donesen je u Bruxellesu 21. prosinca 1979. godine, a stupio je na snagu 6. 10. 1984. godine. (u daljnjem tekstu Protokol iz 1979. god.). Države stranke Protokola su: Australija, Belgija, Luksemburg, Poljska, Portugal, Španjolska i Švicarska. Protokolom je uvedena nova obračunska jedinica PPV.

⁸⁶ Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. godine (*Convention on Limitation of Liability for maritime claims (LLMC 1976)*) donesena je u Londonu, 19. 11. 1976. a stupila na snagu 1. 12. 1986. godine (u daljnjem tekstu Konvencija iz 1976. god.) Hrvatska je stranka Konvencije iz 1976. od 2. 3. 1993. godine, a objavljena je u NN-MU, br. 2/1992. Do sada ju je ratificirala 51 država, Summary of status Conventions as at 31. 12. 2007. <http://www.imo.org/Conventions/mainframe>. Stranica posjećena 28. 11. 2010.

⁸⁷ Protokol o izmjeni konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. iz 1996. (*Protocol 1996 to the Convention on limitation of Liability for Maritime Claims, 1976.* (LLMC 1996),

U narednim izlaganjima dat će se prikaz rješenja koje donosi svaka pojedina konvencija u uređenju materije odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u pomorskom prijevozu kao i Uredbe EU 392/2009.

U pogledu općeg ograničenja odgovornosti izložit će se samo osnovna obilježja odgovornosti, onoliko koliko je to potrebno za cjeloviti prikaz ovog instituta.

4.2. Domaći pravni izvori

U novijoj hrvatskoj pomorsko-pravnoj povijesti donesena su dva pomorska zakonika. Prvi Pomorski zakonik Republike Hrvatske donesen 1994. godine⁸⁸ svoje odredbe o prijevozu putnika temeljio je na načelima Atenske konvencije iz 1974. godine, odnosno njezina Protokola iz 1976. godine. uz prihvaćanje iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika u visini od 46 666 PPV-a.⁸⁹

Drugi Pomorski zakonik Republike Hrvatske iz 2004. godine (u daljnjem tekstu PZ iz 2004.),⁹⁰ koji predstavlja pozitivno pravni propis u uređenju pitanja ugovora o prijevozu putnika i prtljage morem, a time i odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika, donesen deset godina nakon prijašnjeg PZ-a, prihvaća najsuvremenija rješenja

usvojen je 3. 5. 1996., a stupio na snagu 13. 5. 2004. godine (u daljnjem tekstu Protokol iz 1996.). Hrvatska je 09. 12. 2005. godine donijela Zakon o potvrđivanju Protokola iz 1996. god., koji je stupio na snagu 6. 1. 2006. god., objavljen u NN-MU, br. 12/2005). Prijevod Protokola iz 1996. god. u UPP, 38, Zagreb, br. 1 - 4, 1996., str. 98. - 113.

⁸⁸ Pomorski zakonik Republike Hrvatske (NN, br. 17/1994, 74/1994 i 43/1996 - u daljnjem tekstu PZ iz 1994.) stupio je na snagu 22. 3. 1994. godine. Bio je to prvi hrvatski «*corpus iuris maritimi*» - tako GRABOVAC, I.: Prijevozno ugovorno pravo Republike Hrvatske, Književni krug, Split, 1999., str. 125. Njemu je prethodio Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi iz 1977. (Sl. l. SFRJ, br. 22/1977, 13/1982, 30/1985, 80/1989, 29/1990 - u daljnjem tekstu ZPUP) koji je stupio je na snagu 1. 1. 1978., a u hrvatsko zakonodavstvo preuzet je Zakonom o preuzimanju Zakona iz oblasti pomorske i unutrašnje plovidbe (N.N., br. 53/91.). Zakon je predstavljao gotovo potpunu kodifikaciju prava pomorske i unutrašnje plovidbe. BRAJKOVIĆ, V. - ČOLOVIĆ, I. - FILIPOVIĆ, V. - JAKAŠA, B. - KATIČIĆ, N. - PALLUA, E. - TOMAŠIĆ, V. - TRIVA, S.: Predgovor Zakona o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentarskim bilješkama, Narodne novine, Zagreb, 1981., predgovor.

⁸⁹ JAKOVINA, D.: Odgovornost brodarica za smrt ili tjelesne ozljede putnika – međunarodni regulativi i Pomorski zakonik, Uporedno pomorsko pravo (u daljnjem tekstu UPP), Jadranski zavod, Zagreb, vol. 37., br. 1 - 4, str. 259.

⁹⁰ PZ iz 2004., NN, br. 181/2004 od 21. 12. 2004., stupio je na snagu 29. 12. 2004., kada je temeljem čl. 1031. istog propisa prestao važiti PZ iz 1994. PZ iz 2004. još je tri puta izmijenjen i dopunjen (NN, br. 76/2007, 146/2008 i 61/2011).

različitih međunarodnih unifikacijskih instrumenata.⁹¹ U pogledu temelja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika PZ iz 2004., prihvaća rješenja Atenske konvencije iz 1974. godine, te povisuje granicu odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika u skladu s Protokolom iz 1990. godine, koji je Republika Hrvatska ratificirala, ali koji još nije stupio na snagu.⁹²

4.3. Međunarodnopravni unifikacijski instrumenti

4.3.1. Atenska konvencija iz 1974. god.

Budući da unifikacijski instrumenti doneseni u području međunarodnog pomorskog prijevoza putnika i prtljage, Konvencija iz 1961. god. i Konvencija o prijevozu prtljage morem iz 1967. god., nisu postigli značajnije prihvaćanje na međunarodnoj razini pristupilo se izradi novih unifikacijskih rješenja kako bi materija ugovora o prijevozu putnika i materija ugovora o prijevozu prtljage morem bila uređena u jednom instrumentu. Razlog takvog razmišljanja leži u činjenici da se uz ugovor o prijevozu putnika redovito sklapa ugovor o prijevozu prtljage.⁹³

Napori Međunarodne pomorske organizacije (IMO-a)⁹⁴ dobili su svoje priznanje na Prvoj diplomatskoj konferenciji održanoj u Ateni od 2. do 13. prosinca 1974. godine donošenjem jedinstvene Konvencije kojom je regulirana materija prijevoza putnika i njihove prtljage morem. Kao izraz zahvalnosti grčkoj Vladi donesena konvencija nazvana je Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine (u daljnjem tekstu Atenska konvencija iz 1974. god.).⁹⁵

⁹¹ Zbog brojnih bitnih izmjena i ugradbe suvremenih odredbi međunarodnih konvencija, za novi hrvatski Pomorski zakonik može se kazati da je to «najsuvremeniji nacionalni pomorski zakon». Tako BOLANČA, D. - AMIŽIĆ, P.: Novi pomorski zakonik RH i pitanje unifikacije pomorskog prava, ZRPFS, 44, Split, br. 1., 2007., str. 50. Vidi ĆORIĆ, D.: Novi Pomorski zakonik, Zbornik radova sa savjetovanja Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava, Rijeka, 2005., str. 9. - 28.

⁹² O Protokolu *infra*, toč. 4.3.3. MARIN, *op. cit.*, bilj. br. 81., str. 108.

⁹³ Tako GRABOVAC, I.: Oglеди o odgovornosti brodarā, Književni krug, Split, 1997., str. 83.

⁹⁴ Međunarodna pomorska organizacija (*International Maritime Organization – IMO*) ranije IMCO, specijalizirana agencija UN-a odgovorna za unaprjeđenje sigurnosti na moru i sprječavanje zagađenja s brodova, danas broji 162 države članice, 37 međuvladinih i 61 nevladinu organizaciju u svojstvu konzultativnih članova. <http://www.imo.org/about>. Stranica posjećena 11. 10. 2009.

⁹⁵ Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, Atena 13. 12. 1974. (*Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974*), stupila je na snagu 28. 4. 1987. godine. Konvencija danas obvezuje 32 države: Albaniju, Argentinu, Bahame, Barbados, Belgiju,

4.3.1.1. Područje primjene

Područje primjene Atenske konvencije iz 1974. god. uređuje čl. 2. Konvencije. Prema odredbama navedenog članka Atenska konvencija iz 1974. god. primjenjuje se samo na međunarodni prijevoz, a to znači na svaki prijevoz u kojem se, prema ugovoru o prijevozu, mjesto polaska i mjesto odredišta nalaze u dvjema različitim državama, ili u jednoj državi ako se, prema ugovoru o prijevozu ili redu plovidbe, usputna luka nalazi u drugoj državi.⁹⁶ Dakle, pri ustanovljavanju međunarodnog značaja nekog prijevoza kao pretpostavke za primjenu Konvencije, koje se izražava lukama različitih država, Atenska konvencija iz 1974. god. uzima u obzir, pored ugovora, i red plovidbe kao relevantan dokument i red plovidbe.

Međutim, za primjenu Atenske konvencije iz 1974. god. uz činjenicu da se radi o međunarodnom prijevozu potrebno je ostvarenje barem jedne od triju pretpostavki:

1. ako se polazište ili odredište, prema ugovoru o prijevozu, nalazi u državi stranci;
 2. ako brod vije zastavu države stranke *ili* je upisan u upisniku brodova države stranke.
- Sukladno navedenoj odredbi za primjenu Konvencije dovoljno je postojanje bar jedne od dviju navedenih okolnosti. Značenje ove odredbe važno je jer upis broda, po zakonodavstvima nekih zemalja, ne predstavlja uvijek element uz koji se veže stjecanje državne pripadnosti broda. Brod može, privremeno i uz ispunjenje određenih pretpostavki, vijati zastavu neke druge države, a ne one u čiji je upisnik ranije upisan.⁹⁷ Radi se o sve prisutnijem fenomenu zakupa broda (*bare-boat charter*), koji rezultira odvajanjem državne pripadnosti broda od zastave koju brod vije. U takvim okolnostima, dok traje zakup, brod iako se ne briše iz originalnog upisnika, upisom u upisnik brodova u zakupu, stječe pravo

Dominikansku Republiku, Egipat, Ekvatorijalnu Gvineju, Estoniju, Grčku, Gruziju, Gvajanu, Hrvatsku, Irsku, Jemen, Jordan, Kinu, Latviju, Liberiju, Luksemburg, Maldiviju, Maršalske Otoce, Nigeriju, Poljsku, Rusku Federaciju, St. Kitts & Nevis, Španjolsku, Švicarsku, Tongu, Ujedinjeno Kraljevstvo, Ukrajinu, Vanuatu, te Hong Kong i Makao kao pridružene članove. Status of Conventions, 21. 1. 2010. Tekst Konvencije objavljen u NN-MU, br. 2/1997.

⁹⁶ Čl. 1. t. 9. Atenske konvencije iz 1974 god.

⁹⁷ Vidi MARIN, J.: Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem, Zagreb, 2005., str. 39. (u daljnjem tekstu MARIN, 2005.)

vijati zastavu države brodar (paralelni upisnici).⁹⁸ Time brod ne gubi državnu pripadnost države u kojoj je upisan njegov vlasničkopravni status.⁹⁹

3. ako je ugovor sklopljen u državi stranci.¹⁰⁰

Konvencija također propisuje i izuzetke od mogućnosti njezine primjene bez obzira što su ispunjene pretpostavke koje se inače traže za njezinu primjenu.

1. Konvencija se neće primjenjivati ako je prijevoz, prema nekoj drugoj međunarodnoj konvenciji koja se odnosi na prijevoz putnika ili prtljage drugim načinom prijevoza, podvrgnut režimu građanske odgovornosti prema odredbama te konvencije u slučaju obvezne primjene na prijevoz morem¹⁰¹;

2. Konvencija se neće primjenjivati na trgovački prijevoz koji je poduzet od države ili organa javne vlasti na osnovi ugovora o prijevozu¹⁰²;

3. Ako su putnik i prijevoznik državljanima iste države, uz uvjet da je ta država, u skladu s čl. 22. Atenske konvencije, dala pisanu izjavu o tome da se u navedenom slučaju Atenska konvencija ne primjenjuje.¹⁰³

4.3.1.2. Temelj odgovornosti

Atenska konvencija iz 1974. god. u odnosu na temelj odgovornosti prijevoznika zadržava rješenja Konvencije iz 1961. god. U skladu s konvencijskim odredbama da bi se neka osoba smatrala *prijevoznikom*, dovoljno je da bude stranka ugovora o prijevozu, bez obzira obavlja li ta osoba i stvarno prijevoz,¹⁰⁴ dok je *stvarni prijevoznik* definiran kao osoba koja je različita od prijevoznika, a koja je ili vlasnik broda, naručitelj iz brodarskog ugovora ili brodar koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili dio prijevoza.¹⁰⁵

⁹⁸ O tome više TOMLJENIĆ, V.: Pomorsko međunarodno privatno pravo, Izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1998., str. 251. i 252.

⁹⁹ Vidi TOMLJENIĆ, *ibidem*, str. 238.

¹⁰⁰ Zadnja pretpostavka preuzeta je iz Konvencije o prijevozu prtljage iz 1967. god. čl. 2., t. b). Vidi MARIN, 2005., *ibidem*. Vidi GRABOVAC, I.: Ujednačavanje pomorskog imovinskog prava putem obvezne primjene konvencija, Privreda i pravo, v. 32, Zagreb, br. 7 - 8, 1993., str. 557. (str. 552. - 560.).

¹⁰¹ Čl. 2. st. 2. Atenske konvencije iz 1974. god.

¹⁰² Čl. 21. Atenske konvencije iz 1974. god.

¹⁰³ Takvu su izjavu do sada dale Argentina i Rusija.

¹⁰⁴ Čl. 1. st. 1. t. a) Atenske konvencije iz 1974. god.

¹⁰⁵ Čl. 1. st. 1. t. b) Atenske konvencije iz 1974. god.

Prema čl. 3. Atenske konvencije iz 1974. god., odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika temelji se na načelu dokazane krivnje¹⁰⁶ što znači da tužitelj mora dokazati krivnju odnosno nemar prijevoznika te uzročnu vezu između krivnje prijevoznika i štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika. Definiirajući *putnika*, Konvencija propisuje da je to svaka osoba koja se prevozi brodom na temelju ugovora o prijevozu, ili s pristankom prijevoznika, prati vozilo ili žive životinje koje se prevoze na temelju ugovora o prijevozu robe.¹⁰⁷

Izuzetak od pravila o odgovornosti na temelju dokazane krivnje jest odgovornost prijevoznika za navedene štete koje su posljedica pomorske nezgode: brodoloma, sudara, nasukanja, eksplozije, požara i mana broda koji za posljedicu imaju smrt ili tjelesnu ozljedu putnika, u kom slučaju prijevoznik odgovara temeljem pretpostavljene krivnje.¹⁰⁸ U tom slučaju prijevoznik bi se mogao osloboditi odgovornosti ako dokaže da na njegovoj strani ne postoji krivnja odnosno da je poduzeo sve razumne mjere kako bi se izbjegao štetni događaj.¹⁰⁹ Ovakvo rješenje prihvaćeno je u cilju zaštite putnika kojemu bi u navedenim slučajevima bilo teško dokazati krivnju prijevoznika, odnosno osoba za koje prijevoznik odgovara. U odnosu na Konvenciju iz 1961. god., Atenska konvencija iz 1974. god. poboljšava položaj putnika proširenjem liste slučajeva kod kojih prijevoznik odgovara na temelju pretpostavljene krivnje primjenjujući navedeni kriterij odgovornosti i za manu broda.

Prijevoznik je odgovoran za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika ako se događaj koji je uzrokovao pretrpljenu štetu dogodio zbog njegove osobne radnje ili propusta, kao i zbog radnje ili propusta njegovih radnika ili zastupnika (opunomoćenika)

¹⁰⁶ Iako je na Konferenciji u Ateni razmatran i američki prijedlog kojim se predlagala objektivna odgovornost u pogledu temelja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika prihvaćeno je načelo o odgovornosti prijevoznika na temelju krivnje. Vidi ČOLOVIĆ, I.: Atenska konvencija iz 1974. o prijevozu putnika i njihovog prtljaga morem, ZPFZ, 25, Zagreb, br. 2 - 4, 1975, str. 228.

¹⁰⁷ Čl. 1. st. 1. t. 4. Atenske konvencije iz 1974. god. Time je krug osoba koji se smatraju putnicima proširen u odnosu na Konvenciju iz 1961. god.

¹⁰⁸ POSPIŠIL - MILER, M.: Granice odgovornosti pomorskog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika po novom Pomorskom zakoniku u odnosu na rješenja na međunarodnoj razini. Savjetovanje: Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog prometnog prava. Hrvatsko društvo za pomorsko pravo, Rijeka, 2005., str. 109.; GRABOVAC, *op. cit.*, bilj. br. 33., str. 81. - 89. Kada su u pitanju specifične pomorske opasnosti na čije djelovanje ne može utjecati putnik svojim ponašanjem, opravdano je da se za takve štetne događaje (koji su neotklonjivi i imaju za posljedicu povredu tjelesnog integriteta putnika) odgovara na načelu pretpostavljene krivnje. Tako NADVORNIK, B.: Osnove saobraćajnog prava, Pravni fakultet u Osijeku, Osijek, 1978., str. 232.

¹⁰⁹ MARIN, 2005., str. 42. i 43. KRÖGER, B.: Passengers carried by sea – should they be granted the same rights as airline passengers?, referat na Konferenciji Međunarodnog pomorskog odbora (CMI) u Singapuru, 15. siječnja 2001.

koji rade u granicama svojeg zaposlenja. Prijevoznik je isto tako odgovoran u pogledu prijevoza koji obavlja stvarni prijevoznik, kao i za djela i propuste radnika i zastupnika stvarnog prijevoznika kada oni djeluju u granicama svojeg zaposlenja.

Međutim, prema odredbi čl. 6. Atenske konvencije iz 1974. god. prijevoznik se može osloboditi od odgovornosti u cijelosti ili djelomično ako je smrt ili tjelesna ozljeda putnika u cijelosti ili djelomično prouzročena krivnjom ili propustom putnika. O oslobođenju prijevoznika od odgovornosti odlučuje sud prema odredbama mjerodavnog prava za taj slučaj.

Odgovornost stvarnog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika utvrđena je u slučaju ako se događaj koji je prouzročio smrt ili tjelesnu ozljedu dogodio za vrijeme prijevoza koji on izvršava. Što se tiče pravnog položaja stvarnog prijevoznika njegov položaj odgovara položaju prijevoznika pa će se u slučaju nastanka štete na njega primijeniti odredbe Atenske konvencije iz 1974. god. o odgovornosti prijevoznika. To znači odgovornost stvarnog prijevoznika na temelju dokazane krivnje uz mogućnost pozivanja na odredbe o ograničenju ili oslobođenju od odgovornosti.¹¹⁰ Prijevoznik koji odgovara i za dio prijevoza koji izvršava stvarni prijevoznik, u slučaju podnošenja tužbe za naknadu štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika protiv jednog i drugog prijevoznika odgovarat će solidarno.¹¹¹

U cilju zaštite stvarnog prijevoznika zbog mogućih radnji ugovornog prijevoznika kojima bi se stvarnom prijevozniku nametnula neka obveza koju Atenska konvencija iz 1974. god. ne propisuje ili bi stvarni prijevoznik bio uskraćen za neko pravo, Konvencija sadrži odredbu prema kojoj će takav sporazum obvezivati stvarnog prijevoznika samo ako se on s njim izričito suglasi pisanim putem.¹¹² Ovakvo rješenje omogućava određen stupanj samostalnosti pravnog položaja stvarnog prijevoznika u odnosu na prijevoznika.

Odredbe o odgovornosti prijevoznika relativno su kogentne naravi. Konvencija određuje da su ništave eventualne ugovorne odredbe zaključene prije događaja koji je prouzročio smrt i tjelesne ozljede putnika, s ciljem da se prijevoznik oslobodi odgovornosti

¹¹⁰MARIN, 2005., str. 43.

¹¹¹ Čl. 4. t. 4. Atenske konvencije iz 1974. god.

¹¹² Čl. 4. st. 3. Atenske konvencije iz 1974. god.

prema putniku, ili da se odredi niža granica odgovornosti od one predviđene Atenskom konvencijom iz 1974. god., ili da se prenese teret dokaza koji pada na prijevoznika, ili da se suzi izbor sudske nadležnosti određen Konvencijom.¹¹³ U skladu s navedenim ne bi bile ništave one ugovorne odredbe koje bi određivale višu granicu odgovornosti prijevoznika od one predviđene u Konvenciji iz 1974. god., ili one koje bi putnika stavljale u povoljniji položaj nego je to utvrđeno navedenom Konvencijom. U sadržajnom smislu, ništave su samo one odredbe koje favoriziraju prijevoznika, a putnika stavljaju u teži položaj od onog u kojem bi putnik bio da se primjenjuju konvencijske odredbe.¹¹⁴ Ipak, ništavost navedenih odredaba ne povlači ništavost ugovora o prijevozu koji je i dalje podvrgnut odredbama Konvencije.¹¹⁵ Slijedom iznesenog, kod ugovornih odredaba o odgovornosti prijevoznika zaključenih u korist putnika nije važno jesu li nastale prije ili poslije štetnog događaja.

4.3.1.3. Granice odgovornosti

4.3.1.3.1. Vremensko ograničenje odgovornosti

Atenska konvencija iz 1974. god. odgovornost prijevoznika ograničava s dvama bitnim elementima: *vremenskim* i *vrijednosnim*. Kod prvog, *vremenskog* ograničenja, odgovornost prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika postoji samo ako se događaj koji je prouzročio štetu dogodio za vrijeme prijevoza.¹¹⁶ Definicija vremena trajanja prijevoza sadržana je u čl. 3. st. 1. Atenske konvencije iz 1974. god. prema kojoj prijevoz obuhvaća razdoblje za koje se putnik nalazi na brodu, razdoblje ukrcavanja ili iskrcavanja te razdoblje za koje se putnik prevozi vodenim putem od obale do broda ili obratno, ako je cijena takvog prijevoza uračunata u cijenu putne karte ili ako prijevoznik stavi putniku na raspolaganje brod koji se koristi za takav sporedni prijevoz. Međutim,

¹¹³ Čl. 18. Atenske konvencije iz 1974. god.

¹¹⁴ Postojanje ovakvih odredaba od iznimne je važnosti. Naime, u praksi su prijevoznici u sadržaj putne karte uključivali tzv. klauzule o neodgovornosti kojima su isključivali svoju odgovornost za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika bez obzira na uzrok navedenih šteta i neovisno o mogućoj nepažnji prijevoznika. Klauzule o neodgovornosti osobito su bile priznate u engleskom pravu gdje je jedini uvjet valjanosti bio njihova čitljivost na putnoj karti. Konačno je u Engleskoj 1977. donesen The Unfair Contract Terms Act koji ukida mogućnost uvrštavanja nepravičnih klauzula o neodgovornosti u ugovor o prijevozu, ali je i dalje dopušten pravičan sporazum između putnika i prijevoznika o isključenju ili ograničenju odgovornosti što je u skladu s osnovnim načelom *common law-a* koji se temelji na slobodi ugovaranja. Međutim u francuskoj sudskoj praksi, Kasacijski sud je presudom iz 1965. izrazio stajalište da se ova klauzula ne primjenjuje u slučajevima kad do smrti ili tjelesne ozljede putnika dođe zbog namjere ili grube nepažnje prijevoznikovih uposlenika (Spor Cie générale transatlantique c/a Paul Dominici i Caisse primaire de Sécurité sociale des Bouches – du – Rhone), Droit maritime français, 1966., str. 77. Prema MARIN, 2005. str. 36.

¹¹⁵ Vidi ČOLOVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 106., str. 233.

¹¹⁶ MARIN, 2005., str. 44.

prijevoz ne obuhvaća vrijeme u kojem se putnik nalazi u lučkoj stanici ili na gatu (obali) ili na bilo kojem drugom lučkom uređaju.¹¹⁷ Iz navedene odredbe proistječe da vrijeme prijevoza ne obuhvaća samo vrijeme za koje se putnik nalazi na brodu te vrijeme ukrcavanja i iskrcavanja, već i vrijeme sporednog prijevoza, ako se ukrcavanje ili iskrcavanje s broda obavlja prijevozom od obale do kopna i obratno, uz pretpostavku da je cijena tog sporednog prijevoza uračunata u putnu kartu.

S obzirom na navedenu odredbu, prijevoznik će odgovarati za tjelesne ozljede putnika samo ako je šteta nastala u okviru ovako utvrđenih vremenskih granica odgovornosti a teret toga dokaza je na tužitelju. Konvencija u čl. 3. st. 2. izričito propisuje da je tužitelj pored opsega i visine štete dužan dokazati da je događaj koji je prouzročio štetu nastao tijekom prijevoza.

4.3.1.3.2. Visina odgovornosti

Drugi element ograničenja odgovornosti prijevoznika je *vrijednosni* što znači da prijevoznik odgovara samo do propisanih iznosa. Atenskom konvencijom iz 1974. god. iznos ograničenja odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika utvrđen je u visini od 700 000 zlatnih Poincaré franaka po putniku po putovanju,¹¹⁸ bez obzira na broj štetnih događaja tijekom putovanja u odnosu na istog putnika.¹¹⁹ Iznos ograničenja preračunava se u valutu države nadležnog suda na osnovu službene vrijednosti te valute, pozivom na ovako utvrđenu jedinicu na dan presude ili na drugi dan sporazumno određen od stranaka. Ako ne postoji takva službena vrijednost, nadležno tijelo odnosno države odredit će što se smatra službenom vrijednosti u svrhu primjene Konvencije.¹²⁰

¹¹⁷ Čl. 1. t. 8.a) Atenske konvencije iz 1974. god.

¹¹⁸ Prema Konvenciji iz 1961. god. ograničenje odgovornosti prijevoznika iznosi 250 000 Poincaré franaka po putniku i događaju.

¹¹⁹ Iznos od 700 000 Poincaré franaka rezultat je kompromisa različitih prijedloga koji su se kretali između 400 000 – 1 500 000 Poincaré franaka. U vrijeme donošenja Atenske konvencije, vrijednost 15 Poincaré franaka bila je oko 1 američki dolar. ČOLOVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 106., str. 228. i 230. Zanimljivo je spomenuti da se UK u pogledu visine ograničenja odgovornosti još prilikom donošenja Konvencije iz 1961. zalagao za više iznose od predloženih 250 000 Poincaré franaka iako su se prijevoznici prema engleskom pravu mogli neograničeno koristiti klauzulama potpunog isključenja odgovornosti. PALLUA, 1961., str. 327. MILOŠEVIĆ - PUJO, B.: Pravna priroda ugovora o prijevozu putnika – posebno o odgovornosti brodarka za fizički integritet putnika, *Naše more*, Dubrovnik, br. 5. - 6, 2003., str. 212.; vidi GRABOVAC, *op. cit.*, bilj. br. 88., str. 111.

¹²⁰ Čl. 9. Atenske konvencije iz 1974. god.

Povlasticom ograničenja odgovornosti u skladu s odredbama Atenske konvencije iz 1974. god. mogu se koristiti i službenici ili zastupnici prijevoznika ako dokažu da su radili u granicama svojeg zaposlenja čiji je položaj u tom slučaju istovjetan položaju prijevoznika odnosno stvarnog prijevoznika.

Prema konvencijskim odredbama kod prijevoza koji je obavio stvarni prijevoznik iznos koji se može naknaditi od prijevoznika, stvarnog prijevoznika, radnika i zastupnika koji rade u okviru svojeg zaposlenja odnosno ovlaštenja ne može prijeći utvrđeni iznos ograničenja, s tim da nijedna od tih osoba ne odgovara za svotu koja prelazi granicu koja se na nju može primijeniti.¹²¹ Utvrđeni iznos ograničenja odgovornosti ne može se premašiti ni u slučaju kumulacije tužbi zbog smrti ili tjelesne ozljede pojedinog putnika, tj. ako ima više vjerovnika čije tražbine proizlaze iz istog putovanja.

Međutim, prijevoznik se neće moći koristiti pravom na ograničenje odgovornosti ako tužitelj dokaže da je smrt ili tjelesna ozljeda putnika nastala zbog radnje ili propusta koje je prijevoznik osobno učinio s namjerom da prouzroči takvu štetu, ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastupiti. Na povlasticu ograničenja za takvo ponašanje neće se moći pozvati niti službenik odnosno opunomoćenik prijevoznika i stvarnog prijevoznika.¹²² Iako Atenska konvencija iz 1974. god. izrijekom ne propisuje gubitak prava na ograničenje za istovjetno ponašanje stvarnog prijevoznika ovakva sankcija za njega proistječe iz odredbe čl. 4. Konvencije prema kojoj stvarni prijevoznik podliježe odredbama Konvencije, međutim, ovlašten je i pozivati se na njih za dio prijevoza koji izvršava.

4.3.1.4. Pitanje aktivne i pasivne legitimacije te nadležnosti suda

Atenska konvencija iz 1974. god. za razliku od Konvencije iz 1961. god. ne sadrži posebne odredbe o aktivnoj legitimaciji,¹²³ odnosno koje su osobe ovlaštene na pokretanje postupka za naknadu štete u slučaju smrti i tjelesne ozljede putnika. U pogledu pasivne legitimacije osobe protiv kojih se može podnijeti tužba su *prijevoznik* odnosno *stvarni*

¹²¹ Čl. 12. Atenske konvencije iz 1974. god. Vidi MARIN, 2005., str. 46.

¹²² Čl. 13. Atenske konvencije iz 1974. god.

¹²³ Vidi čl. 10. Atenske konvencije iz 1961. god.

prijevoznik,¹²⁴ te *radnici* ili *opunomoćenici* kako prijevoznika, tako i stvarnog prijevoznika.¹²⁵

Posebno su značajne odredbe o nadležnosti suda sadržane u čl. 17. Atenske konvencije iz 1974. god. koje utvrđuju kojim sudovima tužitelj može podnijeti tužbu za naknadu štete. Ako je ispunjena opća pretpostavka da se taj sud nalazi u državi ugovornici, tužitelj ima pravo izbora podnošenja tužbe jednom od sljedećih sudova:

- a) sudu stalnog boravišta ili glavnog poslovnog sjedišta tuženoga;
- b) sudu polazišta ili sudu odredišta prema ugovoru o prijevozu;
- c) sudu države prebivališta ili stalnog boravišta tužitelja, ako tuženi obavlja poslovanje u toj državi i podvrgnut je sudbenosti te države;
- d) sudu države na čijem je području sklopljen ugovor o prijevozu ako tuženi obavlja poslovanje u toj državi i podvrgnut je sudbenosti te države.

Tužba se također može podnijeti pred bilo kojim državnim odnosno izabranim sudom čiju su sudbenost stranke ugovorile sporazumom sačinjenim nakon što je nastao događaj koji je prouzročio štetu.

Tužba za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede zastarijeva istekom roka od dvije godine. Zastarni rok u slučaju tjelesne ozljede počinje teći od dana iskrcaja putnika, a u slučaju smrti putnika koja je nastala tijekom prijevoza od dana kada se putnik trebao iskrcati. Ukoliko je smrt putnika nastupila nakon njegova iskrcaja, kao posljedica tjelesne ozljede koja se dogodila tijekom putovanja, vrijeme zastare počinje teći od dana smrti uz uvjet da taj rok ne može biti dulji od tri godine od dana iskrcaja. Ako se tužba za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede ne podnese u propisanom roku, ovlaštena osoba gubi pravo na naknadu štete. Zastarni rok može se produžiti pisanom izjavom prijevoznika ili sporazumom stranaka sačinjenim nakon što je nastala tražbina.¹²⁶

Atenska konvencija iz 1974. god. izmijenjena je protokolima iz 1976., 1990. i 2002. god.

¹²⁴ Čl. 14. Atenske konvencije iz 1974. god. prema kojem: «Tužba za štete zbog smrti ili tjelesnih ozljeda putnika, ili tjelesnih ozljeda putnika, ili za gubitak ili oštećenje prtljage, ne može se podnijeti protiv prijevoznika ili stvarnog prijevoznika na drugi način nego u skladu s odredbama ove Konvencije».

¹²⁵ Vidi čl. 4. st. 1. i čl. 12. st. 1. Konvencije iz 1961. god.

¹²⁶ Članak 16. Atenske konvencije iz 1974. god. Više vidi MARIN, J.: Zastara tražbina za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika na brodu, UPP, Zagreb, br. 149 - 152 (1 - 4), 1996., str. 61. - 72.

4.3.2. Protokol iz 1976. god.

Atenska konvencija iz 1974. god. prvi je put izmijenjena Protokolom iz 1976. god. o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974. god. (u daljnjem tekstu Protokol iz 1976. god.).¹²⁷

Zbog problema preračunavanja zlatnog Poincaré franka koji predstavlja obračunsku jedinicu ograničenja odgovornosti prijevoznika te činjenice da zlato kao obračunska jedinica više nije predstavljalo dovoljno stabilnu osnovu za vrednovanje iznosa ograničenja odgovornosti, na međunarodnoj se razini u gotovo sve novije prometne imovinske međunarodne konvencije uvodi nova, stabilnija i modernija obračunska jedinica.¹²⁸ Upravo je Protokol iz 1976. god. imao za cilj uvođenje PPV-a kao nove obračunske jedinice ograničenja odgovornosti pomorskog prijevoznika. Tako je Protokolom iznos ograničenja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika utvrđen je u visini od 46 666 PPV po putniku po putovanju, iako je ostavljena mogućnost primjene i zlatnog Poincaré franka. Izračunavanje iznosa odgovornosti na osnovi vrijednosti zlata moći će se primijeniti samo kada se granica odgovornosti primjenjuje u državi koja nije članica MMF-a, a čije pravo ne dopušta izračunavanje na temelju PPV-a, u kojem će slučaju maksimalan iznos odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika iznositi 700 000 novčanih jedinica.¹²⁹

Obračunska jedinica preračunava se u nacionalnu valutu države suda pred kojim se vodi spor na temelju službene vrijednosti te valute na dan donošenja presude ili na dan koji stranke sporazumno odrede. Vrijednost nacionalne valute u PPV-u za države članice MMF-a obračunava se prema metodi vrijednosti koju primjenjuje MMF za vlastite

¹²⁷ Protokol Atenskoj konvenciji iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, London 19. 11. 1976. godine (*Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974*), stupio na snagu 10. 4. 1989. godine, a obvezuje sljedeće države: Albaniju, Argentinu, Bahame, Barbados, Belgiju, Dominikansku Republiku, Estoniju, Grčku, Gruziju, Hrvatsku, Irsku, Jemen, Kinu, Latviju, Liberiju, Luksemburg, Maršalove Otoke, Poljsku, Rusku Federaciju, Španjolsku, Švicarsku, Tongo, Ujedinjeno Kraljevstvo, Ukrajinu, Vanuatu te Hong Kong i Makao kao pridružene članovi. *Status of Conventions - <http://www.imo.org/status>. Stranica posjećena 18. 11. 2010.*

¹²⁸ Kriza koja je zahvatila svjetsko gospodarstvo krajem šezdesetih i početkom sedamdesetih godina dovela je do pada vrijednosti mnogih svjetskih valuta u odnosu na zlato te neujednačenosti između pojedinih valuta, a time i do značajnih razlika u iznosima odgovornosti prilikom preračunavanja tih iznosa u odgovarajuću valutu. Vidi GRABOVAC, I.: Atenska konvencija o prijevozu putnika i prtljage morem s Protokolima i Pomorski zakonik Republike Hrvatske, ZRPFS, Split, god. 34/35, 1997., str. 5.

¹²⁹ Čl. 2. Protokola iz 1976. god. uređuju iznose ograničenja odgovornosti te način njihova izračuna.

operacije i transakcije, a za države koje nisu članice MMF-a prema metodi koju odredi odnosna država.

Temelj odgovornosti prema Protokolu iz 1976. god. ostaje isti kao i kod Atenske konvencije iz 1974. god., odnosno prijevoznik za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika i dalje odgovara na temelju dokazane krivnje, osim kada su navedene štete posljedica pomorske nezgode, u kojem se slučaju krivnja prijevoznika pretpostavlja.

Unatoč tome što pojedine države samoj Konvenciji nisu pristupile, smatrajući iznose ograničenja odgovornosti utvrđenim u Atenskoj konvenciji iz 1974. god. preniskim, načela Konvencije unijele su u svoje interno pravo,¹³⁰ zbog čega je Atenska konvencija iz 1974. god., izmijenjena Protokolom iz 1976. god.,¹³¹ značajno pridonijela ujednačavanju pravila o prijevozu putnika i prtljage morem.

¹³⁰ Npr. Njemačka, Danska, Norveška, Švedska, Finska. Vidi *infra*, bilj. br. 137.

¹³¹ Nakon stupanja na snagu Protokola iz 1976. god. na međunarodnoj razini, Ujedinjeno Kraljevstvo (UK) je utvrdilo granice odgovornosti u slučaju smrti i tjelesne ozljede putnika u iznosu od 100 000 PPV-a što je znatno više u odnosu na iznose iz samog Protokola, a taj trend slijedi i dalje. Protokol iz 1976. god. za UK stupio je na snagu 10. 11. 1989. U UK su odredbe Atenske konvencije iz 1974. implementirane u nacionalno zakonodavstvo donošenjem Statutory Instrument 1980 No. 1092. Navedeni Zakon izmijenjen je 1987. god., te je mijenjan još nekoliko puta. Posebnom odlukom utvrđena je dužnost prijevoznika, kod svih međunarodnih prijevoza na koje se primjenjuje Atenska konvencija iz 1974. god. (u slučaju ako je ugovor o prijevozu sklopljen u UK ili je luka polazišta u UK), kao i kada je riječ o domaćem prijevozu na koji se primjenjuje Atenska konvencija iz 1974. god., da prije polaska broda moraju obavijestiti putnike o primjeni odredbi Atenske konvencije iz 1974. god., posebice o odredbama o ograničenju odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika. Obveza prijevoznika o obavještanju putnika na primjenu Atenske konvencije iz 1974. god. utvedena je u Statutory Instrument 1987 No. 703. – The Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (Notice) Order 1987., a kazna za neobavještanje putnika je 1000 funti. Vidjeti i Statutory Instrument 1987 No. 855. – The Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (United Kingdom Carriers) Order 1987.; Statutory Instrument 1989 No. 1880. – The Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (United Kingdom Carriers) (Amendment) Order 1989.; Statutory Instrument 1989 No. 1881 (C.59), The Merchant Shipping Act 1979 (Commencement No. 13) Order 1989. Zadnje izmjene Zakona bile su 1998. kada je donesen Statutory Instrument 1998. No. 2917 - The Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (United Kingdom Carriers) Order 1998. Ovim izmjenama iznos ograničenja odgovornosti prijevoznika za štete koje mogu nastati smrću ili tjelesnom ozljedom putnika utvrđen je u visini od 300 000 PPV-a, ali ova odredba vrijedi samo za prijevoznike koji obavljaju prijevoz putnika morem sa sjedištem u UK. Dostupno na <http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-mnotice.htm?textobjid=921480EF1E70DBCA>. S druge strane, npr. Francuska koja nije stranka Atenske konvencije iz 1974. god. niti njenih Protokola prihvaća načela Konvencije o odgovornosti prijevoznika na temelju dokazane krivnje osim u slučajevima pomorske nezgode kada prijevoznik odgovora na temelju pretpostavljene krivnje. Ograničenje odgovornosti se ne primjenjuje, osim temeljem ugovora. *Status of Conventions* – www.imo.org. Stranica posjećena 18. 11. 2010. Republika Slovenija prihvaća dokazanu krivnju kao temelj odgovornosti, te ograničenje odgovornosti prijevoznika u iznosu od 46 666 PPV-a po putniku po putovanju. Vidi PAVLIHA, M. – VLAČIĆ, P: Prevozno pravo, Pogodbe o prevozu tovара, potnikov in prtljage, GV Založba, Ljubljana 2007., str. 140. - 141.

4.3.3. Protokol iz 1990. god.

U daljnjim nastojanjima da se poboljša položaj putnika u međunarodnom pomorskom prijevozu, na poticaj država koje su iznose ograničenja odgovornosti prema Konvenciji iz 1974. god. smatrale preniskima, održana je Diplomatska konferencija u Londonu 1990. godine, na kojoj je donesen Protokol iz 1990. godine o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i prtljage morem iz 1974. god. (u daljnjem tekstu Protokol iz 1990. god.)¹³²

Protokol iz 1990. god. donosi dvije bitne novine:

1. Znatno je povisio iznose ograničenja odgovornosti, ne dirajući u načela odgovornosti iz Atenske konvencije iz 1974. god. Protokolom je utvrđeno ograničenje odgovornosti prijevoznika za štete nastale uslijed smrti i tjelesnih ozljeda putnika u iznosu od 175 000 PPV-a po putniku po putovanju,¹³³ što znači da prijevoznik za svakog putnika tijekom jednog putovanja odgovara do propisane granice bez obzira na broj štetnih događaja.

2. Druga novina odnosi se na pojednostavljen postupak predlaganja i prihvaćanja izmjena visine iznosa ograničenja odgovornosti (tzv. *tacit acceptance procedure* - postupak prešutnog prihvata) jer više za izmjenu iznosa ograničenja odgovornosti nije potrebno sazivanje Diplomatske konferencije članica Atenske konvencije.¹³⁴ Prema Protokolu iz 1990. god. svaki prijedlog za izmjenu i dopunu visine iznosa ograničenja odgovornosti Glavni tajnik IMO-a, kao depozitar, dostavit će svim članicama IMO-a i državama strankama ako to zatraži najmanje šest država stranaka Protokola, dok je rok za podnošenje predloženih izmjena Pravnom odboru na razmatranje najviše šest mjeseci nakon njihova dostavljanja. U postupku razmatranja i prihvaćanja uz zemlje zastupljene u Pravnom odboru ravnopravno mogu sudjelovati i sve države stranke Konvencije izmijenjene ovim Protokolom. Za usvajanje izmjena od strane proširenog Pravnog odbora potrebna je dvotrećinska većina država stranaka Konvencije izmijenjene ovim Protokolom koje su prisutne i glasuju na sjednici proširenog Pravnog odbora, uz uvjet da bar jedna polovina država stranaka Konvencije izmijenjene ovim Protokolom bude nazočna u vrijeme glasovanja. Međutim, ni izmjena koja je prihvaćena od strane proširenog Pravnog odbora,

¹³² Protokol 1990. za izmjenu Atenske konvencije o prijevozu putnika i prtljage morem iz 1974. god. donesen je u Londonu 29. 3. 1990. godine (*Protocol of 1990 to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*), kojeg je do sada ratificiralo samo 6 država: Albanija, Egipat, Hrvatska, Luksemburg, Španjolska i Tonga. *IMO Status of Conventions*, 18. 11. 2010. Protokol i prijevod objavljeni u NN-MU, br. 2/1997.

¹³³ Čl. 2. st. 2. t. 1. Protokola iz 1990.

¹³⁴ Čl. 26. Atenske konvencije iz 1974. god. i čl. 6. Protokola iz 1976. god. te čl. 8. Protokola iz 1990. god. predviđaju pojednostavljeni postupak povišenja iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika.

nije definitivno prihvaćena. O svakoj takvoj izmjeni IMO će obavijestiti sve države članice, te ako se u roku od 18 mjeseci od dana obavijesti najmanje jedna četvrtina država članice koje su bile države članice u trenutku prihvaćanja izmjene ne izjasni o tome da ne prihvaća izmjenu, ona će stupiti na snagu. Protokol u čl. 8. st. 5. izričito navodi parametre koje Pravni odbor mora uzeti u obzir u postupku razmatranja i prihvaćanja izmjene: iskustvo s nezgodama, posebno iznos štete koja potječe od njih, promjene u novčanim vrijednostima i učinak predložene izmjene na troškove osiguranja. Ipak, kada je riječ o donošenju radikalnih izmjena iznosa ograničenja, propisano je da se niti jedna izmjena iznosa ograničenja neće razmatrati prije proteka pet godina od dana kada je Protokol otvoren za potpisivanje, niti prije proteka pet godina od dana stupanja na snagu prethodne izmjene iznosa ograničenja. Pored toga, iznos ograničenja ne može se povisiti tako da prijeđe iznos koji odgovara ograničenju utvrđenom Protokolom iz 1990. god., povećan za šest posto godišnje, izračunano na temelju osnove od dana otvaranja Protokola za potpis.¹³⁵

Međutim, Protokol iz 1990. god. nije stupio na snagu jer nije postigao dovoljan broj ratifikacija potrebnih za njegovo stupanje na snagu.¹³⁶

4.3.4. Atenska konvencija iz 2002. god.

4.3.4.1. Općenito

Iako je stupila na snagu, Atenska konvencija iz 1974. god. sa svojim izmjenama nije naišla na tako široku prihvaćenost kakva se očekivala u trenutku njezina donošenja. Razloge za to treba tražiti u iznosima ograničenja prijevoznikove odgovornosti koje je veći broj razvijenih država smatralo preniskima, kako onih iz Atenske konvencije iz 1974. god. i njezina Protokola iz 1976. god., tako i onih utvrđenih Protokolom iz 1990. god. U tu grupu država prije svega ulaze skandinavske države,¹³⁷ Kanada, Australija, SAD. S druge strane, manje razvijene pomorske države smatrale su te iznose previsokima.¹³⁸

¹³⁵ Čl. 26. Atenske konvencije iz 1974. god. i čl. 6. Protokola iz 1976. god. Vidi MARIN, 2005., str. 49. i 50.

¹³⁶ Protokol iz 1990. god., nije stupio na snagu jer nije ispunjen uvjet iz čl. 5. st. 1. Protokola. Za njegovo stupanje na snagu potrebno je deset ratifikacijskih isprava.

¹³⁷ Danska, Norveška, Švedska, Finska, koje nisu potpisnice niti Atenske konvencije iz 1974. god. niti njezinih Protokola iz 1976. god. i 1990. god., svojim su internim propisima utvrdile iznos ograničenja odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika u visini od 175 000 PPV-a po putniku i putovanju kako je predviđeno Protokolom iz 1990. god. Odredbe koje reguliraju odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne

Drugi razlog nedovoljnog stupnja prihvaćenosti Atenske konvencije iz 1974. god. leži u samim temeljima uređenja prijevoznikove odgovornosti za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika. Unatoč posebnostima pomorskog prijevoza putnika,¹³⁹ sve su brojniji bili oni koji su smatrali da ne postoji opravdan razlog za različitim uređenjem očuvanja putnikova tjelesnog integriteta, niti u pogledu temelja, niti visine ograničenja odgovornosti prijevoznika, u odnosu na uređenje te materije u ostalim prijevoznim granama.¹⁴⁰ Naime, pomorski prijevoz, uz iznimke odgovornosti za slučaj pomorske nezgode, jedini je način prijevoza čije pravno uređenje odgovornosti za smrt ili tjelesne ozljede putnika temelji na načelu dokazane krivnje. U ostalim granama prijevoza odgovornost se u pravilu zasniva na relativnom kauzalitetu.

Nadalje, temelj odgovornosti prijevoznika kakav propisuje Atenska konvencija iz 1974. god. pokazao se neučinkovitim u brojnim postupcima naknade štete temeljenim na toj Konvenciji. Potreba za boljim uređenjem materije uočena je nakon nesreće broda

ozljede putnika u Njemačkoj sadržane su u Pravilniku o prijevozu putnika i prtljage morem (njem. *Bestimmungen über die Beförderung von Reisenden und ihrem Gepäck auf See – Anlage zu 644. des Handelsgesetzbuchs*) od 25. 7. 1986., kao prilogu čl. 644. njemačkog Trgovačkog zakonika iz 1986. god. Prema navedenom Pravilniku, odgovornost prijevoznika ograničena je na iznos od 320 000 DM. Kod promjene DM u EURO utvrđen je iznos ograničenja odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika od 163 613 40 EURA. - dokument dostupan na <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/gesamt.pdf>. [Stranica posjećena 20. 1. 2011.](#) Valja napomenuti da je Demokratska Republika Njemačka pristupila Atenskoj Konvenciji iz 1974. god., 29. 8. 1979., ali je prestala biti strankom Konvencije spajanjem sa Saveznom Republikom Njemačkom 3. 10. 1990. *Status of Conventions*, www.imo.org. [Stranica posjećena 18. 11. 2010.](#) O tome vidi POSPIŠIL – MILER, M: *Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u pomorskom prijevozu*, doktorska disertacija, Split, 2008., str. 107.

Isto tako značajna je uloga skandinavskih zemalja, posebice Norveške, prilikom donošenja Atenske konvencije iz 2002. god. i usvajanja znatno viših iznosa ograničenja odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika od onih do sada utvrđenih na međunarodnoj razini. Za vjerovati je da će te države ratificirati Atensku konvenciju iz 2002. god. čim se za to steknu potrebni uvjeti, utoliko više što je Norveška i do sada imala u svome internom pravu institut obveznog osiguranja putnika i izravne tužbe prema osiguratelju. Vidi: ROSAEG, E.: *The Entry into Force of the Athens Convention 2002.*, Papers for Seminar: Possible Implications of the New Athens Protocol, Hamburg, 5. 12. 2002.

¹³⁸ Npr. Kina koja je stranka Atenske konvencije iz 1974. god. i njezina Protokola iz 1976. god. od 1. 06. 1994. godine koji su za Kinu stupili na snagu 30. 8. 1994. (*Status of Conventions and Instruments*, 2007., str. 286. i 287.). Inače Republika Kina iako jedna od vodećih pomorskih država, svoj prvi Pomorski zakonik donijela je 7. 11. 1992., a stupio je na snagu 1. 7. 1993. <http://www.civillaw.com.cn> - stranica posjećena 20. 8. 2009. Vidi ĆORIĆ, D.: *Pomorski zakonik Narodne Republike Kine – Osvrt*, UPP, 35, Zagreb, br. 1 - 4, 1993., str. 200. Uz Kinu tu spadaju zemlje Dalekog istoka u kojima je prijevoz putnika morem glavni način prijevoza i kao takav subvencioniran od države.

¹³⁹ Kod pomorskog prijevoza putnik ima svu slobodu kretanja te mogućnost razonode, a svrha putovanja nije sam prijevoz. To se posebno odnosi na krstarenja brodom, pri čemu putniku stoje na raspolaganju i druge aktivnosti na brodu, npr. sauna, saloni za uljepšavanje i sl.

¹⁴⁰ Vidi POSPIŠIL - MILER, *op.cit.*, bilj. br. 108., str. 27. Rasprava na temu *Passengers Carried at Sea* vođena je na 37. Konferenciji CMI-ja održanoj u Singapuru od 11. do 17. veljače 2001. Vidi KRÖGER, *op.cit.*, bilj. br. 109., str. 234. i 244.

Estonia 1994.¹⁴¹ na relaciji Helsinki-Stockholm kada su poginula 852 putnika, koja je pokazala da su postojeći konvencijski iznosi ograničenja odgovornosti preniski u odnosu na moguće pravno utemeljene odštetne zahtjeve.¹⁴² Sudski postupci povodom tužbi oštećenih trajali su godinama, a samo manji broj oštećenika postigao je izvansudsku nagodbu s prijevoznikom, pri čemu se nisu uzimale u obzir nikakve granice odgovornosti utvrđene unutarnjim ili međunarodnim propisima.¹⁴³

U nastojanjima za poboljšanjem propisa o sigurnosti putničkog prijevoza, u međunarodnim pomorskopравnim krugovima sve je više isticana potreba korjenite izmjene Atenske konvencije iz 1974. god. pri čemu je temeljni stav išao u pravcu jačanja pravnog položaja putnika, odnosno oštećenika. No, istovremeno s većom zaštitom oštećenika moralo se voditi računa o odnosima na brodarskom tržištu i tržištu osiguranja.

Rad na izmjenama Atenske konvencije iz 1974. god., započeo je još 1996. godine, kada je na 74. zasjedanju Pravnog odbora IMO-a ustanovljena radna skupina koja će se baviti pitanjima izmjene Atenske konvencije. Početna namjera o donošenju međunarodne konvencije o obveznom osiguranju odgovornosti prema trećima za sve vrste šteta, preusmjerena je na donošenje pravila o obveznom osiguranju ili drugom financijskom jamstvu, samo u pogledu šteta zbog smrti i ozljeda putnika.¹⁴⁴ Uvođenjem obveznog osiguranja i izravne tužbe prema osiguratelju želio se poboljšati pravni položaj i dati veća zaštita putnicima u pomorskom prijevozu.

Rad je nastavljen do 85. sjednice Pravnog odbora IMO-a na kojoj je u studenom 2001. godine donesen tekst Nacrta Protokola o izmjenama Atenske konvencije iz 1974. god.

¹⁴¹ Vidi IMO Doc. LEG 72/9; ROSAEG, E.: News under the Athens Sun - New Principles and Lost Opportunities of the Athens Convention 2002 – <http://www.scandinavianlaw.se/pdf/46-7.pdf>.

¹⁴² Nezgoda broda Herald of Free Enterprise u Belgiji 1987. odnijela je 193 života, trajekta Neptun 1993. na Haitiju odnijela je preko 2 000 života, na brodu Moby Prince kao posljedica sudara kod Livorna, Italija poginuo je 141 putnik, u potonuću broda Cahaya Bahary 2000. u indonezijskim vodama poginulo je 490 putnika, nesreća broda Royal Pacific 1992., kod Malacce smrtno je stradalo 9 putnika. Podatci prema internetskoj stranici: www.telegraph.co.uk/news/worldnews/eu. Stranica posjećena 28. 11. 2010. PAVIĆ, D.: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006., str. 273.

¹⁴³ Detaljnije MARIN, 2005., str. 52.

¹⁴⁴ Ova inicijativa rezultirala je zastojem u ratifikaciji Protokola iz 1990. god., te je uskoro postalo jasno da Protokol neće stupiti na snagu. UK je kod donošenja Atenske konvencije iz 2002. god. bila jedna od država, uz Norvešku, Švedsku i veći broj država EU, koja se zalagala za visoke iznose ograničenja odgovornosti naglašavajući da Protokol iz 1990. nije stupio na snagu upravo iz razloga što su iznosi ograničenja odgovornosti bili preniski. IMO Doc. LEG 74/6/1 – <http://www.jmcl.org/Soyertset.pdf>. Vidi POSPIŠIL MILER, M. - POSPIŠIL, M.: Odgovornost prijevoznika u pomorskom prijevozu putnika prema zakonodavstvu Ujedinjenoga Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske, ZPFZ, 59, Zagreb, br. 5, 2009., str. 1015. - 1028.

Protokol je usvojen na Diplomatskoj konferenciji za reviziju Atenske konvencije iz 1974. god. održanoj u Londonu od 21. 10. - 1. 11. 2002. godine. Članci 1. do 22. Atenske konvencije iz 1974. kako su izmijenjeni Protokolom iz 2002. godine, zajedno sa člancima 17. do 25. Protokola iz 2002. godine i njegovim Prilogom, čine konsolidirani tekst nove Konvencije pod nazivom Atenska konvencija za prijevoz putnika i njihove prtljage morem 2002. godine (u daljnjem tekstu Atenska konvencija iz 2002. god. / na pojedinim mjestima radi preciznosti koristit ćemo i Protokol iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. god.). Međutim, kao cjelina Atenska konvencija iz 2002. god. nije međunarodni ugovor, pa se njome države formalno-pravno ne mogu niti obvezati već se mogu obvezati, samo Protokolom iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. god. koji je u tom smislu međunarodni ugovor, a kao posljedica obvezivanja jeste poštivanje pravila koje taj Protokol donosi.¹⁴⁵ Atenskom konvencijom iz 2002. god. u cijelosti se mijenja sustav odgovornosti prijevoznika iz Atenske konvencije 1974. god.

Iako Atenska konvencija iz 2002. god. u velikoj mjeri poboljšava položaj putnika još uvijek nisu ispunjeni uvjeti za stupanje Konvencije na snagu. Naime, Konvenciju je do sada ratificiralo sedam država od potrebnih deset koliko se traži za njezino stupanje na snagu.¹⁴⁶ Uz ovih sedam država Konvenciji je pristupila i EU kao regionalna ekonomska integracija koja je stranka Konvencije od 15. prosinca 2011. god. temeljem ovlasti koju su na EU prenijele njezine države članice, sukladno čl. 19. Protokola iz 2002. god. Atenskoj konvenciji iz 1974. god., uz preporuku da Konvenciji pristupe i države članice EU do 31. prosinca 2011. godine.¹⁴⁷ U vezi s pristupanjem EU Atenskoj konvenciji iz 2002. god. Vijeće EU donijelo je dvije odluke: Odluku o pristupanju EU Protokolu iz 2002. god. Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. god. u odnosu na prijevoz, a vezano uz ovlasti koje su države članice prenijele na EU Uredbom 392/2009

¹⁴⁵ Tekst Protokola iz 2002. godine za izmjenu Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine (engl. Protocol of 2002 to The Athens Convention relating to The Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974.) sadržan je u dokumentu LEG/CONF. 13/20. Iako je donesena u Londonu, Konvencija je na prijedlog Grčke, zadržala u naslovu «Atenska» konvencija uz naznaku 2002. godine. Neslužbeni konsolidirani dio teksta, ROSAEG - <http://folk.uio.no/erikroWWW/corrgr/index.html>. [Stranica posjećena 19. 11. 2009.](#) Tekst Protokola i prijevod na hrvatski vidi u PPP, god. 50, Zagreb, br. 165, 2011., str. 310. - 361. Vidi ČORIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 75., str. 918. O tome MARIN, J.: Dokumentacija, predgovor, PPP, god. 50, Zagreb, br. 165, str. 306. (str. 306. – 308.).

¹⁴⁶ To su Albanija, Latvija, Sv. Kitts and Nevis, Sirija, Belize, Palau, Srbija i EU – www.imo.org. Stranica posjećena 10. 2. 2012.

¹⁴⁷ Međutim, do 25. 3. 2012. godine države članice EU nisu potvrdile Protokol iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. god.

uz isključenje odredbi čl. 10. i 11. Konvencije¹⁴⁸ te Odluku o pristupanju EU Protokolu iz 2002. god. Atenskoj konvenciji o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. god. vezano uz ovlasti EU koje su države članice prenijele na EU Uredbom 44/2001 u odnosu na sudsku suradnju u građanskim predmetima, gdje uređenje pitanja iz čl. 10. i 11. Konvencije ostaje u nadležnosti EU.¹⁴⁹ Prilikom pristupanja Konvenciji, EU je također izrazila Rezervu u skladu s IMO rezervom i smjernicama u pogledu ograničenja odgovornosti prijevoznika s pravom propisivanja nižih iznosa ograničenja, kao i u pogledu obveznog osiguranja i ograničenja odgovornosti osiguratelja u odnosu na štete zbog smrti i tjelesne ozljede koje su posljedica ratnog rizika uključujući teroristički akt.¹⁵⁰

Značajno je napomenuti da su prilikom donošenja Protokola iz 2002. god. Atenskoj konvenciji iz 1974. god. donesene i tri rezolucije: Rezolucija o regionalnim ekonomskim integracijskim organizacijama,¹⁵¹ Rezolucija o potvrdi osiguranja ili drugom financijskom jamstvu za brodove koji viju zastavu države temeljem *bare-boat chartera*¹⁵² i Rezolucija o preporuci u odnosu na osiguranje odgovornosti prijevoznika do punog iznosa predviđenog Protokolom iz 2002.¹⁵³

Moramo naglasiti da su odredbe o odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika sadržane u Atenskoj konvenciji iz 2002. god. donesene po uzoru na rješenja Konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom prometu zrakom iz 1999. god. (u daljnjem tekstu Montrealska konvencija iz 1999. god.),¹⁵⁴ premda su u pogledu

¹⁴⁸ *Council Decision of December 2011(2012/22/EU) 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*, OJ EU L 8/13, 12. 1. 2012. (pravni temelj čl. 100 UFEU).

¹⁴⁹ *Council Decision of December 2011(2012/23/EU) 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*, OJ EU L 8/13, 12. 1. 2012. (pravni temelj čl. 81. UFEU).

¹⁵⁰ Status of Conventions. Stranica posjećena 10. 1. 2012.

¹⁵¹ REGIONAL ECONOMIC INTEGRATION ORGANIZATIONS (LEG/CONF. 13/DC/2) – Rezolucija kojom se traži od IMO-a da utvrdi tekst jedne opće odredbe, koja bi se mogla ugraditi u sve konvencije kod kojih se ukaže potreba da regionalna organizacija na koju su članice prenijele neke ovlasti, postane članicom Konvencije uz članice te regionalne organizacije. (<http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/dipcon/INF.2pdf>)

¹⁵² CERTIFICATES OF INSURANCE OF OTHER FINANCIAL SECURITY AND SHIPS FLYING THE FLAG OF A STATE UNDER THE TERMS OF A BAREBOAT CHARTER REGISTRATION (LEG/CONF 13/DC/3) – Rezolucija kojom se traži razrješenje i upute, ukoliko je to potrebno, u vezi s izdavanjem potvrde o osiguranju kada je u pitanju brod registriran temeljem *bare-boat chartera*. *Ibidem*.

¹⁵³ FRAMEWORK OF GOOD PRACTICE WITH RESPECT OF CARRIERS LIABILITIES (LEG/CONF. 13/DC/4) – Rezolucija kojom se traži da se razmotri mogućnost za izmjenu preporuke (*Guidelines*) brodovima da osiguraju puni iznos odgovornosti prema Protokolom iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. god., tj. do 400 000 PPV-a. *Ibidem*.

¹⁵⁴ Vidi *infra*, poglavlje *Zračni prijevoz*.

uvođenja objektivne odgovornosti u pomorskom prijevozu za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika postojala oprečna stajališta. Naime, tijekom rasprava koje su vođene isticalo se da temelj odgovornosti koji je utvrđen za prijevoz zrakom, tijekom kojega se putnik mora strogo pridržavati uputa prijevoznika, ne može biti isti kao kod prijevoza morem, gdje putnik ima svu slobodu kretanja i mogućnost razonode, a svrha putovanja nije sam prijevoz. U tom smislu položaj putnika na brodu može se usporediti s položajem gosta u hotelu što bi značilo da će prijevoznik odgovarati temeljem objektivne odgovornosti i za štete kojima uzrok ne potječe od plovidbe. Na 37. konferenciji CMI-ja održanoj u Singapuru od 11. do 17. veljače 2001. godine posebno je isticano da ne bi bilo opravdano da pomorski prijevoznik odgovara temeljem objektivne odgovornosti za štete kojima uzrok ne potječe od pomorske nezgode.¹⁵⁵ Uzimajući u obzir različite stavove sudionika rasprave, na Pravnom odboru IMO-a postignut je konsenzus o uvođenju objektivne odgovornosti za štete koje su posljedica pomorskih nezgoda, što je uneseno u tekst Atenske konvencije iz 2002. god.

4.3.4.2. Odgovornost prijevoznika

4.3.4.2.1. Općenito

Atenska konvencija iz 2002. god. donosi bitne sadržajne novine u odnosu na sustav odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u odnosu na Atensku Konvenciju iz 1974. god. Odgovornost prijevoznika za štete nastale uslijed smrti i tjelesne ozljede putnika znatno je pooštrena. Pooštrenje odgovornosti odnosi se prije svega na promjenu pravnog temelja odgovornosti, povećanje granica ograničene odgovornosti, te promjenu osnovice za primjenu graničnog iznosa odgovornosti.

Člankom 3. st. 1. Atenske konvencije iz 2002. god. uvodi se razlika u pogledu temelja prijevoznikove odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika razlikujući štete nastale uslijed tzv. pomorske nezgode, kao izravna posljedica i u uzročnoj vezi s navigacijom

¹⁵⁵ Vidi više: HADDON - CAVE, C.: Limitation against Passenger Claims: medieval unbreakable and unconscionable» i KRÖGER, *op. cit.*, bilj. br. 109.; tako MULLER, W.: 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. 665. O tome isto SOYER, B.: Sundry Considerations on the Draft Protocol to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage at Sea 1974, Journal of Maritime Law & Commerce, v. 33, No 4, str. 2. – 3.

broda od šteta koje su nastale kao posljedica nekog drugog događaja (štete tzv. hotelskog tipa).

Za štete koje su posljedica pomorske nezgode Konvencija uvodi tzv. dvostupanjski sustav odgovornosti (*two tiers sistem*).¹⁵⁶ U vezi s utvrđenim granicama odgovornosti primijenit će se i različiti temelj odgovornosti.

Atenska konvencija iz 2002. god. kao i ranije konvencije iz ovog područja ostaje na principima kogentnosti odredaba o odgovornosti prijevoznika. Prema odredbi čl. 18. Konvencije ništave su ugovorne odredbe zaključene prije nego što nastane događaj koji za posljedicu ima smrt ili tjelesnu ozljedu putnika, kojima se prijevoznik ili druge osobe odgovorne prema Konvenciji oslobađaju odgovornosti ili se njihova odgovornost umanjuje odnosno teret dokaza prebacuje s prijevoznika, mada ništavost ovih odredbi ne povlači za sobom ništavnost ostalih odredbi ugovora o prijevozu.¹⁵⁷

4.3.4.2.2. Temelj odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika koje su posljedica pomorske nezgode

Pod pomorskom nezgodom prema Atenskoj konvenciji iz 2002. god. podrazumijeva se: brodolom, prevrnuće broda, sudar, nasukanje broda, eksplozija na brodu, požar na brodu i mane broda.¹⁵⁸ U skladu s odredbom čl. 3. st. 1. Atenske konvencije iz 2002. god. za navedene štete u prvom stupnju prijevoznik će odgovarati temeljem objektivne (kauzalne) odgovornosti. Dakle, za one slučajeve za koje prijevoznik prema rješenjima Atenske konvencije iz 1974. god. odgovara prema načelu pretpostavljene krivnje, nova Konvencija uvodi objektivnu odgovornost, što znači da je odgovornost prijevoznika

¹⁵⁶ Na ovakvo rješenje utjecale su odredbe Montrealske konvencije iz 1999. godine za zračni prijevoz koja uvodi dvostupanjski sustav odgovornosti prema kojem bi za štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda putnika do određenog iznosa prijevoznik odgovarao temeljem objektivne odgovornosti, a iznad toga, temeljem pretpostavljene krivnje. Vidi SOYER, *op. cit.*, bilj. br. 155., str. 4. O tom pitanju vidi izlaganje *infra* u poglavlju 4.3.4.2.4

¹⁵⁷ Vidi *supra*, str. 36.

¹⁵⁸ Čl. 4. st. 5. (c) Protokola iz 2002. god. Atenskoj konvenciji iz 1974. god. daje definiciju «mane broda» pod kojom se podrazumijeva svako loše funkcioniranje, kvar ili neusklađenost s primjenjivim propisima o sigurnosti u pogledu bilo kojeg dijela broda ili brodske opreme koji se koriste za bijeg, evakuaciju, ukrcaj ili 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 naprava (čamaca) za spašavanje. O raspravama koje su vođene prilikom utvrđivanja definicije «mane broda» vidi LEG/CONF.13/CW/WP.3. <http://www.sjofartsverket.se/pages/10838/16-CW-RD2.pdf>

poostrena u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974. god.¹⁵⁹ U skladu s konvencijskim odredbama krivnja ili propust prijevoznika uključuju krivnju ili propust njegovih službenika koji rade u okviru svojeg zaposlenja.¹⁶⁰

Atenska konvencija iz 2002. god. utvrđuje slučajeve kada prijevoznik neće odgovarati za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede, bez obzira što je ta šteta posljedica pomorske nezgode. Tako se prijevoznik u skladu s odredbama čl. 3. st. 1. za štete do iznosa od 250 000 PPV-a, koje su nastale kao rezultat pomorske nezgode, može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je nezgoda:

- a) posljedica rata, neprijateljstva, građanskog rata, pobune ili prirodne pojave izuzetnog, neizbježnog i nesavladivog karaktera (viša sila),¹⁶¹ ili
- b) u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjena s namjerom da se prouzroči nezgoda.

Iako je na Konferenciji bilo prijedloga da se štete od terorističkog akta uvrste u krug ekskulpacijskih razloga dodavanjem ovog akta pod točku a) ovakvo rješenje nije prihvaćeno uz obrazloženje da su navedene štete obuhvaćene odredbom t. b) *ako je šteta u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjena s namjerom da se prouzroči nezgoda*. Iz sadržaja navedene odredbe dalo bi se zaključiti da se prijevoznik ne može osloboditi odgovornosti ako je nezgoda samo djelomično uzrokovana radnjama ili propustima trećih osoba (terorističkim aktom), pa je predlagano brisanje riječi *u cijelosti* kako prijevoznik u konkretnom slučaju ne bi odgovarao i za štete prouzročene terorističkim aktom. S obzirom na činjenicu da navedeni prijedlog nije prihvaćen, prijevoznik će prema ovoj odredbi odgovarati i za teroristički akt.¹⁶²

¹⁵⁹ Međutim, u pomorskopravnoj teoriji zastupljeno je stajalište da Atenska konvencija iz 2002. god. u praksi neće donijeti bitne izmjene budući da odgovornost na temelju pretpostavljene krivnje u suvremenim uvjetima prijevoza nameće visok stupanj dužne pažnje, pa je malo vjerojatno da će prijevoznik moći dokazati da je poduzeo sve mjere koje je mogao razumno poduzeti. Vidi KRÖGER, *op.cit.*, bilj. br. 109., str. 6.; isto MARIN, 2005., str. 55.

¹⁶⁰ Čl. 3. st. 5. t. b) Atenske konvencije iz 2002. god.

¹⁶¹ Na Konferenciji se krug ekskulpacijskih razloga nastojao proširiti i na teroristički akt, dodavanjem terorističkog akta pod točku a), međutim, takav prijedlog nije prihvaćen. Važno je naglasiti da P&I klubovi koji tradicionalno pružaju pokriće i za štete zbog smrti i ozljede putnika, nakon terorističkog akta u Americi 11. 9. 2001., svojim Pravilima izričito su isključili osiguranje šteta prouzročenih terorističkim aktom. O tome vidi: LEG CONF. 13/11 (<http://folk.iuo.no/erikro/WWW/corrgr/dipcon/11.pdf>) i LEG CONF. 13/18 (<http://folk.iuo.no/erikro/WWW/corrgr/apr04.htm>); o tome POSPIŠIL - MILER, *op.cit.* bilj. br. 137., str. 28. i 43. - 48.

¹⁶² Vidi POSPIŠIL - MILER, *op. cit.*, bilj. br. 137., str. 28. - 29.

Uz navedene eksculpacijske razloge koji prijevoznika oslobađaju od odgovornosti, temeljem čl. 6. Atenske konvencije iz 2002. god. koji ostaje neizmijenjen, prijevoznik se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta prouzročena krivnjom samog putnika.¹⁶³ Krivnja obuhvaća namjeru i nepažnju. Ovaj eksculpacijski razlog postoji u pogledu svake odgovornosti prijevoznika koja je predviđena Atenskom konvencijom iz 2002. god.

Ako je šteta posljedica pomorske nezgode, a visina štete prelazi iznos od 250 000 PPV-a, prijevoznik će u drugom stupnju biti obvezan naknaditi i preostali iznos pretrpljene štete do iznosa općeg ograničenja od 400 000 PPV-a ako ne dokaže da je događaj koji je prouzročio štetu nastao bez njegove krivnje (namjere ili nepažnje), odnosno krivnje osoba koje za njega rade. U tom slučaju prijevoznik odgovara temeljem pretpostavljene krivnje. Teret dokaza nepostojanja prijevoznikove krivnje na samom je prijevozniku.

Prema odredbama Atenske konvencije iz 2002. god. u slučaju da je do štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika došlo uslijed pomorske nezgode tužitelj u postupku naknade štete treba dokazati da je do pomorske nezgode došlo za vrijeme prijevoza, te opseg i visinu štete, ali ne i krivnju tuženika, budući da prijevoznik odgovara prema načelu objektivne odgovornosti.¹⁶⁴

4.3.4.2.3. Temelj odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika koji nisu posljedica pomorske nezgode

Atenska konvencija iz 2002. god. u pogledu temelja odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika koje nisu posljedica pomorske nezgode, ne donosi novine u odnosu na tekst Atenske konvencije iz 1974. god. Prema odredbi čl. 3. st. 2. Atenske konvencije iz 2002. god., prijevoznik za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika koje nisu posljedica pomorske nezgode odgovara temeljem dokazane krivnje pri čemu krivnja obuhvaća namjeru i nepažnju, kako prijevoznika tako i osoba koje rade za

¹⁶³ Vidi *supra*, str. 35.

¹⁶⁴ Čl. 3. st. 6. Atenske konvencije iz 2002. god.

prijevoznika, u okviru obavljanja njihovih dužnosti. Teret dokazivanja krivnje kod nastalih šteta leži na tužitelju.¹⁶⁵

4.3.4.2.4. Visina odgovornosti

Pitanje visine iznosa ograničenja odgovornosti, posebice visine ograničenja odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika, bilo je jedno od najspornijih pitanja prije a i tijekom same Konferencije na kojoj je donesena Konvencija.¹⁶⁶ Naime, jedan broj država smatrao je da Protokol iz 1990. god. nije stupio na snagu zbog preniskih iznosa ograničenja odgovornosti, dok je znatan broj država bio mišljenja da raniji Protokol iz 1990. god. nije stupio na snagu jer su iznosi ograničenja odgovornosti bili previsoki.¹⁶⁷ Prijedloge vrlo visokih iznosa ograničenja odgovornosti opravdavalo se nastojanjem da se spriječi donošenje regionalnih konvencija ili nacionalnih sustava ograničenja s puno višim iznosima, što bi onemogućilo unifikaciju prava na međunarodnoj razini. Pomorska industrija i osiguratelji ukazivali su također na problem tržišta osiguranja koje u praksi neće moći pružiti pokriće za ove rizike uz tako visoke iznose ograničenja odgovornosti.¹⁶⁸ Konačan prijedlog koji je značio kompromis između oprečnih stavova koji su se isticali tijekom rasprave sadržavao je «paket odredbi»¹⁶⁹ o visini ograničenja odgovornosti, obveznog osiguranja i izravne tužbe prema osiguratelju.

U pogledu iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika Atenska konvencija iz 2002. god. donosi sljedeća rješenja:

¹⁶⁵ Iako je Nacrt protokola sadržavao odredbu prema kojoj bi prijevoznik za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika koje nisu posljedica pomorske nezgode odgovarao temeljem pretpostavljene krivnje, na 83. sjednici Pravnog odbora IMO-a predloženo rješenje nije usvojeno. IMO Doc. LEG 83/4/2 – <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/dipcon/16.pdf>

¹⁶⁶ Predlagani su iznosi ograničenja od 100 000 do 200 000 PPV-a za objektivnu odgovornost, a za opće ograničenje od 250 000 do 400 000 PPV-a, dok je Japan predlagao opće ograničenje odgovornosti od čak 500 000 PPV-a, a za objektivnu odgovornost iznos od 350 000 PPV-a. Vidi POSPIŠIL - MILER, *op.cit.*, bilj. br. 137., str. 30. - 31.

¹⁶⁷ Vidi *supra*, str. 43. - 44.

¹⁶⁸ LEG/CONF. 13/10 (<http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/dipcon/10.pdf>), LEG/CONF. 13/11, vidi *supra*, bilj. br. 161, LEG/CONF. 13/14 (<http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/dipcon/13.pdf>) i LEG/CONF. 13/18. (<http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/dipcon/13.pdf>).

¹⁶⁹ LEG/CONF. 13/CW/WP/10 (<http://www.sjofartsverket.se/pages/10838/16-CW-RD2.pdf>).

1. U prvom stupnju iznos ograničenja odgovornosti prijevoznika utvrđen je u visini od 250 000 PPV-a po putniku i događaju za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika koje su posljedica pomorske nezgode;
2. U drugom stupnju gornja granica odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika koje su posljedica pomorske nezgode, koje prelaze 250 000 PPV-a, iznosi 400 000 PPV-a po putniku i događaju;
3. Za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika kojima nije uzrok pomorska nezgoda, prijevoznik može ograničiti odgovornost također na iznos od 400 000 PPV-a po putniku i događaju;
4. *Opt-out clause* kojom se omogućuje državama strankama da svojim nacionalnim propisima mogu utvrditi i višu granicu odgovornosti, pri čemu države stranke imaju mogućnost propisivanja neograničene odgovornosti, o čemu moraju obavijestiti depozitara.¹⁷⁰ Isto tako, primjenom *opt-out clause* omogućuje se prihvaćanje Atenske konvencije iz 2002. god. i onim državama u čijem su nacionalnom zakonodavstvu već predviđeni viši iznosi ograničenja odgovornosti;¹⁷¹
5. Mogućnost pozivanja osiguratelja kod izravne tužbe na *wilful misconduct*¹⁷² osiguranika.¹⁷³ Naime, prema neizmijenjenoj odredbi čl. 13. Konvencije, prijevoznik ne može ograničiti svoju odgovornost ako je šteta učinjena namjerno ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta vjerojatno mogla nastupiti.¹⁷⁴

Treba posebno naglasiti da Atenska konvencija iz 2002. god. uz iznose ograničenja odgovornosti mijenja i osnovicu za primjenu graničnog iznosa odgovornosti. Dok je u slučaju ograničenja odgovornosti prema Atenskoj konvenciji iz 1974. god. iznos bio utvrđen *po putniku i putovanju*, iznos ograničenja odgovornosti u Atenskoj konvenciji iz 2002. god. utvrđen je *po putniku i događaju posebno*, što znači da se u slučaju više štetnih

¹⁷⁰ Inače, ovakvim rješenjem željelo se omogućiti pristupanje Atenskoj konvenciji iz 2002. god. i onim državama koje smatraju da su granice odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika utvrđene Konvencijom iz 2002. god. preniske. Prema važećem tekstu Atenske konvencije iz 1974. god., svaka država stranka može propisati višu granicu odgovornosti za navedene štete po putniku u odnosu na granicu utvrđenu Atenskom konvencijom, ali samo u odnosu na prijevoznike koji su državljanji stranke ugovornice.

¹⁷¹ Tako je npr. unutar nacionalnog zakonodavstva UK utvrđen iznos ograničenja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u visini od 300 000 PPV-a jer se iznos iz Protokola iz 1990. god. smatrao pre niskim. Vidi *supra*, bilj. br. 131. Tako i POSPIŠIL - MILER, *op. cit.*, bilj. br. 108., str. 124. Vidi SOYER, *op. cit.*, bilj. 155., str. 2.

¹⁷² Vidi BONELLI, F.: La limitazione del debito del vettore: regime attuale e prospettive di riforma, *Il diritto marittimo*, I, 1974. str. 78. - 80. Vidi isto MANKIEWICZ, R. H.: L'application de la Convention de Varsovie dans certain pays de l'Europe et l'Amérique du Nord, *European Transport Law*, No 3, 1975., str. 304. -308.

¹⁷³ Ovo pitanje bilo je predmetom brojnih rasprava prije i na samoj Konferenciji. Vidi: LEG/CONF 13/11, LEG/CONF. 13/9, LEG.CONF. 13/13, LEG/CONF. 13/14, LEG/CONF 83/4/7. Vidi *infra*, str. 61. - 62.

¹⁷⁴ Vidi: LEG/CONF. 13/9, 13/11, 13/13, 13/14.

događaja tijekom istog putovanja granica odgovornosti obračunava odvojeno za svaki štetni događaj, a ne za cijelo putovanje.¹⁷⁵ To ujedno znači znatnije povišenje odgovornosti prijevoznika u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974. god., čime je i pravni položaj putnika povoljniji u odnosu na Konvenciju iz 1974. god.

4.3.4.3. Obvezno osiguranje od odgovornosti

Osim povećanja iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika, Atenska konvencija iz 2002. god. prvi put uvodi institut obveznog osiguranja ili drugog financijskog jamstva ugovorne odgovornosti pomorskog prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika. Ovaj koncept ustanovljen je najprije u pomorskim konvencijama iz područja onečišćenja morskog okoliša, s tim da je obvezno osiguranje u navedenim dokumentima bilo predviđeno u pogledu izvanugovorne odgovornosti za štetu.¹⁷⁶

Obveznost osiguranja odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika propisana je čl. 4bis. st. 1. Atenske konvenciji iz 2002. god. Prema navedenoj odredbi svaki brod koji je ovlašten prevoziti više od 12 putnika, a upisan je u državi stranci Konvencije, mora imati osiguranje ili drugo financijsko jamstvo koje služi samo za pokriće

¹⁷⁵ Vidi PAVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 142., str. 274.

¹⁷⁶ Taj koncept uveden je prvi puta Konvencijom o odgovornosti poduzetnika nuklearnih brodova iz 1962. godin, *International Convention Relating to the Liability of the Operator of a Nuclear Ship*, donesenom 12. 5. 1962. u Bruxellesu (čl. 3.). Konvencija nije stupila na snagu. Više o ovoj Konvenciji vidi International Expert Group on Nuclear Liability Regime (INLEH): *Civil Liability for Nuclear Damage – Advantages and Disadvantages of Joining the International Nuclear Liability Regime*. Članak dostupan na www.ol.iaea.org/OLA/documents. Stranica posjećena 10. 9. 2010.

Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem, iz 1969. godine, s izmjenama iz 1992. god. (čl. 7.) (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*, 1992 (CLC)).

Međunarodna konvencije o odgovornosti i naknadi za štetu u svezi s prijevozom škodljivih i štetnih tvari morem, 1996. god. (čl. 12.) (*International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea*, 1996 (HNS)),

Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti u slučaju štete od onečišćenja brodskim gorivom iz 2001. godine (čl. 7.) (*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*, 2001.).

Međunarodna konvencija o uklanjanju podrtine iz 2007. god. (*Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks*, 2007.). Instituti obveznog osiguranja odgovornosti i izravne tužbe uređeni su Atenskom konvencijom iz 2002. god., *mutatis mutandis*, na način na koji je uređena navedenim međunarodnim instrumentima. Više o tome ĆORIĆ, D.: Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem, HAZU – Jadranski zavod, Zagreb, 2002. O obveznom osiguranju vidi ĆORIĆ, D.: Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja brodskim gorivom, god. 38., ZRPFS, Split, br. 4 (64), 2001., str. 443. - 444.

odgovornosti za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika.¹⁷⁷ Obvezu pribavljanja takvog osiguranja ima prijevoznik koji stvarno obavlja cijelo ili dio putovanja bez obzira na to je li on vlasnik broda, naručitelj ili brodar broda.¹⁷⁸

Konvencija iz 2002. god. «prijevoznika» i «stvarnog prijevoznika» definira na isti način kao i Atenska konvencija iz 1974. god. Atenska konvencija iz 2002. god. u čl. 1. st. 1. t. a) definira prijevoznika kao osobu koja sklapa ugovor o prijevozu ili u čije se ime taj ugovor sklapa, bilo da prijevoz stvarno obavlja ta osoba, bilo da ga obavlja preko stvarnog prijevoznika. U nastavku istog članka st. 1. t. b) stvarni je prijevoznik definiran kao osoba različita od prijevoznika, bilo da je vlasnik broda, naručitelj ili brodar broda, koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili u dijelu prijevoza. Konvencija iz 2002. god. ne sadrži nikakve izmjene u pogledu pravnog položaja stvarnog prijevoznika, pa on u pogledu dijela prijevoza koji obavlja ima ista prava i obveze kao i prijevoznik. Konvencija uvodi pojam «prijevoznik koji stvarno obavlja u cijelosti ili dijelu prijevoz» koji označava stvarnog prijevoznika, ili prijevoznika u dijelu u kojem prijevoznik stvarno obavlja prijevoz.¹⁷⁹

Iznos obveznog osiguranja ili drugog financijskog jamstva, kao što je jamstvo banke ili druge institucije za navedene štete, ne može biti manji od 250 000 PPV-a po putniku i događaju, što odgovara granici do koje prijevoznik odgovara temeljem objektivne odgovornosti.¹⁸⁰ Visina obveznog osiguranja odgovornosti prijevoznika za štetu nastalu smrću ili tjelesnom ozljedom putnika, granica je do koje osiguratelj odgovornosti odgovara. U vezi s utvrđenim iznosima obveznog osiguranja pomorska industrija¹⁸¹ i osiguratelji upozoravali su na činjenicu da kapacitet tržišta osiguranja neće moći podnijeti

¹⁷⁷ Atenska konvencija iz 2002. god. definirajući pojam broda, a u skladu s tim i određivanja na prijevoznike kojih brodova će se odnositi dužnost obveznog osiguranja odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, poziva se na odredbu čl. 1. st. 1. t. 3. Atenske konvencije iz 1974. god., prema kojoj je brod, samo pomorski brod, isključujući lebdjelice.

¹⁷⁸ Danas su mnogi putnički brodovi pokriveni takvim osiguranjem, bez kojeg ne mogu ploviti određenim područjima. Tako su prijevoznici iz zemalja EU obvezni pribaviti osiguranje za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, čime su njihovi troškovi poslovanja znatno veći u odnosu na one koji nemaju ovu obvezu. Smatrajući da ovakva pravna regulativa doprinosi stvaranju nelojalne konkurencije, kako bi se ujednačili uvjeti poslovanja (prijevoza), prijevoznici iz zemalja sa propisanim obveznim osiguranjem, vrše pritisak da se obvezno osiguranje uvede i za ostale prijevoznike. Vidi više MULLER, *op. cit.*, bilj. br. 155., str. 2.

¹⁷⁹ Čl. 1. st. 1. t. a) Atenske konvencije iz 2002. god.

¹⁸⁰ Čl. 4bis. Konvencije. Navedeni iznos obveznog osiguranja nije zadovoljio sve države, pa je njihov prijedlog išao u pravcu osiguranja punog iznosa odgovornosti do 400 000 PPV-a. Međutim, prijedlog o obveznom osiguranju u iznosu od 400 000 PPV-a nije prihvaćen. IMO Doc. LEG/CONF. 13/DC/4.

¹⁸¹ ICS – *International Chamber of Shipping* (Međunarodna komora u koju su učlanjena nacionalna udruženja brodovlasnika). Detaljnije <http://www.marisec.org/icswhat.htm>; ICCL – *International Council of Cruise Lines* (Međunarodno neprofitno udruženje u djelatnosti međunarodnih kružnih putovanja na području Sjeverne Amerike). Vidi <http://www.iccl.org>. Stranica posjećena 30. 10. 2010.

tako visoki iznos pokriva predviđen Konvencijom, posebno s obzirom na trend gradnje sve većih putničkih brodova. S druge strane, navedeni iznos obveznog osiguranja nije zadovoljio sve države (npr. Cipar, Ujedinjeno Kraljevstvo), pa je na njihov prijedlog donesena Rezolucija kojom se traži od IMO-a, ako smatra potrebnim, donošenje preporuke za osiguranje punog iznosa odgovornosti prema Atenskoj konvenciji iz 2002. god., tj. do iznosa od 400 000 PPV-a, unatoč tome što Konvencija zahtijeva obvezno osiguranje samo do iznosa od 250 000 PPV-a.¹⁸²

U istom članku sadržane su detaljne odredbe o svjedodžbi kao dokazu o postojanju obveznog osiguranja. Prema tim odredbama država stranka u kojoj je brod upisan izdaje svjedodžbu o obveznom osiguranju ili drugom financijskom jamstvu, nakon što se uvjeri da su predviđeni uvjeti iz čl. 4bis. st. 1. Konvencije ispunjeni. U tom slučaju svjedodžbu izdaje nadležno tijelo ili ovlaštena institucija države koja vodi upisnik brodova. Također, država stranka može ovlastiti instituciju ili organizaciju koja će u njezino ime izdati ili potvrditi svjedodžbu s tim da je institucija ili organizacija obvezna izvijestiti tu državu o izdavanju svake svjedodžbe.¹⁸³ Razlog propisivanja ove obveze odnosno ovlaštenja ogleđa se u činjenici što svaka država stranka Atenske konvencije iz 2002. god. jamči potpunost i ispravnost podataka tako izdanih svjedodžbi te ista poduzima mjere za ispunjenje te obveze. Država koja je dala takvo ovlaštenje u cijelosti odgovara za izdane svjedodžbe, te ima obvezu obavještavanja Glavnog tajnika IMO-a o izdanom ovlaštenju, njegovu opozivu i datumu od kojeg ovlast ili opoziv ovlasti proizvodi učinke.¹⁸⁴

Brodu koji nije upisan u državi stranci, a ima osigurateljno pokriva ili drugo financijsko jamstvo u skladu s Konvencijom, svjedodžbu može izdati ili potvrditi odgovarajuće tijelo bilo koje države stranke. Pri tome čl. 4bis. st. 2. Konvencije detaljno propisuje sadržaj svjedodžbe.¹⁸⁵

¹⁸² Vidi *supra*, bilj. br. 153. i bilj. br. 180. Vidi IMO Doc. LEG 80/3/3, LEG/CONF. 13/10, LEG/CONF. 13/11, LEG/CONF. 13/13, LEG/CONF. 13/14 i LEG/CONF. 13/15.

¹⁸³ Čl. 4bis. st. 3. Atenske konvencije iz 2002. god.

¹⁸⁴ Ako se ne održavaju uvjeti pod kojima je svjedodžba izdana, institucija ili organizacija ovlaštena za njihovo izdavanje bit će ovlaštena opozvati svjedodžbe. U tom slučaju, institucija ili organizacija o takvom opozivu će izvijestiti državu koja ju je ovlastila za izdavanje svjedodžba o osiguranju te u čije je ime svjedodžba izdana (čl. 4bis. c) Atenske konvencije iz 2002. god.

¹⁸⁵ Svjedodžba se izdaje prema modelu sadržanom u Annexu Atenske konvencije iz 2002. god. Svjedodžba o obveznom osiguranju mora sadržavati: a) ime broda, luku upisa; b) naziv i glavno poslovno sjedište prijevoznika koji stvarno izvršava čitav prijevoz ili dio prijevoza; c) IMO identifikacijski broj broda; d) vrstu i trajanje osiguranja; e) naziv i glavno poslovno sjedište osiguratelja ili druge osobe koja daje osiguranje, poslovno sjedište u kojemu je osiguranje ustanovljeno, te f) vrijeme važenja svjedodžbe, koje neće biti duže

Ovakvim rješenjem omogućit će se brodovima koji nisu upisani u državi stranci, pribavljanje potvrde radi uplovljavanja u luke država stranaka Konvencije. Naime, države stranke obvezne su prihvatiti potvrdu izdanu od druge države stranke kao da su je same izdale, pa čak i kad je potvrda izdana od države stranke za brod koji nije registriran u državi stranci koja je potvrdu izdala. Međutim, država stranka može u svakom trenutku zatražiti konzultacije s državom izdavanja ili ovjere svjedodžbe u slučaju sumnje da osiguratelj imenovan u svjedodžbi nije financijski sposoban udovoljiti obvezama preuzetim iz Konvencije.

Potrebno je naglasiti da u pogledu obveznog osiguranja Atenska konvencija iz 2002. god. u čl. 4bis. st. 12. propisuje da država stranka ne smije dozvoliti plovidbu brodovima koji plove pod njezinom zastavom ako nemaju svjedodžbu o navedenom osiguranju odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika. Osim toga, država stranka mora osigurati da svaki brod koji uplovljava u luku ili isplavljava iz luke te države, bez obzira gdje je upisan, ima navedeno osiguranje.¹⁸⁶ U skladu s tim, navedeno osiguranje mora biti na snazi i mora iznositi kako je prethodno rečeno 250 000 PPV-a, odnosno mora biti u visini ograničene odgovornosti prijevoznika za štete nastale smrću ili tjelesnom ozljedom putnika.

To znači da stupanjem na snagu Atenske konvencije iz 2002. god., brod koji nema valjanu svjedodžbu o navedenom osiguranju neće moći uplovljavati niti isplavljavati iz luke države stranke Atenske konvencije iz 2002. god.¹⁸⁷

Poseban slučaj predviđen je čl. 4bis. st. 15. Atenske konvencije iz 2002. god. Radi se o situaciji kada brod ispunjava uvjete obvezatnosti osiguranja temeljem ove Konvencije, a isti je u vlasništvu države stranke Atenske konvencije iz 2002. god., te nema osiguranje ili

nego što je rok važenja osiguranja. Navedenom odredbom propisan je jezik na kojemu se izdaje svjedodžba. U skladu s tim, svjedodžba mora biti prevedena na engleski, francuski ili španjolski (ako neki od tih jezika nije službeni jezik u državi koja je izdala svjedodžbu). Ako država izdavanja svjedodžbe tako odluči, svjedodžba ne mora biti napisana na njezinu službenom jeziku. Svjedodžba se mora nalaziti na brodu, a kopija svjedodžbe polaže se nadležnom tijelu koje vodi upisnik u koji je brod upisan, ili, ako brod nije upisan u državi stranci, tada se kopija prilaže kod nadležnog tijela države koja je izdala ili ovjerala svjedodžbu. Uvjete izdavanja i valjanosti svjedodžbe o osiguranju utvrđuje država koja vodi upisnik brodova (čl. 4bis. st. 7.).

¹⁸⁶Čl. 4bis. st. 13. Atenske konvencije iz 2002. god.

¹⁸⁷ Isto tako neke države (npr. Njemačka i Cipar) naglašavale su potrebu za preciznijim određenjem tko je obavezan izdati potvrdu o osiguranju u slučaju da je brod registriran u jednoj državi, ali je temeljem *bare-boat chartera* privremeno registriran u drugom registru s pravom vijanja zastave druge države. U pogledu navedenog donesena je rezolucija kojom se traži od IMO-a da to pitanje u slučaju potrebe riješi posebnom uputom. IMO Doc. LEG/CONF.13/DC/3.

financijsko jamstvo. U navedenom slučaju, odredbe o obvezatnosti osiguranja sadržane u ovoj Konvenciji neće se primjenjivati na taj brod (brod koji se upotrebljava u nekomercijalne svrhe), ali isti će morati imati svjedodžbu izdanu od tijela države upisa kojom se potvrđuje da je brod u vlasništvu te države i da je odgovornost pokrivena u iznosu od 250 000 PPV-a.

Uvođenjem obveznog osiguranja odgovornosti nastojalo se potencijalnom tužitelju (oštećenom putniku) osigurati bržu i sigurniju naplatu odštetnih zahtjeva što često može biti dovedeno u pitanje u slučaju insolventnosti broдача.¹⁸⁸ Osim toga, smatra se da obvezno osiguranje doprinosi višem standardu sigurnosti brodova. Naime, osiguratelji da bi prihvatili osigurati određeni brod, redovito zahtijevaju određeni standard sigurnosti brodova što se u slučaju obveznog osiguranja odražava na primjenu viših standarda sigurnosti na svim brodovima.¹⁸⁹

Moramo naglasiti da je zbog toga vrlo brzo postignuta politička suglasnost država za uvođenje obveznog osiguranja ili drugog financijskog jamstva za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika, što je podržala pomorska industrija, kao i predstavnici osiguratelja¹⁹⁰.

4.3.4.4. Izravna tužba prema osiguratelju

Još jedna značajna novina koju uvodi Atenska konvencija iz 2002. god. jest mogućnost izravne tužbe protiv osiguratelja radi naknade štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, što je logična posljedica uvođenja instituta obveznog osiguranja od odgovornosti za navedene štete.¹⁹¹ Ovo rješenje ide u pravcu efikasnije zaštite tužitelja

¹⁸⁸ Vidi ĆORIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 75., str. 917. - 924.; o tome PAVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 142., str. 274.

¹⁸⁹ Vidi POSPIŠIL - MILER, M.: Osiguranje odgovornosti prijevoznika u pomorskom prijevozu putnika, P&I klubovi ograničili pokriće odgovornosti za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika (i posade), *Osiguranje*, Zagreb, br. 3, 2009., str. 62. - 63. (str. 58. - 70.); tako PAVIĆ, *ibidem*.

¹⁹⁰ International Group of P&I Clubs i IUMI – International Union of Marine Insurance (Međunarodno udruženje u kojem su učlanjena 53 nacionalna udruženja pomorskih osiguratelja). Vidi <http://www.iumi.com>. Stranica posjećena 11. 9. 2009.

¹⁹¹ Čl. 5. st. 10. Atenske konvencije iz 2002. god. Iako se primjena instituta izravne tužbe protiv osiguratelja protivi pravilima kojima se P&I klubovi tradicionalno koriste za pokriće svoje odgovornosti prema trećima u okviru kojeg su uključene štete uslijed smrti i ozljeda putnika, većih protivljenja njezinu uvođenju nije bilo. Pri tome, međunarodna Skupina P&I klubova smatrala je neprihvatljivim povećanje granica odgovornosti iznad 175 000 PPV-a po putniku, odnosno 90 000 000 PPV-a po brodu. P&I Clubs (*Protecting and Indemnity Associations*) neprofitna su udruženja (klubovi) uzajamnog osiguranja svojih članova brodovlasnika kao članova P&I klubova za štete iz odgovornosti članova prema trećima. Prvi takav klub

(oštećenog putnika), budući da se ovim instrumentom omogućava brz i siguran način rješavanja zahtjeva u vezi s naknadom navedene štete.¹⁹²

Za osiguranje od odgovornosti za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika¹⁹³ pomorski se prijevoznici tradicionalno koriste uzajamnim osiguranjem putem P&I klubova¹⁹⁴ pa je izravna tužba u suprotnosti s pravilima klubova koji pružaju ovo pokriće. Iako pravila P&I klubova pružaju pokriće odgovornosti pomorskog prijevoznika za navedene štete, ona ne predviđaju mogućnost podnošenja izravne tužbe protiv osiguratelja. Naime, osnovno je pravilo svih P&I klubova, da pravo na naknadu ima samo član kluba koji pretrpi štetu, odnosno kada je on sam već stvarno izvršio plaćanje naknade trećima za štete iz svoje odgovornosti prema pravilu *pay to be paid* (plati da bi bio plaćen). U skladu s tim, klub neće biti odgovoran niti dužan platiti svojem članu naknadu ukoliko obveza iz odgovornosti člana nije već ispunjena, pa je svaka tužba trećih za štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda putnika usmjerena izravno prema klubu u suprotnosti s tim pravilom. Drugim riječima, nakon što je član kluba već izvršio plaćanje trećima, tužba trećih

osnovan je u UK 1855. godine. Klubovima upravljaju njihovi članovi putem direktora. Najznačajniji klubovi u koje je uključeno preko 90% svjetske flote, udruženi su također na principu uzajamnosti u *International Group of P&I Clubs*. <http://ukapandi.com/2about.html>. posjećena 20. 3. 2009. Vidi PETRINOVIĆ, R.: Osiguranje odgovornosti brodarka za štete iz sudara brodova, magistarski rad, Split, 2001., str. 104.

¹⁹² Prema odredbama PZ-a iz 2004. izravna tužba predviđena je samo u dva slučaja: 1. u obveznim osiguranjima od odgovornosti i 2. za tražbine članova posade broda zbog smrti, tjelesnih ozljeda ili narušavanja zdravlja (čl. 743. st. 2.). Obvezna osiguranja od odgovornosti u hrvatskom pravnom sustavu postoje u sljedećim slučajevima: a) vlasnik brodice na motorni pogon čija snaga motora prelazi 15 kw, registrirane za šport i rasonodu, dužan je osigurati se od odgovornosti za štete koju ta brodica može nanijeti trećim osobama zbog tjelesne ozljede, oštećenja zdravlja ili smrti (čl. 99. Zakona o osiguranju); b) brod koji kao teret prevozi više od 2.000 tona ulja mora imati osiguranje ili drugo financijsko jamstvo (čl. 820. PZ-a); poduzetnik nuklearnog broda mora održavati na snazi osiguranje ili drugo financijsko jamstvo koje pokriva njegovu odgovornost za nuklearnu štetu... (čl. 832. PZ-a), za štete od onečišćenja i nuklearnu štetu u PZ je čl. 821. i 835. izričito predviđeno pravo na direktnu tužbu. Vidi ĆORIĆ, D.: Odgovornost brodarka za smrt i tjelesne ozljede članove posade, osiguranje i naknada štete, Izmjene i dopune Pomorskog zakonika u odnosu na izravnu tužbu, Zbornik radova, Croatia osiguranje, Split, prosinac 1997., str. 21. - 25.; vidi TOMLJENOVIĆ, V.: Izravna tužba u pomorskim sporovima – izbor mjerodavnog prava, ZPFR, Supplement, Rijeka, br. 2, 2002., str. 81. - 241.; PAVIĆ, D.: Ugovorno pravo osiguranja, Tectus, Zagreb, 2009., str. 616.

¹⁹³ Putnikom se u smislu pravila P&I klubova smatra osoba koja se temeljem ugovora o prijevozu putnika ukrcala na brod ili osoba koja na temelju odobrenja prijevoznika prati vozilo ili žive životinje koji se na brodu prevoze temeljem ugovora o prijevozu stvari morem. Tako Pravilo 18. (Limitation of Liability for claims relating to passengers), The Steamship Mutual, Rules and List of Correspondents, 2009/10. Vidi na <http://www.simsi.com/rules-and-covers.html>.

¹⁹⁴ Odgovornost prema putnicima putem P&I klubova uključuje: odgovornost za smrt, tjelesne ozljede ili bolest putnika, što uključuje troškove liječenja, naknadu za bolove i strah, gubitak zarade, naknadu za gubitak godišnjeg odmora, trošak repatrijacije gdje dolazi u obzir, povrat putnika u luku ukrcanja ili prijevoz putnika kojemu je šteta nastala do luke iskrcanja te one troškove koji nastanu zbog potrebe zadržavanja i liječenja putnika na kopnu. Tako Pravilo 19. (Risk Covered), 19. (3) – Liabilities in respect of Passengers, P&I Rules 2009/10. Možemo zapaziti da je osigurateljno pokriće temeljem pravila P&I klubova prošireno u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974. god., jer osim smrti i tjelesne ozljede pokriva i štetu koja se manifestira kao bolest putnika. Detaljnije vidi na www.nepia.com. Vidi BRAEKHUS, S. - REIN, A.: Handbook of P&I Insurance, Assuranceforeningen Gard, Gjendsidig, Arendal, 1972., str. 89. – 91. Isto PRIMORAC, Ž.: Pomorska obvezna osiguranja, doktorska disertacija, Split, 2011., str. 320. Vidi PAVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 142., str. 518.

usmjerena izravno prema klubu za odgovornost člana kluba bila bi protivna navedenom pravilu.¹⁹⁵ Upravo je spomenuto pravilo jedan od razloga zašto se P&I klubovi protive pravu oštećenika na podnošenje izravne tužbe prema oštećeniku.

Klubovi se općenito protive svakom zahtjevu za izravnu tužbu prema njemu jer izravna tužba ne samo da je u suprotnosti s pravilom *pay to be paid*, nego i stoga što se time smanjuje mogućnost obrane na koju P&I klubovi inače imaju pravo prema svojim članovima u skladu s pravilima, a to su najčešće: neplaćanje premije, nesposobnost broda za plovidbu, neudovoljavanje zahtjevima ISM kodeksa i dr.

Unatoč spomenutim protivljenjima za njezino uvođenje, Atenska konvencija iz 2002. god. u svom tekstu donosi odredbe kojima uređuje institut izravne tužbe.¹⁹⁶

Pokriće suvremenih P&I klubova nije ograničeno po visini. Izuzetci su štete od onečišćenja morskog okoliša zbog izlivanja ulja i štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika i posade.¹⁹⁷ Ove iznimke ujedno znače mogućnost podnošenja izravne tužbe za navedene štete prema osiguratelju.

Osiguratelj pruža pokriće u granicama odgovornosti koje su propisane za prijevoznika. Odgovornost za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika kao što je vidljivo iz ranijeg izlaganja uređena je različito, pa je nužno utvrditi uvjete prijevoza koji su uključeni u putnu kartu o čemu ovisi obujam ovog pokrića.¹⁹⁸ Iako Atenska konvencija iz 2002. god. još nije stupila na snagu, klubovi u okviru *International Group*, od 20. veljače 2007. godine svojim su pravilima ograničili pokriće za tjelesne štete putnika na iznos od 2 milijarde USD, dok je granični limit za štete prema putnicima i posadi zajedno ograničeno

¹⁹⁵ P&I osiguranje zasniva se na uzajamnosti brodovlasnika kao članova P&I kluba koji se uzajamno osiguravaju pa su istovremeno i osiguratelji i osiguranci za štete iz odgovornosti članova prema trećima. Uvjeti isključenja i ograničenja naknade prema članu kluba utvrđuju se pravilima klubova. Vidi FRANČIŠKOVIĆ, I.: *Ekonomika međunarodnog osiguranja*, Rijeka, 2004., str. 248.

¹⁹⁶ Radi izbjegavanja uključivanja osiguratelja kod neznatnih tužbi i kad nema opasnosti da se tužitelj neće naplatiti, podnesen je prijedlog, koji, međutim, nije prihvaćen, da se pravo na izravnu tužbu prema osiguratelju može primijeniti samo na zahtjeve koji su posljedica pomorskih nezgoda, te u slučajevima kada je to nužno jer je prijevoznik insolventan ili na drugi način nedostupan tužitelju. LEG/CONF 13/15 (ICCL).

¹⁹⁷ U sustav ograničenog pokrića uvedena je i posada broda, budući da na velikim kruzerima ona može biti brojčano značajna (može brojiti i više tisuća).

¹⁹⁸ O odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika prema hrvatskim propisima vidi BOLANČA, D.: *Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova*, novosti u Pomorskom zakoniku iz 2004., ZRPFS, vol. 42., Split, br. 3, 2005., str. 481. - 487.

na iznos od 3 milijarde USD.¹⁹⁹ Razlog ovog ograničenja temeljem pravila P&I klubova jest zaštita članova klubova od mogućih iznimno visokih šteta do kojih može doći zbog povišenih iznosa ograničenja odgovornosti prema Atenskoj konvenciji iz 2002. god. Na ovu odluku također su utjecale sljedeće okolnosti: gradnja sve većih putničkih brodova koji danas mogu prevoziti više od 6000 putnika te gotovo 2000 članova posade, ali i učestalost pomorskih nezgoda usprkos povećanim standardima sigurnosti plovidbe koji se zahtijevaju od putničkih brodova.²⁰⁰ Unatoč novoj i modernijoj tehnologiji i većim zahtjevima za sigurnost putničkih brodova, ostaje činjenica da se nezgode ipak događaju, što potvrđuju najnovije nezgode putničkih brodova poput kruzera *Costa Concordia* kada je živote izgubilo trideset dvije osobe.²⁰¹

4.3.4.4.1. Bitna obilježja izravne tužbe

Konvencija u čl. 4bis. st. 10. propisuje da svaki zahtjev pokriven obveznim osiguranjem ili financijskim jamstvom može biti podnesen neposredno protiv osiguratelja ili davatelja jamstva.²⁰² Tuženi osiguratelj (P&I klub) ili davatelj financijskog jamstva može se prema trećoj osobi koristiti ovim sredstvima obrane:

- a) Pozvati se na granice ograničene odgovornosti pa čak i u slučaju da prijevoznik ili stvarni prijevoznik nemaju pravo na ograničenje odgovornosti.
- b) U postupku pokrenutom podnošenjem izravne tužbe osiguratelj može koristiti sve prigovore u skladu s Konvencijom (osim stečaja tog prijevoznika) koje bi prema trećoj osobi (tužitelju) mogao koristiti i sam prijevoznik (osiguranik) koji je stvarno izvršio čitav prijevoz ili onaj dio prijevoza tijekom kojega je došlo do štetnog događaja.

¹⁹⁹ Vidi više POSPIŠIL – MILER, M. - POSPIŠIL, M.: P&I klubovi ograničili pokriće odgovornosti za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika (i posade), *Osiguranje*, 49, Zagreb, br. 3, 2009., str. 68.

²⁰⁰ U vrijeme kada je donesena Atenska konvencija iz 2002. god., najveći putnički brod bio je *Queen Elisabeth*, izgrađen 1967. god. koji je mogao prevoziti 1 892 putnika i 1 015 članova posade, dok je 2007. god. isporučen *Liberty of the Sea* isporučen 2007. koji može prevesti 4 370 putnika i 1 360 članova posade. <http://www.wikipedia.org>. Stranica posjećena 20. 12. 2010.

²⁰¹ Brod *Sea Diamond* kapaciteta od 1 537 putnika i 391 člana posade, potonuo je kraj otoka *Santorini* 6. travnja 2007. godine. Unatoč velikom broju ljudi koji su tom prilikom bili na brodu samo su dva putnika nestala. <http://www.wikipedia.org>. Stranica posjećena 20. 12. 2010. Vidi POSPIŠIL - MILER, *op. cit.*, bilj. br. 137., str. 57. O nezgodi broda *Costa Concordia* vidi http://www.codacons.it/articoli/priopenje_brod_costa_codacons_priopenje. Stranica posjećena 19. 3. 2012.

²⁰² Poblje o izravnoj tužbi vidi VINCENCA PADOVAN, A.: Direct Action of a Third Party against the Insurer in Marina Insurance with a special Focus on the Developments in Croatian Law, PPP, 42, Zagreb, god. 42., br. 157, 2003., str. 35. - 83.

- c) Osiguratelj, nadalje, ima pravo i na obranu zbog *wilful misconduct* osiguranika,²⁰³ isticanjem prigovora da je šteta zbog smrti ili tjelesne ozljede nastala namjernim protupravnim ponašanjem osiguranika što je u skladu s propisima osiguranja koji zabranjuju stjecanje koristi iz osiguranja temeljem štete koja je posljedica vlastitog namjernog protupravnog čina osiguranika.²⁰⁴
- d) Osiguratelj u svakom slučaju ima pravo zahtijevati da se prijevoznik i stvarni prijevoznik uključe u postupak pokrenut podnošenjem izravne tužbe.

Osiguratelj osim tih prigovora ne može koristiti druga sredstva obrane koje bi inače mogao koristiti u postupku koji bi protiv njega pokrenuo osiguranik (prijevoznik).²⁰⁵ Ovdje se u prvom redu misli na nemogućnost osiguratelja da tužitelju kao oštećeniku istakne prigovor *pay to be paid* (plati da bi bio plaćen) kao temeljnog načela P&I klubova prema kojem osiguratelj mora obešteti svojeg osiguranika tek kada je on stvarno isplatio oštećeniku naknadu štete.²⁰⁶ Međutim ovaj prigovor osiguratelj može isticati prema osiguraniku.

I u engleskom pravnom sustavu, nesklonom primjeni instituta izravne tužbe u odnosima iz osiguranja od odgovornosti, stupanjem na snagu Third Parties (Right against Insurers) Act-a, 2010.,²⁰⁷ u slučaju insolventnosti ili stečaja broдача (člana P&I kluba), treća osoba (putnik) ima pravo neposredno od P&I kluba zahtijevati odštetu za smrt i tjelesne ozljede u granicama odgovornosti osiguranika. Zakon je izrijeком isključio primjenu pravila *pay to be paid* za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika. U tom se slučaju P&I klub, za razliku od drugih tražbina, ne može pozvati na ugovornu odredbu o

²⁰³ Iako su se neke delegacije na Konferenciji oštro suprotstavljale toj obrani, ovakav vid obrane nije moguće isključiti jer bi to bilo protivno propisima osiguranja većine država koji zabranjuju stjecanje koristi iz osiguranja temeljem štete koja je posljedica vlastitog namjernog protupravnog čina osiguranika. Ovo načelo i kada nije utvrđeno posebnom zakonskom odredbom, čini sadržaj osnovnih načela i standarda osiguranja općenito, a posebno kod uzajamnih osiguranja gdje članovi uzajamno snose štete. Tako npr. engleski Marine Insurance Act (MIA) 1906., Section 55(2)(a) isključuje iz police svaku štetu koja se može pripisati *wilful misconduct* osiguranika. Vidi POSPIŠIL, M.: «*Protecting & Indemnity*» (P&I) osiguranje u svjetlu novih pomorskih konvencija, doktorska disertacija, Split, 2011., str. 269.

²⁰⁴ Vidi *supra*, str. 12.

²⁰⁵ Vidi *supra*, str. 59. i 60.

²⁰⁶ Tako POSPIŠIL, *op. cit.*, bilj. br. 203., str. 267. - 269.

²⁰⁷ Zakon je donesen prema preporukama engleskog i škotskog povjerenstva za reformu prava osiguranja (Law commission) u zajedničkom izvješću «Third Parties-Right against Insurers» koje je Vlada prihvatila 2002. godine (Law Com No. 272; Scot Law Com No. 184).

prethodnoj osiguranikovoj isplati naknade štete trećoj osobi. To je sukladno i novim klupskim pravilima.²⁰⁸

Ovo rješenje znači novi međunarodni pravni standard čime se otvara i pitanje izmjene odredaba PZ-a u smislu boljeg pravnog položaja putnika primjenom izravne tužbe za tjelesne štete u pomorskom prijevozu.

4.3.4.5. Nadležnost suda za odštetne zahtjeve i zastara tužbe

Pitanje sudske nadležnosti uređuje čl. 17. Atenske konvencije iz 2002. god. koji ostaje neizmijenjen u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974. god. Prema toj odredbi tužitelj može po svom izboru podnijeti tužbu za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika pred jednim od sudova, pod uvjetom da se sud nalazi u državi stranci Konvencije i da domaće pravo svake države stranke određuje točnu mjesnu nadležnost suda u toj državi, kada postoji više mogućih nadležnih sudova:

- a) sudom države stalnog boravišta ili poslovnog sjedišta tuženog,
- b) sudom države odlaska ili dolaska prema ugovoru o prijevozu,
- c) sudom države prebivališta ili stalnog boravišta tužitelja, ako tuženik ima poslovno sjedište i podvrgnut je sudbenosti te države,
- d) sudom države sklapanja ugovora o prijevozu, ali samo ako tuženik ima poslovno sjedište u toj državi i podvrgnut je sudbenosti te države.²⁰⁹

Navedeno rješenje primjenjuju prijevoznici čije su države ujedno i stranke odnosne Konvencije. Međutim, većina prijevoznika koji obavljaju krstarenja posebnom odredbom u Uvjetima prijevoza putnika i njihove prtljage propisuju da će u slučaju bilo koje pravne radnje, tužbe ili sudskog postupka protiv prijevoznika biti stvarno nadležan isključivo sud koji prijevoznik tom odredbom ovlasti.²¹⁰

²⁰⁸ O tome detaljnije CLARKE, A. M.: *Third Party Rights, The Law of Insurance Contracts*, London 2011. Tako PAVIĆ, D.: *Pomorsko obvezno osiguranje od odgovornosti*, Hrvatska pravna revija, Inženjerski biro, Zagreb, br. 6, 2011., str. 30. - 38.

²⁰⁹ Čl. 17. st. 3. Atenske konvencije iz 2002. god.: Nakon nastanka događaja koji je prouzročio štetu, stranke se mogu dogovoriti da se tužba može podnijeti bilo kojem sudu ili arbitraži.

²¹⁰ Uvjeti prijevoza putnika i njihove prtljage, 2010. (dostupno na www.goldenstarcruises.com/coc/COC_CR_CR.pdf). Tako u Uvjetima putovanja prijevoznika MSC Cruicere SA (dostupno na www.eurotrend.hr/JET- MSC_HR-katalog) u čl. 19. predviđaju u prvom redu rješavanje

Odredbom čl. 17. st. 2. Atenske konvencije iz 2002. god. predviđena je nadležnost istih sudova i za odštetne zahtjeve po izravnoj tužbi prema osigurateljima što za posljedicu ima mogućnost podnošenja tužbe protiv osiguratelja u raznim jurisdikcijama izvan svojeg sjedišta, pa i u slučaju da su zahtjevi posljedica istog događaja, jer svaki tužitelj ima pravo izbora nadležnog suda, što će bitno utjecati na povećanje troškova spora.²¹¹ Stranke se nakon nastanka događaja koji je prouzročio štetu, mogu dogovoriti da se tužba može podnijeti bilo kojem sudu ili arbitraži.

Nadalje, čl. 17bis. Konvencije sadrži i odredbe o priznanju i ovrsi presuda donesenih u povodu tužbi za naknadu štete podnesenih u skladu s odredbama Atenske konvencije iz 2002. Prema Atenskoj konvenciji iz 2002. svaka presuda donesena od nadležnog suda, a koja je pravomoćna i izvršna u državi u kojoj je donesena, priznat će se u svakoj drugoj državi stranci, osim:

- a) ako je ishođena prevarom ili
- b) ako tuženiku nije dana razumna obavijest o obrani ili mu obrana nije omogućena.

Presuda priznata prema prethodno navedenoj odredbi Atenske konvencije iz 2002. god. bit će izvršna u svakoj državi stranci čim se udovolji uvjetima koje propisuje pravo te države za izvršnost presude. Udovoljavanje formalnim uvjetima ne dopušta ponovno raspravljanje o meritumu spora.

Konvencija iz 2002. god. u čl. 16. st. 3. posebno uređuje razloge obustave i prekida rokova zastare. Pitanje zastare uređuje se prema pravu države suda koji odlučuje o sporu, ali se ni u kojem slučaju tužba za naknadu štete nastale smrću ili tjelesnom ozljedom putnika ne može podnijeti po isteku nekog od sljedećih rokova:

- a) roka od pet godina od dana iskrcaja putnika ili od dana kada se iskrcaj trebao obaviti, ovisno o tome što je kasnije, ili ako prije protekne,
- b) roka od tri godine, od dana kada je tužitelj saznao ili je razumno morao saznati za ozljedu, gubitak ili oštećenje prouzročeno nezgodom.

sporova mirnim putem – sporazumno, a tek ako u tom ne uspiju, propisana je stvarna nadležnost suda u Ženevi koji imenuje kompanija.

²¹¹ Čl. 17. st. 2. u svezi s čl. 4bis. Atenske konvencije iz 2002. god.

Ako želi da nadležni sud meritorno odlučuje o predmetnoj tužbi, tužitelj mora poštivati propisane rokove. Rezultat nepoštivanja tih rokova je odbacivanje tužbe zbog nepravovremenosti podnošenja iste.

Pravo nadležnog suda da odlučuje o predmetnom sporu te da ispunjenjem zakonom propisanih uvjeta obustavi ili prekine zastarne rokove, ne utječe na pravo tužitelja da produži rok za podnošenje tužbe za naknadu prethodno navedenih šteta. Tako odredba čl. 16. st. 4. Atenske konvencije iz 2002. god. propisuje mogućnost produljenja zastarnog roka izjavom prijevoznika ili dogovorom stranaka. U tom slučaju, izjava prijevoznika odnosno dogovor stranaka mora biti izrađen u pisanom obliku.²¹²

4.3.4.6. Zapreke u pogledu stupanja na snagu Atenske konvencije iz 2002. god.

Iako je namjera Atenske konvencije iz 2002. god. stvaranje jedinstvenog međunarodnog sustava odgovornosti i naknade štete koje mogu nastati smrću ili tjelesnom ozljedom putnika u pomorskom prijevozu, predložena rješenja nailazila su na otpor pri ratifikaciji spomenute Konvencije, što pokazuje i činjenica da Atenska konvencija iz 2002. god. ni nakon deset godina nije stupila na snagu. Tome nije pridonijelo ni to što se radi o znatno kvalitetnijoj i efikasnijoj zaštiti putnika u slučaju nastanka navedenih šteta.

Zapreke za njezino stupanje na snagu jesu:

- a) pooštreni temelji odgovornosti pomorskog prijevoznika;
- b) visoke granice odgovornosti prijevoznika
- c) nemogućnosti tržišta osiguranja da pruži pokriće do iznosa ograničenja utvrđenih Konvencijom
- d) nemogućnosti pružanja pokrića za povrede i štete prouzročene terorizmom i ratnim rizicima uopće.

Iako su pomorska industrija i osiguratelji, upozoravali na činjenicu da bi Atenska konvencija iz 2002. god. mogla ostati neostvariva u praksi zbog iznimno visokih iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika i ostalih pooštrenih uvjeta odgovornosti pomorskog

²¹² O tome PRIMORAC, *op. cit.*, bilj. br. 194., str. 316. - 320.

prijevoznika, države su postale svjesne ove situacije tek nakon njezina donošenja kada su se suočile s nemogućnošću ratifikacije i provedbe Konvencije.

Najznačajnija zapreka za provedbu Atenske konvencije iz 2002. god. proizlazila je iz nemogućnosti tržišta osiguranja da pruže prijevoznicima pokriće do iznosa ograničenja predviđenih Konvencijom te pružanja pokrića za štete prouzročene terorizmom i ratnim rizicima uopće i izdaju potvrde.²¹³ Naime, nakon događaja 11. rujna 2001. ove štete izričito su isključene iz pokrića gotovo svih osiguratelja i reosiguratelja²¹⁴ zbog čega prijevoznici nisu mogli kupiti takvo pokriće na tržištu osiguranja te ishoditi Potvrdu o obveznom osiguranju u skladu s Konvencijom iz 2002. god.²¹⁵

U pogledu stupanja na snagu Atenske konvencije iz 2002. god., na zahtjev EU u ugovor je unesena posebna odredba koja omogućava pristupanje Atenskoj konvenciji iz 2002. god. i regionalnim ekonomskim integracijskim organizacijama koje su osnovale suverene države te su na nju prenijele određene ovlasti o kojima ne mogu više samostalno odlučivati a koje su regulirane Atenskom konvencijom iz 2002. god.²¹⁶ Ovakvim rješenjem predviđena je mogućnost da EU, kao regionalna zajednica, postane strankom Atenske konvencije iz 2002. god. što se i ostvarilo donošenjem Odluke o pristupanju iz prosinca 2011. godine, uz pridržavanje rezervi o određenim pitanjima.²¹⁷

Unatoč tomu neke jake pomorske zemlje, prvenstveno SAD, koje dosad nisu bile stranke ni Atenske konvencije iz 1974. god. ni njezinih Protokola iz 1976. i 1990. god.,

²¹³ HARE, J.: Passenger cover, the Athens Convention and Terrorism, BEACON April 2007, str. 22. Tako ĆORIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 75., str. 924.

²¹⁴ Poblize o terorističkom aktu vidi: BUKOVAC PUVAČA, M. – BELANIĆ, L.: Osiguranje rizika terorizma u poredbenom i hrvatskom pravu, *Osiguranje*, 48 (2007), 7-8, str. 44. -71. Vidi PAVIĆ, D.: Osiguranje ratnih rizika, *ZRPFS*, god. 46., Split, br. 3 (93), 2009., str. 465. - 492. O prijedlozima za uređenje ovog pitanja vidi POSPIŠIL, *op. cit.*, bilj. br. 203., str. 271.

²¹⁵ O ovome problemu P&I klubovi su i formalno izvijestili Pravni odbor IMO-a na 88. zasjedanju u ožujku 2004. godine. LEG 88/12/2. Vidi POSPIŠIL, *op. cit.*, bilj. br. 203., str. 270. - 271. POSPIŠIL - MILER, *op. cit.*, bilj. br. 137., str. 44.

²¹⁶ Čl. 19. Protokola iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. god. predviđena je mogućnost da EU, kao regionalna zajednica za gospodarsku integraciju, postane strankom Protokola. Europska komisija podnijela je već 24. 6. 2003. godine prijedlog Odluke o prihvatanju Protokola iz 2002. uz prijedlog da sve države članice EU postanu stranke Protokola iz 2002. do kraja 2005. godine. Države članice moraju dobiti suglasnost EU za obvezivanje Protokolom iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. god., budući da taj ugovor, između ostalog, uređuje pitanje nadležnosti, priznanja i ovrhe, koja pitanja su zemlje članice Zajednice, odnosno EU prenijele na Uniju.

²¹⁷ Vidi *supra*, str. 46. i 47.

izrazile su svoju nespremnost da se obvežu Atenskom konvencijom iz 2002. god.²¹⁸ Razlog za to jest činjenica da su međunarodni ugovori ratificirani od strane SAD-a po pravnoj snazi iznad zakona pojedinih američkih država, a s obzirom na različitost interesa tih država, teško je postići sporazum oko ekonomskog sadržaja izraženog u međunarodnim pomorskim ugovorima. Taj problem nije prevladan, iako se odredbama čl. 18. Protokola iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. god., otvara mogućnost da se države obvežu Protokolom uz izjavu da Protokol neće važiti za čitavu tu državu, nego samo za pojedine teritorijalne jedinice.²¹⁹ Ovakvo stajalište razumljivo je budući da se radi o zemlji sa snažnom industrijom kružnih putovanja koja nije spremna prihvatiti pooštrene obveze predviđene Atenskom konvencijom iz 2002. god.

Isto tako, malo je vjerojatno da će Atensku konvenciju iz 2002. god. ratificirati one države koje iznose ograničenja odgovornosti iz Atenske konvencije iz 1974. god. odnosno njezinih Protokola smatraju previsokima, a koje ostvaruju značajan udio u ukupnom godišnjem prijevozu putnika (npr. Kina i druge dalekoistočne zemlje).²²⁰

Zbog izmjena u sustavu odgovornosti utvrđenih Atenskom konvencijom iz 2002. god., u cilju provedbe njezinih odredbi, također je potrebna praktična priprema industrije te samih država stranaka za nova rješenja koja će bez sumnje izazvati mnoge pravne, ekonomske i praktične posljedice, posebno u odnosu na obvezno osiguranje.

4.3.5. IMO rezerve i smjernice za provedbu Atenske konvencije iz 2002. god.

Kako bi se ubrzalo stupanje na snagu Atenske konvencije iz 2002. god. i osigurala odgovarajuća zaštita putnicima u pomorskom prijevozu, u okviru IMO-a 19. listopada 2006. god. donesene su Rezerve i Smjernice za implementaciju Atenske konvencije iz 2002. (tzv. IMO smjernice). Ideja IMO smjernica je stvaranje standardnog «modela» Rezerve u odnosu na Atensku konvenciju iz 2002. god., koje države članice mogu izjaviti

²¹⁸ Ove zemlje nisu ratificirale Atensku konvenciju iz 1974. god. i njezine Protokole zbog, kako su isticali, visokih iznosa ograničenja.

²¹⁹ O tome vidi MARIN, 2005., str. 66.

²²⁰ Protiv ratifikacije Protokola iz 2002. god. Atenskoj konvenciji iz 1974. god. bila je pomorska industrija Singapura. JINKS, B.: Shipping lines wary of possible huge cruise claims, Singapore Shipping Times, 19. 3. 2003.

u postupku potvrđivanja Konvencije.²²¹ U skladu s tim, pozivaju se države da Atensku konvenciju iz 2002. god. potvrde uzimajući u obzir tekst navedene Rezerve.²²²

Usvajanjem Rezerve i IMO smjernica za provedbu Atenske konvencije iz 2002. god., omogućilo bi se brzo stupanje na snagu Atenske konvencije iz 2002. god., bez ponovnog sazivanja Diplomatske konferencije,²²³ čime bi se izbjegle dugotrajne i nepoželjne rasprave te potreba za ponovnim reguliranjem pitanja uređenih odredbama Atenske konvencije iz 2002. god., prvenstveno u odnosu na uvjete obveznog osiguranja utvrđene Konvencijom.²²⁴ Naime, navedeni instrumenti doneseni su s ciljem usklađivanja zahtjeva Atenske konvencije iz 2002. god. u odnosu na osiguranje odgovornosti za štete proizišle iz terorističkog akta s mogućnostima i uvjetima tržišta osiguranja.

Rezerve se odnose na ograničenje odgovornosti prijevoznika, pribavljanje obveznog osiguranja odgovornosti te izdavanje potrebne svjedodžbe o osiguranju odgovornosti. Služe kao uzorak Rezervi na tekst Atenske konvencije iz 2002. god., a omogućuju državama da prilikom potvrđivanja Konvencije pridrže pravo primjene nižih iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika i osiguratelja u odnosu na tražbine zbog smrti i tjelesne ozljede putnika nastale kao posljedica ratnih rizika.

U skladu sa IMO smjernicama država može prilikom ratifikacije Atenske konvencije iz 2002. izraziti Rezervu²²⁵ kojom se omogućuje izdavanje potvrde u pogledu obveznog osiguranja na bazi dvaju osigurateljskih pokrivača, jednog od strane osiguratelja pomorskih rizika, a drugog od strane osiguratelja ratnog rizika, pri čemu je svaki osiguratelj

²²¹ Tekst IMO rezerve i smjernica vidi u Prilogu II Uredbe EZ 392/2009.

²²² Rezolucija A.988 (24) od 9. 2. 2006. god., kojom se preporuča državama da pristupe Atenskoj konvenciji iz 2002. god. Tekst Rezolucije dostupan je na <http://folk.uio/erikro/WWW/corrgr/insurance/988.pdf>.

²²³ Vidi više BOLANČA, D. - AMIŽIĆ JELOVČIĆ, P.: Carriage of Passengers in Croatia – National Legislation and EU Law, PPP, god 47, Zagreb, br. 162, 2008., str. 50. - 55.

²²⁴ Vidi čl. 2 (1) (d). Pravne posljedice Rezerve, u okviru međunarodnog javnog prava ovisit će o tome da li je Rezerva prihvaćena od strane svih ili samo nekih država: ako je Rezerva izražena od jedne države prihvaćena od strane druge države/država, Konvencija će stupiti na snagu između tih država onako kako je izmijenjena Rezervom; ako je Rezerva odbijena od druge države, Konvencija će stupiti na snagu, ali odredbe na koje se odnosi Rezerva, neće se primijeniti među tim državama; ako je Rezerva prihvaćena samo od strane nekih, ali ne od svih država, odgovornost koja je Rezervom isključena, i dalje će se primjenjivati u državi koja ne prihvati rezervu.

²²⁵ Pravni odbor IMO-a na svojoj 92. sjednici održanoj u Parizu od 16. - 20. listopada. 2006. godine usvojio je tekst Rezerve s namjerom da je države usvoje kao standardnu Rezervu uz Protokol iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. god. te Smjernice za provedbu Atenske konvencije iz 2002., s ciljem da se usklade zahtjevi Konvencije u odnosu na osiguranje odgovornosti za štete proizišle iz rata i terorističkog akta s mogućnostima i uvjetima tržišta osiguranja, čime bi se omogućilo državama ratificiranje Atenske konvencije iz 2002. god. LEG 92/5/3

odgovoran za svoj dio pokrića u skladu s uobičajenim klauzulama ograničenja i isključenja priznatim na tržištu osiguranja koja su navedena u dodatku A Smjernica za provedbu Konvencije.²²⁶ Primjer polica osiguranja kojima se potvrđuje da brod ima pokriće pomorskog i ratnog rizika u skladu s Konvencijom (*Blue Cards*) kao i primjer Potvrde obveznog osiguranja u skladu s odredbama IMO smjernica sadržane su u dodatku B IMO smjernica. U skladu s t. 1.2. IMO rezervi država stranka pridržava pravo da prilikom potvrđivanja Atenske konvencije iz 2002. god., odgovornost prijevoznika u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika koje su posljedica ratnih rizika koji uključuje i pokriće štete prouzročene terorističkim aktom, ograniči na iznos od 250 000 PPV-a po putniku i štetnom događaju odnosno na ukupni iznos od 340 000 000 PPV-a po brodu i štetnom događaju s tim da se u konkretnom slučaju primjenjuje niži iznos. Odredba 2.2.2. IMO smjernica upućuje na proporcionalnu isplatu individualnih šteta ukoliko ukupni iznos prelazi iznos od 340 000 000 PPV-a. Prema tome, potvrda osiguranja mora sadržavati jasno potvrđene činjenice da je pokriće podijeljeno u dva dijela, koje uključuje pokriće pomorskih rizika i pokriće ratnog rizika, da se na svaki od tih dijelova osiguranja odnose isključenja i ograničenja u skladu s Konvencijom i IMO smjernicama za provedbu, kao i to da osiguratelji odgovaraju svaki za svoj dio, a ne solidarno.

Ratni rizici obuhvaćaju smrt i tjelesne ozljede nastale kao posljedice:

- a) rata, građanskog rata, revolucije, pobune, ustanka, građanskih sukoba koji zbog toga nastanu ili bilo kojeg neprijateljskog akta od jedne zaraćene strane ili protiv nje;
- b) zarobljavanja, zapljene, uzapćenja, zaustavljanja, ograničenja ili zadržavanja, kao i posljedica tih akata ili pokušaja da se oni izvrše;
- c) zaostalih mina, torpeda, bombi i drugog napuštenog ratnog oružja;
- d) postupka terorista ili bilo koje osobe koja djeluje zlonamjerno ili s političkim pobudama;
- e) konfiskacije ili eksproprijacije.²²⁷

Klauzule isključenja i ograničenja pokrića iz Dodatka A) IMO smjernica, a odnose se na ratne i neratne rizike, jesu:

²²⁶ Zainteresirane države, koje prihvate Atensku konvenciju iz 2002. god., mogu staviti Rezervu da zadržavaju pravo izdavanja i prihvaćanja potvrda o osiguranju s takvim posebnim izuzećima i ograničenjima koja uvjeti tržišta osiguranja budu zahtijevali u vrijeme izdavanja potvrde o osiguranju. O tome vidi PRIMORAC, *op. cit.*, bilj. br. 194., str. 292.

²²⁷ St. 2.2. IMO smjernica.

- a) klauzula isključenja rizika zbog djelovanja radioaktivnih supstanci, kemijskog, biološkog, biokemijskog i elektromagnetskog oružja;
- b) klauzula isključenja rizika zlouporabe računalnih sustava;²²⁸
- c) klauzula o automatskom prestanku i isključenju pokrića ratnih rizika.

Za ratne rizike ugovorit će se automatski prestanak osigurateljnog pokrića u slučaju ratnog sukoba između bilo kojih od pet supersila (Ujedinjeno Kraljevstvo, Rusija, Sjedinjene Američke Države, Francuska i Kina).

U svrhu ujednačene primjene Konvencije država se istom Rezervom obvezuje priznavati Potvrde osiguranja izdanih od strane drugih država u skladu s Rezervom. Države se isto tako obvezuju pridržavati Smjernica za provedbu Atenske konvencije iz 2002. god., odnosno njezinih izmjena. Rezerve u vezi obveznog osiguranja omogućit će državama ograničiti zahtjev Konvencije o održavanju na snazi osiguranja ili drugog financijskog jamstva radi pokrića odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede koji su posljedica ratnih rizika na iznose utvrđene odredbom 1.2. IMO rezerve. Sva ograničenja, zahtjevi i iznimke moraju biti naznačeni u Svjedodžbi izdanoj ili potvrđenoj u skladu s odredbom čl. 4bis. st. 2. Atenske konvencije iz 2002. god.²²⁹

Navedena ograničenja odgovornosti primijenit će se na isti način i na odgovornost stvarnog prijevoznika, kao i osoba i opunomoćenika kojima se u svojem poslovanju služe prijevoznik ili stvarni prijevoznik te na ograničenje ukupnog iznosa koji se može nadoknaditi u skladu sa Atenskom konvencijom iz 2002. god.

Rezerva ima učinak neovisno o temelju odgovornosti prijevoznika utvrđenog Konvencijom iz 2002.²³⁰ Ipak, Rezerva neće imati učinak u dva slučaja: a) ako je šteta zbog smrti i tjelesne ozljede putnika rezultat kvalificirane krivnje prijevoznika u kojem slučaju prijevoznik gubi pravo na ograničenje odgovornosti i b) ako je prijevoznik na temelju posebnog ugovora s putnikom ugovorio više iznose ograničenja od onih propisanih Atenskom konvencijom iz 2002. god.²³¹

²²⁸ Odredba t. 2., 2.1.1. i 2.1.2. IMO smjernica

²²⁹ Vidi više ĆORIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 75., str. 956. - 957.

²³⁰ Čl. 3. Atenske konvencije iz 2002. god.

²³¹ Vidi t. 1.5. Rezeve.

Polica osiguranja izdana od strane osiguratelja pomorskih rizika može biti otkazana davanjem pismene obavijesti 3 mjeseca unaprijed, dok se polica osiguranja izdana od strane osiguratelja ratnog rizika može otkazati davanjem pismene obavijesti 30 dana unaprijed.

4.3.6. Uredba 392/2009

EU je u cilju jačanja sigurnosti pomorskog prijevoza i boljeg položaja putnika poduzela određene korake kako bi odredbe Atenske konvencije iz 2002. god. unijele u pravo EU te ih učinila obveznim za svoje članice.²³² Dugogodišnji napori na unifikaciji pravnih rješenja rezultirali su donošenjem ujednačenog zakonodavnog akta EU kojim se uređuje odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u pomorskom prijevozu - Uredbe 392/2009.

Uredba 392/2009 kojom su implementirane odredbe Atenske konvencije iz 2002. god. u europski pravni sustav donesena je 23. travnja 2009. god.²³³ s tim da će se primjenjivati u državama članicama od dana kada Atenska konvencija stupi na snagu za EU, ali ni u kom slučaju ne kasnije od 31. prosinca 2012. god. To znači da će se Uredba primjenjivati u državama članicama EU od navedenog datuma bez obzira na to je li Atenska konvencija iz 2002. god. stupila na snagu na međunarodnoj razini ili nije.

²³² Još u lipnju 2003. godine Europska komisija podnijela je prijedlog Odluke o prihvaćanju Protokola iz 2002. godine od strane Ekonomske zajednice uz prijedlog da sve države članice Europske zajednice postanu stranke Protokola iz 2002. godine prije kraja 2005. i to samim potpisivanjem Protokola, bez uvjeta ratifikacije – Commission of the European Communities: Proposal for a Council Decision COM (2003) 375 final, 24. 6. 2003., <http://www.europarl.eu>. Europska komisija donijela je 23. 11. 2005. godine Prijedlog Uredbe kako bi se u pravni sustav EU unijele odredbe Atenske konvencije iz 2002. god., kao i proširenje njezine primjene na prijevoz unutarnjim vodama (*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, Brussels, dated 23 November 2005). <http://eur-lex.europa.eu> Predložena primjena na prijevoze unutarnjim vodama nije uključena u konačni tekst Uredbe 392/2009. Vidi BOLANČA - AMIŽIĆ JELOVČIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 223., str. 53.

²³³ Različita shvaćanja o proširenoj primjeni Atenske konvencije iz 2002. god. i na domaći prijevoz, rezultirala su Političkim dogovorom sklopljenim 7. prosinca 2007. god. čija je svrha bila unošenje odredbi Atenske konvencije iz 2002. god. u pravo EU. Navedenim dogovorom utvrđen je novi Prijedlog Uredbe prema kojem bi se odredbe Atenske konvencije iz 2002. god. primjenjivale i na domaći prijevoz brodovima A klase koji plove na udaljenosti većoj od 20 milja od obale. Vidi Political agreement, Brussels, No. 16097/07 dated 7 December 2007; <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/st16097.en07/pdf>; o Političkom dogovoru više BOLANČA - AMIŽIĆ JELOVČIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 223., str. 54. - 55.

4.3.6.1. Područje primjene

Prema odredbi čl. 2. Uredbe 392/2009, Uredba će se primjenjivati na svaki međunarodni prijevoz u smislu čl. 1. t. 9. Atenske konvencije, odnosno na svaki prijevoz unutar država članica koji se obavlja brodovima A i B klase sukladno odredbama Direktive Vijeća EU o pravilima i standardima sigurnosti plovidbe za putničke brodove, odnosno na brodove u domaćem prijevozu²³⁴ ako je ispunjen bar jedan od sljedećih uvjeta:

- a) brod vije zastavu države članice ili je u njoj upisan,
- b) ugovor o prijevozu sklopljen je u državi članici, ili
- c) luka ukrcaja ili iskrcaja, prema ugovoru o prijevozu putnika, u državi je članici.²³⁵

4.3.6.2. Odgovornost prijevoznika prema Uredbi 392/2009

Odgovornost prijevoznika, kao i pravila o osiguranju odgovornosti ili drugog financijskog jamstva za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika, uređena su Uredbom EU 392/2009, u skladu s odgovarajućim odredbama Atenske konvencije iz 2002. god. uz obveznu primjenu IMO smjernica²³⁶ koje imaju snagu posebnog propisa (*lex specialis*) u odnosu na Atensku konvenciju iz 2002. god.²³⁷ Prilog I. Uredbe sadrži tekst Atenske konvencije iz 2002. god., dok Prilog II čini tekst IMO rezervi i smjernica.

Uredba ne mijenja odredbe nacionalnih zakonodavstava o pravima i obvezama prijevoznika ili stvarnog prijevoznika u pogledu globalnog ograničenja odgovornosti temeljem Konvencije iz 1976. izmijenjene Protokolom iz 1996. god., uključujući i bilo koju buduću izmjenju.²³⁸ Naime, Protokolom iz 1996. god. uvedena je mogućnost da država stranka Protokola odredbama svog nacionalnog zakonodavstva uredi sustav odgovornosti za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, uz uvjet da iznos ograničenja utvrđenog nacionalnim propisom nije niži od onog utvrđenog Protokolom.

²³⁴ Brodovi A, B, C i D klase definirani su u čl. 4. Direktive Vijeća 98/18/EC o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove od 17. 3. 1998.

²³⁵ Uredbom 392/2009 ostavljena je Komisiji mogućnost da do 30. 7. 2013. godine u pogledu putničkih brodova C i D klase predloži tekst propisa kojim će se primjena Uredbe proširiti i na te brodove. 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 (čl. 11. Uredbe EU 392/2009).

²³⁶ Čl. 3. Uredbe 392/2009.

²³⁷ Vidi Premabulu Uredbe 392/2009.

²³⁸ Čl. 5. Uredbe EU 392/2009.

S obzirom na usklađenost Uredbe 392/2009 s Atenskom konvencijom iz 2002. god. državama strankama dopuštena je primjena *opt-out clause*, odnosno države mogu svojim nacionalnim propisima, utvrditi više iznose ograničenja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika od onih predviđenih Atenskom konvencijom iz 2002. god., sve do uvođenja neograničene odgovornosti prijevoznika.²³⁹ Mogućnost utvrđivanja različitih iznosa ograničenja odgovornosti za navedene štete unutar pojedinih država članica primjenom *opt-out clause*, može rezultirati time da sustav odgovornosti prijevoznika ni u samoj EU ne bude normiran na jedinstven način.

U slučaju nepostojanja takvih odredbi u nacionalnom zakonodavstvu država članica odgovornost prijevoznika i stvarnog prijevoznika regulirat će se isključivo Uredbom 392/2009.

Države članice EU moraju osigurati da brodovi pod njihovom zastavom mogu obavljati putnički prijevoz samo pod uvjetom da imaju odgovarajuće osigurateljno pokriće. Usto, slijedom rješenja preuzetih iz Atenske konvencije iz 2002. god. države članice obvezne su osigurati da u njihove luke ne uplovljavaju niti iz njih isplovljavaju brodovi bez ovog pokrića.²⁴⁰ Prema stavu Vijeća ministara i Europskog parlamenta, prilikom ugovaranja osiguranja od odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika prema Atenskoj konvenciji iz 2002. god. moraju se uzeti u obzir i financijske mogućnosti brodovlasnika i osiguravajućih društava.²⁴¹ Brodovlasnicima se mora omogućiti izbor onog osiguratelja koji pruža osiguranje njegove odgovornosti po, za njega najpovoljnijim uvjetima. Ova odredba posebno je značajna kada je riječ o manjim brodovlasnicima koji obavljaju prijevoz sezonskog karaktera.²⁴²

Značajnu ulogu u normiranju pomorskih obveznih osiguranja predstavlja Direktiva 2009/20/EU o osiguranju brodovlasnika za pomorske tražbine od 23. travnja 2009.²⁴³ Direktiva za članice EU propisuje obvezno osiguranje odgovornosti brodarka za pomorske

²³⁹ KUUSNIEMI, I.: Athens Convention – EC Regulation , Neptun Juridica, Issue 3, Dec. 2007.

²⁴⁰ Vidi *supra*, str. 54. - 56.

²⁴¹ Toč. 4. Preambule Uredbe 392/2009.

²⁴² Vidi POSPIŠIL, *op. cit.*, bilj. br. 203., str. 279.

²⁴³ *Directive 2009/20/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the insurance of shipowners for maritime claims*, OJ EU, L 131/128 od 28.05. 2009. Direktiva je stupila na snagu danom objave u Službenom listu. Rok za njezinu primjenu u državama EU je 1. 1. 2012.

tražbine predviđene Konvencijom o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996. god.²⁴⁴ Obveza se odnosi na brodove od 300 i više BT,²⁴⁵ a dokazuje se svjedodžbom koja se mora nalaziti na brodu.²⁴⁶ U protivnom, ako se svjedodžba o osigurateljnem pokriću ne nalazi na brodu država članica može takav brod zadržati i zabraniti mu daljnju plovidbu.

Pritom osigurani iznos za svaki brod po jednom štetnom događaju mora biti jednak odgovarajućem najvećem iznosu ograničenja odgovornosti propisanom Protokolom iz 1996. god.²⁴⁷ Direktiva za razliku od Atenske konvencije iz 2002. god. ne predviđa pravo treće osobe na izravnu tužbu prema osiguratelju. Države članice imale su obvezu osigurati da propisi kojima se implementira Direktiva 2009/20/EU stupe na snagu prije 1. siječnja 2012.

Uvođenjem obveznog osiguranja vlasnika brodova za pomorske tražbine nastoji se osigurati bolja zaštita oštećenika te smanjiti broj podstandardnih brodova, što svakako doprinosi konkurentnosti samih brodara.²⁴⁸

4.3.6.3. Dodatne odredbe Uredbe 392/2009

Uredba uključuje i dodatne odredbe koje nisu predviđene Atenskom konvencijom iz 2002., kao ni IMO smjericama. Među ostalim, u čl. 6., slično kao i kod zračnog prijevoza,²⁴⁹ uvodi obvezu plaćanja predujma. Temeljem navedene odredbe, ako su smrt ili tjelesna ozljeda putnika posljedica pomorske nezgode, prijevoznik koji stvarno izvršava cijeli ili dio prijevoza dužan je u roku od 15 dana od identifikacije osobe koja ima pravo na naknadu platiti predujam za pokriće neposrednih financijskih potreba oštećenika, razmjerno prouzročenoj šteti. U slučaju smrti visina predujma utvrđena je u iznosu od najmanje 21 000 EUR po putniku, dakle u višem iznosu nego je to predviđeno za zračni prijevoz. Navedena odredba primjenjivat će se samo na prijevoznike sa sjedištem u EU. Međutim, isplata predujma ne znači priznanje odgovornosti, nego se uračunava u iznose

²⁴⁴ Čl. 4. Direktive 2009/20/EC.

²⁴⁵ Čl. 2. Direktive 2009/20/EC.

²⁴⁶ Sadržaj svjedodžbe propisuje čl. 6. Direktive 2009/20/EC

²⁴⁷ Obvezno osiguranje od odgovornosti predviđeno Direktivom 2009/20/EC podrazumijeva postojeće osiguranje od odgovornosti koje brodarima pružaju P&I klubovi.

²⁴⁸ O tome više BULUM, B.: Pomorski promet, *op. cit.*, bilj. br. 50., Zagreb, 2011., str. 331.

²⁴⁹ Vidi *infra*, t. 6.3.4.4.

isplaćene na temelju te Uredbe. Predujam je nepovratan osim u slučaju, određenim u čl. 3. st. 1. ili čl. 6. Atenske konvencije iz 2002. god. ili dodatku A IMO smjernica, nakon što se utvrdi da prijevoznik nije odgovoran za nastalu štetu ili kada osoba koja je primila predujam, nije osoba ovlaštena primiti odštetu.²⁵⁰

Prema odredbi čl. 7. Uredbe, prilikom sklapanja ugovora ili prije početka putovanja, prijevoznik i (ili) stvarni prijevoznik dužni su obavijestiti putnika o pravima koja im pruža Uredba.²⁵¹

Kada je ugovor o prijevozu sklopljen u državi članici, informiranje putnika treba obaviti prilikom sklapanja ugovora ili prije polaska, ako je polazak u državi članici. U ostalim slučajevima putnike treba informirati najkasnije na polasku broda.

4.3.6.4. Nadležnost, priznanje i ovrhe presuda te pitanja o mjerodavnom pravu

U skladu s čl. 11. iz Uredbe su isključene odredbe Atenske konvencije iz 2002. god. o sudskoj nadležnosti, priznanju i ovrsi presuda.²⁵² Navedena pitanja uređuje Uredba EZ 44/2001 o nadležnosti i priznanju i ovrsi u građanskim i trgovačkim predmetima - Bruxelles I. (u daljnjem tekstu Uredba 44/2001),²⁵³ a ulaze u isključivu nadležnost Zajednice.²⁵⁴ Kako smo prethodno rekli, navedeno rješenje potvrđeno je i Odlukom Vijeća EU o pristupanju Protokolu iz 2002. Atenskoj konvenciji iz 1974. god.

²⁵⁰ Vidi *supra*, t. 4.3.4.2.2.

²⁵¹ Vidi čl. 7. Uredbe 392/2009.

²⁵² Čl. 17. i 17.bis Atenske konvencije iz 2002. Vidi, *supra*, str. 63. - 65.

²⁵³ Uredba Vijeća (EZ) br. 44/2001 od 22. 12. 2000. o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim predmetima (*Council Regulation (EC) No 44/2001 of 22. December 2000 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters*), OJ EU, L 12, 16. 1. 2001. Stupila je na snagu 1. 3. 2002. Uredba je donesena s ciljem da se omogući slobodan protok sudskih odluka u građanskim i trgovačkim predmetima, a pravila kojima je uređena nadležnost i priznavanje sudskih odluka te njihovo izvršavanje budu uređena pravno obvezujućim i izravno primjenjivim pravnim instrumentom zajednice.

²⁵⁴ Nakon donošenja Ugovora iz Amsterdama uređenje materije međunarodnog procesnog i kolizijskog prava prešla je u nadležnost institucija EU, odnosno postaje sekundarnim pravom EU. Ova materija između država članica EU ranije je bila uređena međunarodnim ugovorima. Poblize KUNDA, I. (uredile TOMLJENOVĆ, V. - ČULINOVIĆ HERC, E. - BUTORAC MALNAR, V.): Stvaranje europskog pravosudnog područja u građanskim i trgovačkim stvarima: nadležnosti i ograničenja Europskog suda pravde, Republika Hrvatska na putu prema Europskom pravosudnom području, Rješavanje trgovačkih i potrošačkih sporova, Pravni fakultet u Rijeci, Rijeka, 2009. str. 63. - 67. Tako i SAJKO, K.: Međunarodno privatno pravo, IV. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Narodne novine d. d., Zagreb, travanj 2005., str. 345.

Temeljem odredbe čl. 67. Uredbe EZ 44/2001 odredbe Uredbe ne utječu na primjenu odredaba kojima je uređena nadležnost te priznavanje i izvršenje sudskih odluka u nekim posebnim pravnim područjima sadržanim u pravnim instrumentima Zajednice ili u nacionalnom zakonodavstvu usklađenom prema odredbama tih instrumenata.

U tom smislu čl. 2. Uredbe 44/2001 sadrži odredbe o općoj nadležnosti suda. Prema Uredbi polje primjene određuje se prema tuženikovu prebivalištu u državi članici EU. Sukladno odredbi čl. 2. st. 1. Uredbe sve osobe koje imaju prebivalište na području jedne države članice, bez obzira na njihovo državljanstvo, mogu biti tužene pred sudom te države.

Kod utvrđivanja prebivališta fizičke osobe, odnosno utvrđivanja ima li stranka prebivalište u državi članici pred čijim je sudovima pokrenut postupak, primjenjuje se rješenje čl. 59. Uredbe EZ 44/2001, u kojem slučaju sud prosuđuje u skladu s odredbama unutarnjeg prava svoje države (*lex fori*). Prema odredbama st. 2. istog članka, ako stranka nema prebivalište u državi članici pred čijim je sudovima pokrenut postupak, s ciljem utvrđivanja ima li stranka prebivalište u drugoj državi članici sud će primijeniti pravo te države članice.

Pitanje prebivališta pravnih osoba uređuje odredba čl. 60. Uredbe EZ 44/2001. U skladu s tim trgovačko društvo ili druga pravna osoba ili udruga fizičkih ili pravnih osoba, ima prebivalište u mjestu u kojem ima svoje:

- a) statutarno sjedište, ili
- b) središnju upravu, ili
- c) glavnu poslovnu jedinicu.²⁵⁵

Protiv osoba s prebivalištem u državi članici može se podnijeti tužba pred sudovima druge države članice na temelju čl. 5. st. 1. t. a) Uredbe kojima se uređuje posebna nadležnost. Osoba s prebivalištem u državi članici može biti tužena u drugoj državi članici ako je predmet postupka ugovor ili zahtjevi iz ugovora, pred sudom mjesta gdje je obveza izvršena ili je trebala biti izvršena. Mjesto ispunjenja obveze o kojoj je riječ prema toj

²⁵⁵ Kad je riječ o Ujedinjenoj Kraljevini i Irskoj, Uredba pobliže određuje pojam statutarnog sjedišta. Prema odredbi čl. 60. st. 2. Uredbe, kada se radi o ovim dvjema državama, statutarno sjedište znači registrirani ured ili, ako takav ne postoji, mjesto stjecanja pravne osobnosti, ili ako takvo ne postoji, mjesto prema čijem je pravu ono osnovano.

odredbi određuje se primjenom mjerodavnog materijalnog prava, odnosno primjenom stranačkog sporazuma o mjestu ispunjenja, ukoliko takav sporazum postoji. U smislu čl. 5. st. 1. t. b) Uredbe EZ 44/2001, ako se stranke nisu drukčije sporazumjele, mjesto izvršenja obveze «ako se radi o pružanju usluga, je mjesto u državi članici gdje su, prema ugovoru, usluge pružene, ili su trebale biti pružene».²⁵⁶ Za nadležnost je prema tome odlučujuće mjesto gdje se prema ugovoru nalazi mjesto pružanja usluge, ali samo u slučaju ako se stranke nisu drukčije sporazumjele.

Ako mjesto pružanja usluge nije izričito ugovoreno, ali iz okolnosti slučaja proizlazi da su stranke imale na umu određeno mjesto ispunjenja, prema podstavku b) nadležan je sud tog mjesta. Za pitanje je li u konkretnom slučaju sporazum o mjestu pružanja usluge prešutno sklopljen mjerodavno je pravo koje je mjerodavno za te obveze.

Ako stranke nisu ni izričito ni prešutno odredile mjesto pružanja usluge u pogledu ugovora o pružanju usluga nadležnost će se odrediti prema mjestu gdje se nalazi mjesto u kojem se stvarno obavlja djelatnost koja je predmet ugovora. U skladu s tim u pravilu bi bio nadležan sud prebivališta stranke koja pruža uslugu čime se omogućava primjena činjenične veze nadležnog suda s predmetom spora.²⁵⁷

Podstavak b) izrijekom propisuje da se pravilo prema kojem se mjestom ispunjenja obveze o kojoj je riječ smatra mjesto pružanja usluge samo u slučaju ako stranke nisu drukčije ugovorile. Kako smo već rekli, stranke mogu sporazumno odstupiti od definicije mjesta ispunjenja obveze koja je sadržana u toj odredbi. Ovdje se radi o sporazumima kojima se odstupa od pravila o nadležnosti prema ugovorenom mjestu pružanja usluge. Sporazum o odstupanju od definicije mjesta ispunjenja prema podstavku b) može se pojaviti u različitim oblicima. Tako bi se stranke mogle sporazumjeti o jednom mjestu ispunjenja koje bi se primjenjivalo na sve zahtjeve iz ugovora. One bi također mogle za različite zahtjeve predvidjeti različita mjesta ispunjenja te sporazumom odrediti da se mjesto ispunjenja određuje prema mjerodavnom pravu.

²⁵⁶ Čl. 5. st. 1. t. b). Ugovorima o pružanju usluga smatraju se npr. ugovor o djelu, ugovori o osobama koje se bave slobodnim zanimanjima, ugovori o prijevozu, špediciji, posredovanju pri robnim, kreditnim ili kapitalnim transakcijama.

²⁵⁷ O ovom postoje različiti stavovi. Vidi pobliže BABIĆ, D.: Međunarodna nadležnost prema mjestu ispunjenja ugovorne obveze u europskom i hrvatskom pravu, *op. cit.*, bilj. br. 254., str. 103. -105.

Polje primjene ove odredbe uređuje podstavak c) istog članka prema kojem se podstavak a) primjenjuje onda ako se ne primjenjuje podstavak b). U skladu s navedenim odredba podstavka a) opće je i supsidijarno pravilo o međunarodnoj nadležnosti. Ono se primjenjuje onda kada predmetni ugovor nije ugovor pružanju usluga, ali i u drugim slučajevima kada ne može doći do primjene odredba podstavka b).²⁵⁸

Pitanje priznavanja sudske odluke uređuje čl. 33. Uredbe 44/2001. U skladu sa st. 1. navedenog članka sudska odluka donesena u nekoj državi članici priznaje se u drugoj državi članici bez potrebe provođenja bilo kakvog posebnog postupka za priznavanje.

Međutim, Uredba propisuje slučajeve kada se sudska odluka neće priznavati, navodeći kao razlog nepriznavanja sljedeće razloge:

- a) ako bi takvo priznavanje bilo u suprotnosti s javnim poretkom u državi članici u kojoj se traži priznanje;
- b) ako je donesena u odnosu na tuženika koji se nije odazvao na poziv suda, a kojemu nije pravovremeno uručen podnesak kojim je započeo postupak ili istovjetan podnesak koji bi mu omogućio pripremiti svoju obranu, osim ako tuženik nije započeo postupak za pobijanje sudske odluke, a mogao je to učiniti. Uredbom se, dakle, propisuje pravovremeno dostavljanje, te dostavljanje na takav način da mu je omogućeno pripremiti obranu. U skladu s tim, odluka se neće priznati ako tuženik nije organizirao svoju obranu, osim ako je tuženik propustio započeti postupak za podnošenje pravnog lijeka;
- c) ako je nepomirljiva sa sudskom odlukom donesenom u sporu između istih stranaka u državi članici u kojoj se zahtijeva priznanje;
- d) ako je nepomirljiva s prethodno donesenom sudskom odlukom u drugoj državi članici ili trećoj zemlji, a radi se o istom predmetu između istih stranaka, pod uvjetom da prethodno donesena sudska odluka ispunjava uvjete potrebne za njezino priznavanje u državi članici u kojoj se zahtijeva priznavanje.

Sudska odluka donesena u državi članici, a koja je izvršna u toj državi izvršava se u drugoj državi članici ako je, po zahtjevu bilo koje zainteresirane stranke, u njoj proglašena izvršnom.²⁵⁹

²⁵⁸ Npr. kada se mjesto pružanja usluge prema ugovoru nalazi u državi koja nije država članica EU.

²⁵⁹ Čl. 38. st. 1. Uredbe 44/2001.

Iako Uredba 392/2009 ne sadrži odredbe o mjerodavnom pravu na ovom mjestu osvrnut ćemo se na relevantne odredbe koje uređuju ovo pitanje na području EU.

U pogledu mjerodavnog prava za ugovorne obveze značajna je Uredba (EZ) br. 593/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o mjerodavnom pravu za ugovornu odgovornost za štetu (u daljnjem tekstu Uredba 593/2008 ili Rim I.)²⁶⁰ koja je usklađena s odredbama Uredbe EZ 44/2001. Temeljem čl. 29. Uredba je stupila na snagu 24. srpnja 2008. godine, s tim da se počela primjenjivati 17. prosinca 2009. godine. Uredba Rim I. zamijenila je Rimsku konvenciju o mjerodavnom pravu za ugovorne obveze od 19. lipnja 1980. U odnosu na ovu Konvenciju Uredba Rim I uvodi odredbe koje uređuju mjerodavno pravo za pitanje ugovora o prijevozu. U pitanjima ugovorne odgovornosti za štetu Uredba se u odabiru mjerodavnog prava temelji na slobodi ugovornih strana.²⁶¹ Prema odredbi čl. 3. st. 1. Uredbe, izbor se izričito navodi ili jasno proizlazi iz odredaba ugovora, odnosno okolnosti slučaja. Međutim, ugovorne stranke ograničene su u izboru mjerodavnog prava jer kao mjerodavno pravo za ugovor o prijevozu putnika mogu izabrati samo pravo države u kojoj:

- a) putnik ima uobičajeno prebivalište; ili
- b) prijevoznik ima uobičajeno prebivalište; ili
- c) prijevoznik ima sjedište uprave; ili
- d) nalazi se mjesto polaska; ili
- e) nalazi se mjesto odredišta.

Ukoliko ugovorne strane nisu odredile mjerodavno pravo, ono se mora utvrditi u skladu s pravilom utvrđenim za posebnu vrstu ugovora. U skladu s odredbama čl. 5. Uredbe za ugovore o prijevozu putnika mjerodavno je pravo one države u kojoj putnik ima uobičajeno prebivalište, uz uvjet da se mjesto polaska ili mjesto odredišta nalazi u toj državi. U slučaju da navedeni uvjeti nisu ispunjeni, mjerodavno je pravo one države u kojoj se nalazi uobičajeno prebivalište prijevoznika.

²⁶⁰ Uredba (EZ) br. 593/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. 6. 2008. o mjerodavnom pravu za ugovornu odgovornost za štetu, (*Regulation (EC) No 593/2008 of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the law applicable to contractual obligations (Rome I)*); OJ EU L 177/6 od 4. 7. 2008. Uredba Rim I. zamijenila je Rimsku konvenciju o mjerodavnom pravu za ugovorne obveze od 19. 6. 1980. koja je stupila na snagu 1. 4. 1991. godine. Vidi BOUČEK, V: Smjernica kao izvor europskoga međunarodnog privatnog prava, ZPFZ, vol. 58, Zagreb, br. 6, 2008., str. 1368. (str. 1367. - 1385.). Stranke Uredbe Rim I. sve su države članice EU s izuzetkom Danske i Velike Britanije. Vidi <http://www.dutchcivillaw.com/legislation/listiprcommercial.htm>.

²⁶¹ Čl. 3. Uredbe Rim I.

U slučaju da mjerodavno pravo nije odabrano, a iz svih okolnosti slučaja je jasno da je ugovor bliži državi koja nije država navedena u prethodno navedenim točkama, mjerodavno je pravo te države.

Temeljem odredbe čl. 25. Uredbe 593/2008, Uredba ima prednost pred konvencijama koje su sklopljene između dviju ili više država članica EU u mjeri u kojoj takve konvencije obuhvaćaju pitanja regulirana Uredbom. To znači da pitanja koja su različito regulirana konvencijskim odredbama u odnosu na rješenja Uredbe o istim pitanjima, odredbe Uredbe imaju prednost pred tim konvencijama.

Ipak, kada je riječ o pitanjima koja se odnose na štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika, doći će do primjene odredbe Uredbe 392/2009 kao *lex specialis* u odnosu na Uredbu 593/2008, dok će se na ostala pitanja koja proistječu iz ugovora o prijevozu primijeniti odredbe čl. 3. Uredbe 593/2008.

4.3.7. Opće ograničenje odgovornosti vlasnika broda

Kada govorimo o općem ograničenju odgovornosti, moramo skrenuti pozornost na činjenicu da prijevoznik može, ali ne mora biti vlasnik broda, pri čemu ni njihov pravni položaj u pogledu odgovornosti nije isti. Kako je ranije izloženo, prijevoznik koji nije i vlasnik broda, odgovara temeljem posebnih propisa o odgovornosti prijevoznika. U slučaju da je prijevoznik ujedno i vlasnik broda, odgovarat će u skladu s odredbama o općem ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine. Opća granica odgovornosti vlasnika broda izračunava se na drugoj osnovi od one na kojoj se izračunava posebna granica prijevoznikove odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede pojedinog putnika.

Navedena problematika aktualna je kada se primjenjuje neka od Konvencija o prijevozu putnika, a odgovorna osoba ujedno je i vlasnik broda. U skladu s odredbama čl. 19. Atenske konvencije iz 1974. god., njezine odredbe ne mijenjaju prava i obveze prijevoznika koji je vlasnik broda u smislu Konvencije iz 1957. i Konvencije iz 1976. god. što znači da se oštećenik može susresti s dvama ograničenjima odgovornosti štetnika. U tom slučaju prijevoznik koji je ujedno i vlasnik broda ima mogućnost izbora: koristiti se

povlasticom globalnog ograničenja prema odredbama Konvencije iz 1957., odnosno 1976. god., ili ograničenjem iz Atenske konvencije iz 1974. god. i njezinih Protokola. Ovakvo rješenje odnosi se i na prava i obveze radnika ili zastupnika prijevoznika, odnosno stvarnog prijevoznika.

U slučaju općeg ograničenja odgovornosti granice odgovornosti vlasnika broda su globalne što znači da se utvrđuju s obzirom na tražbine svih putnika, a ne s obzirom na svakog putnika posebno. Isto tako, granica odgovornosti vlasnika broda za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika primjenjuju se na unaprijed poznatu osnovicu, u odnosu na kapacitet broda odnosno maksimalni broj putnika koji je ovlašten prevoziti, dok se granice odgovornosti prijevoznika uređuju pojedinačno, odnosno po putniku po putovanju.²⁶²

4.3.7.1. Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976., izmijenjena Protokolom iz 1996. god.

Vezano uz opće ograničenje odgovornosti, prema odredbama čl. 4. Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996. god. prijevoznik (vlasnik) također će odgovarati na temelju dokazane krivnje, odnosno odgovorna osoba gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako tužitelj dokaže da je šteta nastala kao posljedica njezine osobne radnje ili propusta, učinjenim s namjerom da se izazove šteta, ili bezobzirno i sa znanjem da će šteta vjerojatno nastati.²⁶³ Radi se o kvalificiranoj krivnji, namjeri, te ponašanju koje je bliže namjeri nego klasičnoj krajnjoj nepažnji,²⁶⁴ što odgovara rješenjima iz posebnih konvencija koja reguliraju odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika.

Granica odgovornosti vlasnika broda za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika nastalih iz istog događaja utvrđena je u iznosu od 175 000 PPV-a²⁶⁵ pomnoženih brojem

²⁶² O tome vidi MARIN, 2005., str. 67. - 69.

²⁶³ Čl. 4. Konvencije iz 1976.

²⁶⁴ Podrobnije GRABOVAC, *op. cit.*, bilj. br. 93, str 14. - 15.

²⁶⁵ Protokol iz 1979. o izmjenama Međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. godine, donesen je s ciljem uvođenja nove obračunske jedinice PPV u sustav općeg ograničenja odgovornosti. Države koje nisu članice MMF-a i čije pravo ne dopušta preračunavanje u PPV, zadržava alternativno mogućnost primjene zlatnog Poincaré franka. Ograničenje odgovornosti primjenjuje se za štete nastale iz jednog događaju tijekom putovanja.

putnika koje je brod, prema brodskoj svjedodžbi ovlašten prevoziti.²⁶⁶ Navedena granica primjenjuje se za sve tražbine zbog smrti ili tjelesnih ozljeda putnika na brodu koje su nastale iz istog događaja, za razliku od Protokola iz 1990. Atenskoj konvenciji iz 1974. god., prema kojem se ova granica primjenjuje po putovanju.

Prema Protokolu iz 1996. god. države stranke Protokola mogu odredbama svoga nacionalnog prava urediti sustav odgovornosti za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, ali iznos ograničenja ne može biti manji od 175 000 PPV-a,²⁶⁷ kao i mogućnost propisivanja neograničene odgovornosti brodovlasnika za predmetne štete.²⁶⁸

Iznosi ograničenja odgovornosti brodovlasnika utvrđeni Konvencijom iz 1976., izmijenjene Protokolom iz 1996. god., odgovaraju iznosima ograničenja prijevoznika iz Protokola iz 1990. Atenskoj konvenciji iz 1974. god.

Ipak, u odnosu na njih u primjeni iznosa ograničenja postoje značajne razlike. Prema Protokolu iz 1990. god. iznos od 175 000 PPV-a primjenjuje se kao granica odgovornosti za tražbine s naslova štete zbog smrti i tjelesne ozljede svakog putnika pojedinačno tijekom jednog putovanja pri čemu opseg odgovornosti ovisi o broju tužitelja. Tako se u slučaju nezgode, najveća moguća granica odgovornosti može izračunati ako se zna broj putnika koji su u trenutku nastanka štetnog događaja bili na brodu u statusu putnika.

Nadalje, granica odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika prema Atenskoj konvenciji iz 1974. primjenjuje se po *putniku* i *putovanju*, dok se granica odgovornosti vlasnika broda prema Konvenciji iz 1976. god. primjenjuje *po svakom štetnom događaju*. U skladu s navedenim rješenjem putnik koji za vrijeme jednog putovanja bude dva puta ozlijeđen zbog dvaju različitih štetnih događaja, granica odgovornosti će se, prema Protokolu iz 1976. god. primijeniti samo jednom, a prema Konvenciji iz 1976. izmijenjenoj Protokolom iz 1996. god.²⁶⁹ dva puta budući da postoje

²⁶⁶ Za utvrđivanje najvećeg mogućeg iznosa granice odgovornosti brodovlasnika nebitan je broj tužitelja koji istaknu zahtjev za naknadu štete, te broj putnika koji se u trenutku nastanka štetnog događaja nalaze na brodu. Prema Konvenciji iz 1976. godine granica odgovornosti iznosila je 46 666 PPV-a, dok je gornja dodatna granica odgovornosti utvrđena u iznosu od 25 milijuna PPV-a ukinuta Protokolom iz 1996. godine. (čl. 4. Protokola iz 1996.). Navedeni iznos ograničenja od 46 666 PPV-a odgovara iznosima Atenske konvencije iz 1974. god. izmijenjene Protokolom iz 1976. god. Čl. 392. PZ-a iz 2004. svoje odredbe uskladio je s rješenjem Protokola iz 1996.

²⁶⁷ Čl. 7. Protokola iz 1996. god.

²⁶⁸ Čl. 6. Protokola iz 1996. god.

²⁶⁹ O razlozima donošenja Protokola iz 1996. vidi BERLINIGIERI, F. (urednik): *The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996*, CMI, Antwerpen, 2000. Vidi VASILJ, A. -

dva štetna događaja. Stupanjem na snagu Atenske konvencija iz 2002. god., ova razlika će nestati iz razloga što nova Konvencija predviđa iznos ograničenja po putniku i svakom štetnom događaju kao i Konvencija iz 1976.²⁷⁰

Konvencija iz 1976. god., izmijenjena Protokolom iz 1996. god. prihvaća pojednostavljen postupak izmjene granica odgovornosti za čiju izmjenu nije potrebno sazivati Konferenciju država stranaka, što također odgovara rješenjima iz Protokola iz 1990. god.

Svojim odredbama Protokol iz 1996. god. u odnosu na ranija rješenja o općem ograničenju vlasnika broda pogoduje tužitelju u zahtjevima za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika posebice zbog ukidanja dodatnog ograničenja u iznosu od 25 milijuna PPV-a.²⁷¹

Iako nije u potpunosti uspjela izmijeniti Konvenciju iz 1924. i Konvenciju iz 1957. god., Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, iz 1976. god., izmijenjena Protokolom iz 1996. god., smatra se najuspješnijom međunarodnom konvencijom iz područja općeg ograničenja odgovornosti vlasnika broda.²⁷²

4.4. Domaći pravni propisi

4.4.1. Pojam i osnovna obilježja ugovora o prijevozu putnika morem

Pravno i gospodarski najvažnija materija plovidbenog prava odnosi se na ugovore o plovidbenom poslu kao podgrupi ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova u koju

BOŠNJAK, M.: Sustavi općeg ograničenja odgovornosti u pomorskom pravu – potreba unifikacije pomorskog prava, ZRPFS, god. 48., Split, br. 3, 2011., str. 549. - 575.

²⁷⁰ O općem ograničenju odgovornosti brodarka vidi FILIPOVIĆ, V.: Što nam novo donosi Pomorski zakonik u institutu globalnog ograničenja brodarka odgovornosti? UPP, Jadranski zavod Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Zagreb, br. 1 - 4, 1994., str. 95. - 101.

²⁷¹ Vidi bilj. br. 266.

²⁷² Prema čl. 17. st. 4. Konvencije iz 1976., u pogledu odnosa između država koje su se obvezale Konvencijom iz 1976. god. Konvencija ukida Konvenciju iz 1924. i Konvenciju iz 1957. god.

spadaju ugovori o prijevozu putnika.²⁷³ Kako bismo izvršili obradu postavljenog problema, odnosno odredili pojam i bitna obilježja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika, prethodno ćemo utvrditi pojam i bitne elemente ugovora o prijevozu putnika morem.

U pogledu pravne prirode ugovora o prijevozu putnika u pravnoj teoriji postojala su različita stajališta. Neki autori smatrali su da se radi o mješovitom ugovoru sastavljenom od različitih prestacija, i to o ugovora o djelu i ugovora o zakupu, smatrajući da brodareva obveza da preveze putnika iz jednog mjesta u drugo proizlazi iz ugovora o djelu, a obveza smještaja putnika u brodsku kabinu iz zakupnog odnosa, koji su sastavljeni u jednom ugovoru.²⁷⁴ Međutim, kada je riječ o prijevozu putnika, ipak se radi o ugovoru *sui generis*, koji zbog svojih specifičnosti zauzima posebno mjesto u okviru ugovora o pomorskim plovidbenim poslovima koji su po svojoj prirodi ugovori o djelu.²⁷⁵ Predmet njihova ugovora jest plovidbeni posao, iskorištavanje broda radi plovidbe bez obzira o kakvom je prijevozu riječ.

U relevantnim međunarodnim konvencijama koje reguliraju prijevoz putnika morem, ugovor o prijevozu definiran je kao ugovor koji sklapa prijevoznik ili se sklapa u ime prijevoznika, radi prijevoza putnika ili putnika i njihove prtljage morem.²⁷⁶

Ugovor o prijevozu putnika morem nastao je iz općeg pojma ugovora o prijevozu prema kojem se ugovorom o prijevozu prijevoznik obvezuje prevesti na određeno mjesto neku osobu ili stvar, a putnik, odnosno pošiljatelj, obvezuje se isplatiti mu za to određenu naknadu.²⁷⁷ PZ iz 2004. god. ugovor o prijevozu putnika definira kao ugovor kojim se

²⁷³ Ugovori o pomorskom plovidbenom poslu dijele se na: 1. ugovore o prijevozu stvari morem; 2. ugovore o prijevozu putnika i prtljage morem; 3. ugovori o tegljenju, odnosno potiskivanju morem; 4. ugovore koji se odnose na druge plovidbene poslove (neimenovani ugovori).

²⁷⁴ Akcesorni poslovi ne utječu na karakter osnovne obveze prijevoznika. O različitim stajalištima vidi više JAKAŠA, B.: Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Treća knjiga, Ugovori o iskorištavanju brodova, Informator, Zagreb, 1980., str. 8. - 12.; isto BADOVINAC, G.: Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova, Narodne novine, Zagreb, 1961., str. 155. - 156.

²⁷⁵ Ugovor o djelu takav je ugovor kojim se jedna ugovorna strana (poduzetnik, izvođač radova) obvezuje da će obaviti određeni posao, a naručitelj se obvezuje da će mu za to platiti naknadu (objekt čimbe sam je rezultat rada).

²⁷⁶ Čl. 1. t. 2. Atenske konvencije iz 1974. god.

²⁷⁷ Čl. 661. ZOO-a iz 2005.

prijevoznik obvezuje da će prevesti putnika brodom,²⁷⁸ a putnik se obvezuje da će platiti prevozninu.²⁷⁹ Ovakvom odredbom određeni su stvarno bitni elementi ugovora (put²⁸⁰ i putnik²⁸¹) i pravno bitni elementi ugovora (prevoznina),²⁸² iako stranke ugovorom mogu odrediti i neke druge elemente kao bitne.²⁸³

Usporedbom navedenih definicija možemo uočiti sljedeće razlike:

Međunarodne konvencije navode samo jednu stranku ugovora o prijevozu - prijevoznika, dok PZ navodi obje ugovorne stranke - prijevoznika i putnika - te uređuje glavne obveze svake od tih strana, obvezu prijevoznika da preveze jednog ili više putnika brodom te obvezu putnika da plati prevozninu.

Konvencijske odredbe ne govore o prevoznini, odnosno o naknadi koja se mora isplatiti prijevozniku za izvršen prijevoz što znači da se navedene odredbe primjenjuju i na besplatne prijevoze.

Iako se odredbe PZ-a prema izloženoj definiciji primjenjuju samo na naplatne ugovore, čl. 612. Zakonika predviđa izuzetak, izričito navodeći da se odredbe Zakonika o odgovornosti prijevoznika za smrt ili tjelesne ozljede putnika primjenjuju i kada se prijevoz obavlja besplatno. U svim ostalim slučajevima kada se radi o besplatnom prijevozu primijenit će se odredbe općeg građanskog prava. Iz navedene odredbe slijedi da se ne radi samo o putniku u smislu odredbe čl. 598. st. 1. t. 3)²⁸⁴ nego o osobi prema široj definiciji iz čl. 5. st. 1. t. 41), s tim da će prijevoznik odgovarati i za djecu do godinu

²⁷⁸ Brod, osim ratnog broda, jest plovni objekt namijenjen plovidbi morem, čija je duljina veća od 12 metara, a bruto tonaža veća od 15, ili je ovlašten prevoziti više od 12 putnika (čl. 5. t. 4. PZ-a). Putnički brod jest brod na mehanički pogon koji je ovlašten prevoziti više od 12 putnika (čl. 5. t. 8 PZ-a).

²⁷⁹ Čl. 599. PZ-a iz 2004.

²⁸⁰ Da bi se stranke sporazumjele o putu moraju se dogovoriti o dvama elementima: o početnoj i završnoj točki puta s tim što se po prirodi same stvari kod prijevoza putnika elementi puta ugovaraju određeno, dok se kod prijevoza stvari mogu ugovarati i određivo.

²⁸¹ Vidi *infra*, str. 91. - 92.

²⁸² Prevoznina je ekonomska cijena prijevoza putnika, a pravno svota na koju prijevoznik za prijevoz putnika, ima pravo. Prevoznina ovisi o dužini puta i posebnim obvezama koje prijevoznik preuzima. Utvrđuje se ugovorom ali se može odrediti prijevoznikovim tarifama ili pozitivnim propisima. Više JAKAŠA, B.: Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb, 1979., str. 287. - 288.

²⁸³ Naime, prema načelima građanskog prava, ugovor je zaključen kada su se stranke dogovorile o bitnim elementima ugovora koje možemo podijeliti u tri grupe: stvarno bitni elementi koji proizlaze iz prirode samog posla i sadržajem odnosa stranaka, na čije postojanje pravni elementi ne mogu utjecati; drugu grupu čine pravno bitni elementi koji se odnose na naplativost posla. Ako se radi o besplatnom prijevozu na njega se neće primjenjivati posebne norme pomorskog prava, već odredbe općeg građanskog prava; trećoj grupi elemenata pripadaju oni bitni elementi ugovora kojim stranke čine zavisnim njegovo zaključenje. Ugovaranjem prijevoza u okviru određene prometne grane implicite je ugovoreno da će prijevoznik biti dužan izvršiti prijevoz koji odgovara odnosnoj prometnoj grani. Individualizacija vozila može pripadati bitnim elementima posla samo ako stranke ugovore određeno vozilo s karakterom bitnog elementa. U slučaju da stranke ugovore individualizirani brod zakon odnosnoj klauzuli daje karakter bitnog elementa. Detaljnije JAKAŠA, *op. cit.*, bilj. br. 61., str. 183. - 185.

²⁸⁴ Vidi *infra*, toč. 4.4.3.

dana.²⁸⁵ Navedena odredba odnosi se na osobu koja se nalazi na brodu za vrijeme putovanja, odnosno koja je ušla na brod u svrhu putovanja, dok će za ostale osobe koje se nalaze na brodu bilo s kojom drugom svrhom, osim svrhe putovanja prijevoznik odgovarati temeljem općeg propisa obveznog prava, tj. izvanugovorno temeljem pretpostavljene krivnje.²⁸⁶ Ipak, u slučaju besplatnih prijevoza prijevoznik ne može odgovarati strože, nego što bi odgovarao kod naplatnih prijevoza.

Nadalje, iz definicije ugovora o prijevozu može se zaključiti da se radi o ugovoru koji je dvostranoobvezan, naplativ i konsenzualan.²⁸⁷

Iako PZ-om nije izričito regulirano, ugovori o prijevozu putnika ugovori su po pristupanju, odnosno adhezijski ugovori.²⁸⁸ U praksi se ugovori o prijevozu putnika zaključuju na temelju općih uvjeta prijevoznika, pa za njih vrijedi sve ono što se odnosi na ostale adhezijske ugovore dok se kao supsidijarni pravni izvor primjenjuju odredbe ZOO-a iz 2005.²⁸⁹

U teoriji i praksi, kao i u zakonima kojima je reguliran ugovor o prijevozu putnika prihvaćeno je stajalište da se radi o neformalnom ugovoru, što znači da se ugovor može sklopiti u pisanom obliku ili usmeno, odnosno konkludentnim radnjama, a da to neće utjecati na njegovu valjanost. Ovakav zaključak proizlazi i iz opće odredbe čl. 286. st. 1. ZOO-a iz 2005. koja utvrđuje mogućnost zaključenja ugovora u bilo kojem obliku ako zakon ne propisuje drukčije.

Međutim, treba naglasiti kako nema zapreke da stranke individualnim ugovorom ili prijevoznikovim općim uvjetima valjanost ugovora uvjetuju određenom formom. U praksi

²⁸⁵ Tako JAKAŠA, B.: Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Knjiga III, Ugovori o iskorištavanju brodova, Svezak 3., Zagreb, 1984., str. 53. (u daljnjem tekstu JAKAŠA, 1984.).

²⁸⁶ Npr. osobe koje na brodu obavljaju radove popravka, opskrbljuju brod namirnicama, gorivom, vodom, osobe koje ispraćaju putnike i sl.

²⁸⁷ Za nastanak ili perfekciju konsenzualnih ugovora dovoljno je da se prihvati ponuda. Dakle radi se o ugovorima koji nastaju sporazumom stranaka (*consensus*-sporazum) o bitnim elementima ugovora, a to su u ovom slučaju: predmet ugovora (prijevoz osoba), put (individualiziran početnom i završnom točkom) i prevoznina (naknada za prijevoz).

²⁸⁸ Kod ovih ugovora ponuditelj formulira uvjete pod kojima jedino želi sklopiti ugovor. Prihvaćanjem uvjeta dolazi do pristupanja ugovoru. Tako se smatra da je putnik koji je ušao u javno prijevozno sredstvo, prihvatio uvjete prijevoza objavljene na odgovarajući način. KAŠTELA, S. - HORVAT, L.: Prometno pravo, Školska knjiga, Zagreb, 2008., str. 118. Vidi *supra*, 22. - 23.

²⁸⁹ Vidi KLARIĆ - VEDRIŠ, *op. cit.*, bilj. br. 3., str. 406. - 407.

se to najčešće događa tijekom putovanja na dužim relacijama kod kojih prijevoznik pruža posebne usluge putniku, kada se u pravilu traži pismeni oblik.

4.4.2. Putna karta

Iako PZ za valjanost ugovora ne propisuje obveznu formu ipak vodi računa o činjenici da je uobičajeno izdavanje putnih karata. Prema odredbi čl. 601. st. 1. PZ-a, prijevoznik je dužan izdati putniku, na njegov zahtjev, putnu kartu. Nepostojanje, neispravnost ili gubitak putne karte ne utječe na postojanje, valjanost i sadržaj ugovora o prijevozu iz čega se može zaključiti da izdavanje putne karte nije obvezno, odnosno da odredba o njezinu izdavanju nije kogentna. Putna karta samo je dokaz da je sklopljen ugovor o prijevozu. Pretpostavlja se da sadržaj putne karte odgovara sklopljenom ugovoru, ali da je dopušteno dokazivati suprotno, na što su ovlaštene sve zainteresirane strane.²⁹⁰ U praksi osoba koja pobija sadržaj putne karte njezin je imalac.

Iako PZ ne propisuje koje podatke putna karta mora sadržavati, smatramo da bi kao minimum trebala sadržavati bitne elemente ugovora,²⁹¹ uz naznaku prava na putovanje kao i prava na putovanje prema uvjetima navedenim u samoj putnoj karti.

Putna karta može glasiti na ime ili na donositelja.²⁹² Hoće li se izdati jedna ili druga putna karta, formalno ovisi o ugovoru stranaka, a stvarno o prijevoznikovojoj volji jer prijevozniku ne mora uvijek biti svejedno tko je putnik kojeg prevozi. Putna karta na ime najčešće se izdaje u slučajevima kada prijevoznik, osim prijevoza, preuzima obvezu o smještaju putnika, te vodi brigu o njegovoj prehrani, zbog čega prijevoznik ima interes znati tko je putnik, odnosno da je putnik točno određena osoba. Iz navedenoga slijedi da se putna karta na donositelja izdaje kad se prijevoznik, osim prijevoza, ne obvezuje putniku ni na kakvu drugu uslugu. Postoje značajne razlike između ovih dviju karata. Prema odredbi čl. 603. PZ-a, prigovor protiv sadržaja putne karte na donositelja može se staviti samo pri njezinu izdavanju, nakon čega je prigovor isključen i karta postaje vrijednosnim papirom. Ovakva odredba upućuje nas na zaključak da putna karta na donositelja ima jači značaj od

²⁹⁰ Čl. 602. st. 2. PZ-a iz 2004.

²⁹¹ Vidi *supra*, str. 85.

²⁹² Čl. 601. st. 2. PZ-a iz 2004.

ostalnih vrijednosnih papira kod kojih se prigovor protiv sadržaja može stavljati dok papir ne prijede u ruke trećih, što doprinosi pravnoj sigurnosti jer bi u protivnom moglo doći do različitih zlouporaba na štetu prijevoznika. Putna karta na donositelja mora nužno sadržavati kao minimum podatke koji pripadaju stvarno bitnim elementima ugovora, jer se u protivnom ugovor ne bi mogao izvršiti. Slijedom toga, odredba Zakonika prema kojoj nepostojanje, neispravnost ili gubitak putne karte ne utječe na valjanost i sadržaj ugovora o prijevozu, ne odnosi se na putnu kartu na donositelja. Za putnu kartu na ime, PZ ne sadrži odredbu o mogućnosti pobijanja njezina sadržaja, međutim, to pravo po načelima općeg obveznog prava postoji i to sve do početka putovanja. Nakon što putovanje započne, radi pravne sigurnosti, treba smatrati da su se stranke suglasile sa sadržajem putne karte. Nadalje, prema odredbi čl. 604. PZ-a, putna karta na ime ne može se prenijeti na drugu osobu bez pristanka prijevoznika. Kod prijenosa putne karte na donosioca, PZ iz 2004. više ne sadrži odredbu kojom se traži pristanak prijevoznika za njezin prijenos nakon što je putovanje već započelo.²⁹³ Putna karta na ime prenosi se ustupanjem, dok se putna karta na donositelja prenosi samom predajom putne karte. Sukladno tome o načinima prijenosa putne karte na odgovarajući se način primjenjuje sve ono što vrijedi za prijenos teretnice na ime i na donositelja.²⁹⁴

Razlika između ovih karata očituje se i u pogledu uvjeta pod kojima je prijevoznik obvezan vratiti prevozninu putniku koji samovoljno odustane od putovanja.

Ako se putnik ukrca bez putne karte koju je morao nabaviti prije ukrcanja, dužan je odmah javiti se zapovjedniku ili drugom ovlaštenom članu posade broda. Zapovjednik putnika bez putne karte može zbog opravdanih razloga iskrcati u kom slučaju će morat platiti prevozninu od luke ukrcanja do luke iskrcaja.²⁹⁵ Ako se takav putnik nije

²⁹³ Čl. 617. st. 2. PZ-a iz 1994. sadržavao je odredbu prema kojoj, ako je izdana putna karta na donositelja, za njezin prijenos nakon što je putovanje započelo, potreban je pristanak prijevoznika. Ova odredba postojala je i u ZPUP-u iz 1978. (čl. 610. st. 2.), a i u ZUIPB-u iz 1959. (čl. 95. st. 2.). O navedenom postoje različita stajališta - vidi MARIN, 2005., str. 8. koji smatra da takvo ograničenje nije bilo utemeljeno; suprotno njemu vidi GRABOVAC, I.: Prijevoz putnika i prtljage u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Komentar, Split, 1979. str. 10., DWORSKI, E.: Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova, II., Svezak 2., Rijeka, 1974. str. 174. - 176.

²⁹⁴ O prijenosu teretnice vidi RASTOVČAN, P. - LUGER - KATUŠIĆ, R.: Vrijednosni papiri, Mjenica i ček, Peto izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Informator, Zagreb, 1985., str. 12. - 14.; vidi isto GRABOVAC, *op. cit.*, bilj. br. 88., str. 44. - 45.

²⁹⁵ Čl. 605. PZ-a iz 2004. Zakon ne propisuje koji su sve opravdani razlozi koji zapovjedniku daju pravo da iskrca putnika. Ovdje se zasigurno radi o više razloga. Pored onih koji se odnose na ponašanje putnika koje je opasno za brod i osobe na njemu i činjenice da se ukrcao na brod bez putne karte, razlogom njegova iskrcajanja može biti odbijanje plaćanja putne karte. Jedan od razloga je i taj što putnik svojim boravkom

pravodobno javio ovlaštenim osobama morat će platiti dvostruku prevozninu za prijeđeni put. Ako se ne može utvrditi u kojoj se luci putnik ukrcao, lukom ukrcaja smatrat će se polazna luka broda.²⁹⁶ Ova zakonska odredba odnosi se na sve putnike bez putne karte bez obzira jesu li kartu mogli nabaviti prije ukrcaja na brod, a svrha joj je izbjegavanje besplatnih prijevoza.

U PZ-u ostaje nejasno ima li prijevoznik, osim dvostruke prevoznine, pravo na posebnu naknadu štete koju mu je boravak putnika bez putne karte prouzročio. Budući da PZ ne sadrži nikakvu odredbu doći će u obzir supsidijarna primjena ZOO-a. Prema odredbama čl. 350. st. 1. ZOO-a iz 2005., vjerovnik i dužnik mogu ugovoriti da će dužnik platiti vjerovniku određeni novčani iznos ili pribaviti neku drugu novčanu materijalnu korist ako ne ispuni svoju obvezu ili ako zakasni s njezinim ispunjenjem ili ako je neuredno ispuni.²⁹⁷ To znači da će prijevoznik imati pravo na naknadu štete za koju dokaže da ju je pretrpio, tako i na dvostruku prevozninu.²⁹⁸

Kao što smo ranije naglasili odredbe PZ-a za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika primijenit će se i u slučaju besplatnih prijevoza. U pojam besplatnog prijevoza međutim, ne ulazi tzv. slijepi putnik (engl. *stowaway*). Pod tim pojmom podrazumijevaju se osobe koje nisu s prijevoznikom ili njegovim zastupnikom (zapovjednikom ili agentom) zaključile ugovor o prijevozu, ne žele platiti prevozninu i koje se bez njihove suglasnosti nalaze skrivene na brodu radi prijevoza.²⁹⁹ Problem slijepih putnika u zadnjih nekoliko desetljeća od beznačajnog postao je sve učestalijim i značajnijim problemom.³⁰⁰ Pravni

onemogućava da se na brod ukrca putnik koji je već s prijevoznikom zaključio ugovor o prijevozu jer bi njegov ukrcaj u tom slučaju bio prekobrajan.

²⁹⁶ Čl. 605. PZ-a iz 2004.

²⁹⁷ Navedeno rješenje novina je u odnosu na ZOO iz 1991.

²⁹⁸ JAKAŠA, 1984., str. 54.

²⁹⁹ Slijepi putnik prijevod je s njemačkog jezika, *Blinder Passagier*, premda neki autori smatraju da bi primjereniji izraz na hrvatskom bio provuklica. Vidi GRABOVAC, *op. cit.*, bilj. br. 88., str. 110. Tako i PAVIŠIĆ, P.: Slijepi putnici i kaznena odgovornost, UPP, Zagreb, 1995., br. 1 - 4, str. 59. - 72. O istom vidi HALLING, C. J. - MEASURES, A. H.: P & I osiguranje, Croatia, Zagreb, 1990., str. 49.

³⁰⁰ Važno je istaknuti da P&I klubovi u načelu snose troškove slijepih putnika koji su nastali od trenutka njihova otkrivanja na brodu do trenutka povratka slijepih putnika u državu podrijetla. Pri tom troškovi koji se nadoknađuju uključuju trošak hrane za vrijeme boravka na brodu, ako je potrebno trošak odjeće, troškove čuvanja ako čuvanje zahtijevaju lokalne vlasti, trošak hotela ako se čuvanje provodi na kopnu, troškove repatrijacije slijepog putnika i ishoda privremenih putnih dokumenata te troškove pratnje ako zrakoplovna kompanija zahtijeva pratnju u zrakoplovu. Klubovi također pokrivaju kazne koje je brodar dužan naknaditi na temelju same činjenice da je slijepi putnik na brodu, pod uvjetom da član dokaže da je poduzeo adekvatne mjere za sprječavanje ukrcaja slijepih putnika. Kako bi se smanjio trošak ovih rizika, klubovi, osim pomoći koju pružaju tijekom postupka iskrcaja slijepih putnika, putem svojih odjela za sprječavanje šteta (*loss prevention*) pružaju svojim članovima i savjete za sprječavanje ukrcaja slijepih putnika i njihovo rano

položaj slijepih putnika pokušao se regulirati Međunarodnom konvencijom o slijepim putnicima (Bruxelles, 1957.)³⁰¹ koja, međutim, nije nikad stupila na snagu zbog velikih razlika u nacionalnim zakonodavstvima po tom pitanju, pa danas ne postoji važeći dokument koji uređuje ovo pitanje.³⁰²

Međutim, temeljno pitanje koje se postavlja kod prijevoza slijepih putnika jest odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede slijepih putnika. Na njih se ne mogu primijeniti propisi o odgovornosti prijevoznika za putnike, budući da slijepi putnik nije putnik u smislu ugovornog odnosa i njegove građanskopravne pozicije u pomorskom pravu. Pri utvrđivanju odgovornosti prijevoznika značajnu ulogu ima činjenica je li slijepi putnik otkriven. Ukoliko nije otkriven utoliko ne postoji niti prijevoznikova odgovornost. Međutim, u slučaju da je slijepi putnik otkriven, odgovornost prijevoznika za povredu tjelesnog integriteta slijepog putnika koji nije s prijevoznikom u ugovornom odnosu, može biti samo izvanugovorna u skladu s načelima općeg obveznog prava. U slučaju primjene općih načela našega obveznog prava, prijevoznik bi za tu osobu odgovarao na temelju pretpostavljene krivnje u skladu s odredbom čl. 1045. ZOO-a. Pritom prijevoznik ne bi smio biti doveden u teži položaj od onoga kada odgovara za putnika općenito.³⁰³ S druge strane, prijevoznik bi prema slijepom putniku trebao imati ista prava kao prema putniku bez putne karte.³⁰⁴

otkrivanje na brodu kroz svoje publikacije, seminare itd. Detaljnije vidi POSPIŠIL, *op. cit.*, bilj. br. 203., str. 94. - 97.

³⁰¹ *International Convention relating to Stowaways*, Brussels, October 10, 1957., donesena na inicijativu CMI-a. U okviru IMO-a donesena je i Rezolucija (Assembly Resolution A.871 (20) with Guidelines on the Allocation of Responsibilities to Seek the Successful Resolution of Stowaways Cases) od 27. 11. 1997. Kako je problem slijepih putnika postao sve češći i veći Facilitation Committee IMO-a predložio je usvajanje navedenih Guidelines kao dopunu široko prihvaćene FAL konvencije (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965) što je i učinjeno usvajanjem ove dopune 10. 01. 2002. i njenim stupanjem na snagu 1. 5. 2003. Vidi IMO Library Services, Information Resources on Stowaways/Migrants/Treatment of Persons Rescued at Sea, www.imo.org/InforResources/mainframe. Stranica posjećena 28. 11. 2010. Prijevod 'Guidelines': Dokumentacija: Smjernice za raspodjelu odgovornosti radi pronalaženja uspješnog rješenja pitanja slijepih putnika, UPP, 38, Zagreb, 1 - 4, 1996., str. 114. -123.

³⁰² Humanitarni motivi Konvencije nalažu zapovjedniku, odnosno nadležnoj vlasti iskrcaja, da mora voditi računa o razlozima koje slijepi putnik iznosi protiv iskrcaja u neku luku ili protiv repatrijacije u neku državu. Odredbe Konvencije ne diraju u prava i obveze neke države članice u pogledu davanja političkog azila. Isto tako, propisi Konvencije ne ulaze u postojeće međunarodne ugovore koji normiraju postupak sa slijepim putnicima. JAKAŠA, 1984., str. 60.

³⁰³ Vidi JAKAŠA, 1984., str. 60. i 61. O prijevozu slijepih putnika CIGOJ, S.: Pomorsko pravo Jugoslavije, Posli pomorske plovlje, Ljubljana, 1975., str. 213. - 214.

³⁰⁴ Tako PAVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 68., str. 264. Moramo naglasiti da problem slijepih putnika, još uvijek nije adekvatno uređen. Naime, na 35. zasjedanju Facilitation Committeea od 12. - 16. siječnja 2009. god., podnesen je godišnji izvještaj prema kojem je u 2005. godini bilo 96 slučajeva sa 209 slijepih putnika, u 2006. godini 244 slučaja sa 257 slijepih putnika, dok se u 2007. godini taj broj povećao na 252 slučaja sa 889 slijepih putnika. Temeljem Rezolucije Skupštine IMO-a broj A. 1027 (26) ovo pitanje stavljeno je na dnevni

4.4.3. Ugovorne stranke

Iz ranije navedene definicije ugovora o prijevozu putnika proistječe da su stranke ugovora o prijevozu: *prijevoznik* i *putnik*. Prema PZ-u prijevoznik³⁰⁵ je definiran kao osoba koja sklapa ugovor o prijevozu ili u čije se ime taj ugovor sklapa, a prijevoz stvarno sam obavlja ili ga obavlja preko tzv. stvarnog prijevoznika.³⁰⁶ Stvarni prijevoznik³⁰⁷ je osoba različita od prijevoznika, koja stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili dijelom, a ona može biti vlasnik broda, naručitelj³⁰⁸ ili osoba koja inače iskorišćuje brod.³⁰⁹ Ovakva definicija odgovara odredbama Atenske konvencije iz 1974. god., koja je i uvela pojam stvarnog prijevoznika. Stvarni prijevoznik odgovara solidarno s prijevoznikom za izvršenje obveza iz ugovora u pogledu dijela prijevoza koji obavlja.³¹⁰

Prijevoznik u smislu odredbe čl. 598. st. 1. PZ-a može biti turistička agencija ili organizator putovanja, što je u suvremenom pomorskom prijevozu sve češći slučaj.

Pojam putnika u plovidbenom pravu ima dvostruko značenje.

U jednom značenju pod pojmom putnika smatra se svaka osoba na pomorskom objektu, osim djece mlađe od jedne godine života, te osoba zaposlenih na brodu u bilo kojem svojstvu.³¹¹ Ovaj pojam putnika odlučan je za primjenu upravno pravnih propisa, prvenstveno onih o sigurnosti broda.

red Facilitation Committee IMO-a radi revizije Guidelinesa iz Rezolucije A.871(20). (IMO Resolution No. A.1027(26): Application and Revision of the Guidelines on the Allocation of Responsibilities to seek the Successful Resolution of Stowaway Cases (Resolution A.871(20), usvojena na skupštini IMO-a 2. 12. 2009. http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D26999/INF-10-Rev-1.pdf. Stranica posjećena 20. 9. 2010. Vidi POSPIŠIL, *op. cit.*, bilj. br. 203., str. 100.

³⁰⁵ Izraz brodar koji je koristio PZ iz 1994. zamijenjen je izrazom prijevoznik. Razlozi za ovu izmjenu leže u činjenici što se izraz prijevoznik upotrebljava u svim međunarodnim instrumentima koji reguliraju materiju ugovora o iskorištavanju pomorskih brodova. Isto tako izraz prijevoznik rabi se i u drugim prometnim granama, zbog čega je ova promjena potrebna radi ujednačavanja unutarnjeg opće prometnog prava. Vidi ČORIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 91., str. 21. Vidi i SKORUPAN, V.: Novine u pravnom reguliranju odgovornih osoba u hrvatskom Pomorskom zakoniku iz 2004., ZPFZ, vol. 56, Zagreb, br. 5, 2006., str. 1343. - 1347. Tako FILIPOVIĆ, V.: Zašto nam više ne treba «brodar» u Pomorskom zakoniku, ZPFZ, vol. 56, Zagreb, Poseban broj, 2006., str. 555. - 565.

³⁰⁶ Čl. 598. st. 1. t. 1. PZ-a iz 2004.

³⁰⁷ Čl. 598. st. 1. t. 2. PZ-a iz 2004.

³⁰⁸ Naručitelj je osoba kojoj se prijevoznik obvezuje prevesti putnike. To može biti putnik, ali ne mora. Pod naručiteljem u navedenom smislu smatra se naručitelj ugovora na vrijeme, odnosno putovanje.

³⁰⁹ Ovdje se misli na brodar u smislu odredbe čl. 5. t. 32. PZ-a prema kojoj je brodar osoba koja je posjednik broda i nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže suprotno, da je brodar osoba koja je u upisniku brodova upisana kao vlasnik broda.

³¹⁰ Čl. 648. - 657. PZ-a iz 2004.

³¹¹ Čl. 5. t. 41. PZ-a iz 2004.

Drugo značenje pojma putnika polazi od stajališta stranaka ugovora o prijevozu. Prema definiciji Zakonika preuzetoj iz Atenske konvencije iz 1974. god.,³¹² putnik je osoba koja se prevozi brodom na temelju ugovora o prijevozu ili koja prati vozilo ili žive životinje koje se prevoze na temelju ugovora o prijevozu stvari.³¹³ Propisi PZ-a o prijevozu putnika primijenit će se na osobu putnika u smislu odredbe čl. 598., dok će se na ostale osobe primijeniti kada je to iznimno određeno. Putnik je, uopće, osoba u čiju se korist zaključuje ugovor o prijevozu.

4.4.3.1. Prava i obveze stranaka

Obveze prijevoznika iz ugovora o prijevozu putnika mogu biti *glavne* i *sporedne*. Glavne su obveze prijevoz putnika i očuvanje putnikova tjelesnog integriteta. U ispunjenju navedenih obveza prijevoznik je dužan osigurati putniku odgovarajući brod kojim će se izvršiti ugovoreno putovanje. Iako PZ ne regulira ovo pitanje, dužnosti prijevoznika da osigura putniku odgovarajući brod proističe iz odredbe čl. 694. ZOO-a iz 2005. kao supsidijarnog propisa prema kojoj je «prijevoznik dužan prijevoz izvršiti sigurno onim prijevoznim sredstvom što je određeno ugovorom o prijevozu i uz one uvjete udobnosti i higijene koji se prema vrsti prijevoznog sredstva i udaljenosti puta smatraju nužnim».

Pritom kod utvrđivanja sposobnosti broda za plovidbu nije dovoljno da sposobnost broda jamči samo fizičku sigurnost putnika, već se u novije vrijeme traži i relativno visoki stupanj udobnosti, što je posebno važno kod duljih putovanja. Ako prijevoznik ne može izvršiti prijevoz ugovorenim brodom, dužan je zamijeniti ga drugim brodom istih ili sličnih, odnosno boljih svojstava od ugovorenog.³¹⁴ Da bi se izbjegli mogući problemi u

³¹² Čl. 1. Atenske konvencije iz 1974. god.

³¹³ Čl. 598. t. 3. PZ - a iz 2004.

³¹⁴ Kako bismo potkrijepili izloženo, neovisno o tome što nije riječ o domaćim presudama, na pojedinim mjestima iznijet ćemo i stavove koje nalazimo u stranoj sudskoj praksi. Time ćemo se voditi kod izlaganja i u drugim poglavljima ovog rada.

Prema presudi engleskog Apelacionog suda od 19. 4. 1967. god. u sporu između Anglo-Continental Holidays, Ltd. c/a Typaldos lines (London), Ltd. «Brodar se ne može pozivati na klauzulu koja mu daje pravo mijenjati brod i intinerer putovanja ako daje brod znatno lošijih svojstava od ugovorenog, odnosno ako promijeni intinerer protivno glavnim svrhama ugovora i njegovim bitnim sastojcima – Putnička agencija koja je pod navedenim uvjetima, pozivajući se na promjenu broda i intinerera, raskinula ugovor ima pravo od brodarara zahtijevati naknadu štete. Putnička agencija kao tužitelj, zaključila je s tuženim brodarom ugovor za krstarenje Sredozemljem. Tuženi je brodar zbog zabune njegovih zaposlenika krivo dodijelio mjesta putnicima pa su neki putnici bili upućeni na drugi brod drugačijih svojstava i to znatno manje tonaže i komfora koji će se na predviđenim odredištima znatno manje zadržavati nego prvotni brod zbog čega je

slučaju zamjene broda, prijevoznici uobičajaju u putne karte unijeti klauzulu koja im dopušta zamjenu broda. U slučaju nemogućnosti stavljanja na raspolaganje ugovorenog broda zbog više sile³¹⁵ ili drugih razloga kojima nije krivnja na strani prijevoznika, prijevoznik će se osloboditi dužnosti naknade štete, ali putnik i dalje zadržava pravo na izvršenje ugovora.

PZ ne daje odgovor na pitanje vremena i mjesta stavljanja broda na raspolaganje, pa će se na odgovarajući način primijeniti odredbe koje se odnose na prijevoz stvari. Brod će biti stavljen na raspolaganje putnicima u mjestu i vremenu kako je to ugovoreno, u pravilu uz obalu, tako da putnik može stupiti na brod neposredno s obale, a ako prijevozniku to nije moguće, on se mora pobrinuti da bude prevezen na brod.

Obveza izvršenja prijevoza putnika obuhvaća pravodobni početak izvršenja putovanja, održavanje reda plovidbe, pravodoban dolazak broda na odredište, tj. putovanje bez prekida, prijevoz bez zakašnjenja i sl. Očuvanje tjelesnog integriteta putnika uključuje obvezu da se putniku osigura minimum prikladnog smještaja na brodu, prehranu na dužim relacijama i sl.³¹⁶ Nadalje, prijevoznik mora za čitavo vrijeme trajanja putovanja uporabom dužne pažnje osigurati da brod bude sposoban za plovidbu, odnosno za prijevoz putnika. Isto tako mora poduzeti sve mjere koje se od njega razborito mogu zahtijevati kako bi putnici bez povrede tjelesnog integriteta stigli na odredište. U izvršenju te obveze

tužitelj raskinuo ugovor, potražujući naknadu štete zbog izgubljene dobiti i nastalih troškova, te za gubitak dobrog glasa kod mušterija. Tuženi brodar pozvao se na klauzulu svojih općih uvjeta koje je prije zaključenja ugovora poslao tužitelju, a koja klauzula glasi: «Brodovi, vozni red, vozarina i itinerer su podvrgnuti promjenama bez prethodne obavijesti.» Rješavajući u navedenom sporu, Apelacioni sud odbio je žalbu tuženoga jer smatra da je brod koji je dan u zamjenu bio sasvim drugih svojstava nego što je onaj prvobitno ugovoreni, te da se u predviđenoj luci imao zadržati samo osam sati, umjesto dva dana, i da je time svrha krstarenja za konkretne putnike promašena, te da se brodar ne može pozivati na predmetnu klauzulu kako bi promijenio bit (predmet i svrhu) zaključenog posla, pozivajući se na precedente od *Glynn and Others v. Margetson & Co. and Others* (1893) do *Sze Hai Tong Bank, Ltd. v. Rambler Cycle Co, Ltd.* (1959). Sud je, stoga zaključio da je brodar prihvatio previše narudžaba za prvi brod i da je prema tome s pokušajem da ove putnike prebaci na drugi brod skrivio bitnu povredu ugovora, pa je prema tome tužitelj bio ovlašten odustati od ugovora i ima pravo na naknadu štete po traženim osnovama. Presuda engleskog Apelacionog suda od 19. 4. 1967., citirano prema PALLUA, E.: Odluke stranih sudova i arbitraža, UPPK, Zagreb, br. 35, 1967., str. 35. - 37. (u daljnjem tekstu UPPK).

³¹⁵ *Supra*, str. 9.

³¹⁶ Što će se smatrati ovim minimumom, ovisi o okolnostima konkretnog slučaja. Dok se ranije ovo pitanje razmatralo kroz preduvjete sigurnosti putnika, danas se uzima u obzir određeni stupanj putnikove udobnosti. Ako nema propisa koji uređuju navedeno pitanje, primijenit će se običaji koji zavise o raznim okolnostima, dužini putovanja, godišnjem dobu i sl. Pobljiže vidi CIGOJ, *op. cit.*, bilj. br. 303., str. 215. - 216. O tome GRABOVAC, I.: Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Književi krug, Split, 2003., str. 295. - 296.

prijevoznik može, pa ako je potrebno i mora, primijeniti silu i prema samom putniku, u razumnim okvirima i prema okolnostima slučaja o čemu svjedoči strana sudska praksa.³¹⁷

Sporedne prijevoznikove obveze one su koje on posebice preuzima tijekom putovanja, a nisu nužne za izvršenje prijevoza, iako su u svezi s prijevozom (npr. briga o prehrani putnika kada ona nije nužna za očuvanje putnikova tjelesnog integriteta). Da bi se ove obveze smatrale sporednima, nije potrebno da se zaključe naknadno tijekom putovanja, već mogu biti uključene u sam ugovor, u kojem se slučaju obveza ugovorena tijekom putovanja uvijek smatra sporednom. Tako se, primjerice, pitanje prehrane može promatrati kao pitanje izvršenja i glavne i sporedne obveze. Naime, nije uobičajeno da se putnik pri prijevozu na duljim relacijama sam brine o svojoj prehrani pa se obveza u tom slučaju smatra glavnom prijevoznikovom obvezom. Osim navedenih postoje i one obveze koje s prijevozom nisu povezane, odnose se na djelatnosti na brodu, a izvan su okvira prijevoznikove prestacije (različite obrtničke usluge, krojačke, brijačke i sl.).³¹⁸

U skladu s odredbom čl. 521. PZ-a prijevoznik je dužan izvršiti prijevoz ugovorenim putem. Ukoliko put nije određen ugovorom, prijevoznik je dužan obaviti putovanje uobičajenim putem,³¹⁹ pri čemu se na odgovarajući način primjenjuju odredbe o prijevozu stvari. Međutim, prijevoznici u putne karte često unose klauzule koje daju prijevozniku slobodu odabiranja plovidbenog pravca i skretanja s njega. Prijevoznik ima pravo zbog opravdanih (razumnih) razloga skrenuti s ugovorenog ili uobičajenog puta. Kao opravdano skretanje smatra se ono poduzeto u cilju spašavanja broda kada su u pitanju ljudski životi, u slučaju izvanrednih okolnosti (nevremena), iskrcaja oboljelog putnika, u kojem slučaju prijevoznik mora dokazati da je stanje putnika bilo takvo da se na brodu nije mogla pružiti odgovarajuća liječnička pomoć. Kao primjer neopravdanog skretanja s puta u pravnoj

³¹⁷ U sporu *Service maritime départemental du Finistere et Cie d'assurances l'Union et Phenix espagnol c/a dame Cortay* povodom tužbenog zahtjeva ozlijeđene putnice, a sukladno izvedenim dokazima, sud je zaključio da zapovjednik broda nije učinio sve što je bilo potrebno da bi se postigla sigurnost putnika. Iako je zapovjednik broda upozoravao putnike na opasnost zbog plovidbe kroz područje poznatom po nemirnom moru, a nevjerojatno se toga dana moglo predvidjeti, u svojim upozorenjima nije postupio dovoljno strogo u zabrani pristupa na palubu za vrijeme prijelaza opasnog područja, zbog čega je sud utvrdio njegovu odgovornost. Također je utvrđeno da je i tužiteljica, koja je tom prilikom ozlijeđena, pogriješila, ostavši na palubi, manjim dijelom pridonijela nesreći koja joj se dogodila i za koju traži odštetu, da se sa ¾ odgovornosti tereti prijevoznika, a sa ¼ žrtvu. O tome vidi MARIN, 2005., str. 10. Spor *Service maritime départemental du Finistere et Cie d'assurances l'Union et Phenix espagnol c/a dame Cortay*, *Le Droit maritime français* 1972., *Annee* 277., str. 31. -34.

³¹⁸ MARIN, *ibidem*. Vidi GRABOVAC, I.: *Odgovornost prijevoznika*, Književni krug, Split, 1989., str. 254.

³¹⁹ Iz prijevoznikove obveze da plovi uobičajenim putem slijedi zaključak o zabrani skretanja s puta.

teoriji navodi se skretanje u svrhu nužnih popravaka zbog nesposobnosti broda za plovidbu koju je prijevoznik mogao izbjeći primjenom dužne pažnje prije i tijekom prijevoza.³²⁰

Glavna putnikova obveza propisana je čl. 599. PZ-a, a odnosi se na plaćanje prevoznine. Uz navedenu glavnu obvezu, putnik ima i određene sporedne obveze: on se mora ponašati disciplinirano, poštivati red na brodu i upute članova posade, ne smije ugrožavati druge osobe, ne smije oštećivati stvari na brodu niti sam brod, mora paziti da prtljaga koju ima uza se ne predstavlja opasnost za druge osobe i tuđu imovinu itd. Visina prevoznine može biti ugovorena za svaki pojedini prijevoz.³²¹ Također može biti utvrđena i pozitivnim propisima ili tarifama prijevoznika, u kojem se slučaju ugovor sklapa po pristupanju. PZ ne sadrži odredbe o tome kada se prevoznina mora platiti. Ako ugovorom nije drugačije ugovoreno, prevoznina se plaća pri izdavanju putne karte, što je u skladu s općim načelom sklapanja ugovora.³²² Prevoznina obuhvaća sve ono što je prijevoznik dužan pružiti putniku. Ako se putovanje produži preko ugovorenog roka iz razloga koji nisu na strani putnika, prevoznina ostaje ista odnosno neće se povećavati. Prijevoznik ima pravo retencije na putnikovoj prtljazi i stvari od vrijednosti koje su mu predane na čuvanje, radi namirenja neplaćene prevoznine i drugih potraživanja prijevoznika prema putniku. Na zadržavanje i prodaju prtljage i stvari od vrijednosti primijenit će se odredbe koje se odnose na prijevoz stvari.³²³

PZ također nema odredbu o prijevozu djece. Pitanje mogu li se i pod kojim uvjetima prevoziti djeca bez plaćanja posebne naknade prijevoznik najčešće uređuje svojim općim uvjetima ili tarifom. Običaj je da se za djecu do sedme godine života ne plaća putna karta. Ako je prijevoznik preuzeo i dužnost opskrbe putnika, može tražiti nadoplatu za dodatni krevet ili hranu.³²⁴

³²⁰ O skretanju s puta više BOLANČA, D.: Pravni problemi pravca putovanja broda i skretanja s puta, Pomorski zbornik, Rijeka, 1992.; o istom vidi GRABOVAC, I.: Analiza klauzula o putnim kartama jugoslavenskih brodara, Split, 1970.; isto JAKAŠA, 1984., str. 17.

³²¹ Čl. 600. PZ-a iz 2004. godine. O tome vidi POSPIŠIL - MILER, *op. cit.*, bilj. br. 137., str. 65. - 66.

³²² JAKAŠA, 1984., str. 18.; isto vidi POSPIŠIL - MILER, *op. cit.*, bilj. br. 137., str. 66.

³²³ Čl. 590. sukladno čl. 444. PZ-a iz 2004.

³²⁴ Vidi JAKAŠA, *ibidem*, str. 19.; isto POSPIŠIL - MILER, *ibidem*.

4.4.4. Odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika prema PZ-u iz 2004.

4.4.4.1. Općenito

Prijevoz putnika i prtljage morem reguliran je člancima 598. - 633. PZ-a iz 2004. čije su odredbe usklađene, Atenskom konvencijom iz 1974. god. kako je izmijenjena Protokolima iz 1976. i 1990. god.

Kada govorimo o ovoj problematici uvodno moramo naglasiti da PZ izričitom odredbom čl. 632. u slučaju smrti putnika utvrđuje načelo jednake odgovornosti prijevoznika za ugovorne i izvanugovorne zahtjeve uz isključivu primjenu odredaba PZ - a za navedene štete. U okviru ovog pitanja javlja se problem određenja pojma tjelesne ozljede. Niti PZ iz 2004. niti ZOO iz 2005. ne definiraju pojam tjelesne ozljede. Ipak, pod tjelesnom ozljedom, uz tjelesnu ozljedu u užem smislu koja podrazumijeva povredu tjelesnog integriteta s vanjskim znakovima ranjavanja, razumijevaju se one štete koje svrstavamo u grupu neimovinskih šteta.³²⁵

4.4.4.2. Temelj odgovornosti

U odnosu na temelj odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika za oštećenje, manjak ili gubitak prtljage te za zakašnjenje u predaji prtljage, odredbe PZ-a iz 2004. usklađene su, kako je prethodno rečeno, s novim međunarodnim instrumentima koji reguliraju materiju prijevoza putnika i prtljage morem.³²⁶

Principi odgovornosti prijevoznika navedeni su u čl. 615. PZ-a. Odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika prema odredbi navedenog članka temelji se na osobnoj krivnji ili krivnji osoba koje za prijevoznika rade ukoliko je šteta nastala pri obavljanju njihovih dužnosti. Prijevoznik načelno odgovara temeljem

³²⁵ LEDIĆ, S.: Ugovor o prijevozu putnika i prtljage morem, magistarski rad, Split, 2005., str. 18. Vidi BRAJKOVIĆ, V.: Ozljede u pomorstvu, Pomorska enciklopedija, Jugoslavenski leksikografski zavod, 5, Zagreb 1981., str. 656.

³²⁶ Dio PZ-a iz 2004. koji regulira materiju ugovora o prijevozu putnika i prtljage donosi jednu terminološku izmjenu u odnosu na raniji PZ iz 1994. jer se umjesto riječi «brodar» upotrebljava riječ «prijevoznik» što je u skladu međunarodnim rješenjima u odnosu na navedenu problematiku.

dokazane krivnje, u kojem slučaju osoba koja traži naknadu štete mora dokazati krivnju prijevoznika ili osoba za koje odgovara, visinu štete, kao i činjenicu da se događaj koji je prouzročio štetu dogodio za vrijeme prijevoza. Ovakvo rješenje PZ je preuzeo iz Atenske konvencije iz 1974. god.³²⁷

Izuzetci od pravila prema kojem prijevoznik odgovara temeljem dokazane krivnje jesu slučajevi kada je šteta posljedica pomorske nezgode. U skladu s odredbama čl. 615. PZ-a prijevoznik odgovara temeljem pretpostavljene krivnje, dok se ne dokaže suprotno, ako su smrt ili tjelesna ozljeda putnika nastale neposredno ili posredno zbog brodoloma, sudara, nasukavanja, eksplozije, požara ili mana broda.³²⁸ Osoba koja zahtijeva naknadu štete pozivajući se na prijevoznikovu odgovornost temeljem pretpostavljene krivnje, mora dokazati da je smrt ili tjelesna ozljeda uzrokovana jednim od navedenih slučajeva, a prijevoznik da bi se oslobodio odgovornosti mora dokazati da nije kriv, odnosno da nema propusta njegove dužne pažnje ili pažnje osoba za koje odgovara, npr. za skrivene mane broda.³²⁹ Pravna pretpostavka prijevoznikove krivnje postoji u interesu zaštite prava putnika, kojemu bi bilo teško dokazati krivnju prijevoznika.³³⁰

Ovakav temelj odgovornosti inače je iznimka u prometnom pravu. Naime, u cestovnom, željezničkom i zračnom prijevozu prijevoznik za sve štete odgovara bez obzira na krivnju, po načelu objektivne odgovornosti (kauzaliteta).³³¹

I u našoj ranijoj pomorskopravnoj teoriji bilo je mišljenja da bi se odgovornost pomorskog prijevoznika za navedene štete trebala temeljiti na načelu objektivne odgovornosti kako je zastupljena u drugim prometnim granama.³³²

³²⁷ Vidi *supra*, t. 4.3.1.2. O tome vidi MILOŠEVIĆ - PUJO, B.: Ugovor o prijevozu putnika i njihove prtljage - osnovne značajke, ZRPFS, god. 41, Split, br. 1 - 2 (73 - 74), 2004., str. 90. - 91.

³²⁸ Princip pretpostavljene krivnje iz čl. 615. st. 1. Zakonika za štete do koje dođe uslijed pomorske nezgode, preuzet je iz čl. 628. st. 1. PZ-a iz 1994., a temelji se na odredbi čl. 3. st. 3. Atenske konvencije iz 1974. O temelju odgovornosti pomorskog prijevoznika vidi GRABOVAC, *op. cit.*, bilj. br. 16., str. 52. - 53. Vidi i BOLANČA, D.: Plovidbene nezgode i odgovornost brodara u plovidbenim poslovima, magistarski rad, Split, 1987., str. 22. i 23.

³²⁹ Za ulaganje dužne pažnje vrijedi isto što i za prijevoz stvari, osim što je kod prijevoza putnika prijevoznik dužan ulagati pažnju za vrijeme cijelog putovanja jer nema propisa po kojem bi prijevoznik bio obavezan ulagati dužnu pažnju samo do odlaska broda iz luke kao što je slučaj kod prijevoza stvari.

³³⁰ Vidi GRABOVAC, *op. cit.*, bilj. br. 16., str. 53. U pogledu temelja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika Republika Slovenija sadrži ista rješenja kao i naš PZ iz 2004. O tome vidi PAVLIHA - VLADIČIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 131., str. 140. - 141.

³³¹ Vidi *infra*, Zračni, cestovni i željeznički prijevoz.

Prijevoznik u skladu s odredbom čl. 614. PZ-a odgovara za štetu što je svojom krivnjom prouzroče osobe koje rade za prijevoznika tijekom obavljanja njihovih dužnosti bez obzira je li on osobno kriv. Prijevoznik će biti odgovoran i za neskrivljena djela ili propuste svojih ljudi ako je on kriv za njihov rad.³³³ Uz krivnju, druga pretpostavka za prijevoznikovu odgovornost jest činjenica da je šteta prouzročena za obavljanja njihovih dužnosti. Osoba koja traži naknadu štete, mora dokazati da je osoba kojom se prijevoznik u svojem poslovanju služi radila izvan okvira svoje dužnosti.³³⁴ PZ kod odgovornosti za štete iz ugovora o prijevozu putnika koje uzrokuju osobe koje za njega rade ne razlikuje njihovu nautičku od komercijalne pogreške, pa će prijevoznik odgovarati za obje djelatnosti.³³⁵

PZ iz 2004. god. ne sadrži precizne odredbe o tome kada i pod kojim će uvjetima odgovarati osobe koje rade za prijevoznika neposredno onome tko je pretrpio štetu, odnosno osobama koje imaju pravo na naknadu štete zbog povrede putnikova tjelesnog integriteta. Navedeno pitanje uređeno je čl. 1061. st. 2. ZOO-a iz 2005. prema kojoj oštećenik ima pravo zahtijevati naknadu štete neposredno od zaposlenika ako je štetu uzrokovao namjerno.

U slučaju podnošenja tužbe protiv osoba kojima se prijevoznik u svojem poslovanju služi za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika nastale u okviru obavljanja njihovih dužnosti, one se mogu koristiti isključenjem ili ograničenjem odgovornosti na koje se može pozvati prijevoznik na temelju odredaba Zakonika.³³⁶ Međutim, osobe koje rade za prijevoznika ili stvarnog prijevoznika ne mogu se pozivati na ograničenje odgovornosti za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika,³³⁷ ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje

³³²BOLANČA, D.: Odgovornost pomorskog broдача za smrt i tjelesne ozljede putnika – problem neusklađenosti pomorskih i općih interesa, Godišnjak: Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse, Zagreb, br. 3, 1996., str. 323. - 329.

³³³Prijevoznik će biti kriv ako nije uložio dužnu pažnju u izboru tih osoba (*culpa in eligendo*), ako nije, kada mu je to bilo moguće, nadzirao njihov rad (*culpa in vigilando*), ako nije davao upute za rad u situacijama kod kojih je morao pretpostaviti da su one potrebne (*culpa in inspiciendo*) te ako je davao naredjenja koja su prouzročila štetu. Ibidem, str. 326.; vidi BOLANČA, D.: Ugovor o prijevozu putnika u novom hrvatskom Pomorskom zakoniku, «Naše more», Dubrovnik, br. 3 - 4, 1994., str. 139. -143. Tako GRABOVAC, *op. cit.*, bilj. br. 293., str. 17. i 18.

³³⁴Ovakvo je stajalište razumljivo budući da posada broda stalno boravi na brodu pa se pretpostavlja da je do protivnog dokaza član posade radio u okviru svojeg zaposlenja.

³³⁵PZ iz 2004. god. kod ugovora o prijevozu stvari u slučaju nastanka štete razlikuje komercijalnu od nautičke pogreške, u kom slučaju prijevoznik neće odgovarati ako je šteta nastala kao posljedica radnji i propusta osoba kojima se prijevoznik služi u svojem poslovanju, u plovidbi ili rukovanju brodom.

³³⁶Čl. 626. st. 1. PZ-a iz 2004.

³³⁷Čl. 620. i 621. PZ-a iz 2004.

ili propusta koje su te osobe učinile u namjeri da prouzroče štetu, bilo bezobzirno i znajući da bi šteta mogla nastupiti.³³⁸

U vezi s navedenim pitanjem izložiti ćemo neka rješenja iz sudske prakse.

Rješavajući povodom zahtjeva ozlijeđene putnice za naknadu štete za tjelesne ozljede, u presudi Općinskog suda u Splitu od 2. listopada 1997. godine, utvrđeno je da je brodar (prijevoznik) odgovoran za štetu putnici koja se ozlijedila pri ukrcaju na trajekt tuženika, kada su joj zbog guranja putnika prilikom ukrcaja na brod brodske ljestve prignječile nogu. Ocijenjeno je da se šteta nastala putnici koja se prevozila trajektom može pripisati krivnji osoba koje rade za brodara. Naime, sudovi su ocijenili da su osobe koje rade za brodara (posada broda), trebale osigurati siguran ulazak putnika kada nastaje gužva zbog velikog broja putnika te micanja platforme ljestava zbog ljuljanja broda. Sudovi su ocijenili da je na toj platformi bio netko od posade broda, (a ne na gornjoj gdje je ulaz na brod), taj bi mogao spriječiti putnike da se nekontrolirano guraju na donju platformu brodskih ljestava.³³⁹

U drugom slučaju, rješavajući povodom zahtjeva ozlijeđenog putnika, presudom Trgovačkog suda u Rijeci utvrđeno je da je prijevoznik kriv i odgovoran za štetu putniku koja je nastala kao posljedica pomorske havarije jer je u konkretnom slučaju zapovjednik isplorio trajektom tijekom olujnog nevremena. Nakon provedene analize i ocjene nalaza Hidrometeorološkog zavoda, sudovi su utvrdili da je pri ukrcaju u brod V. N. u luci P. vjetar bio olujne jačine i da se vrlo rijetko takvo nevrijeme događa, ali je činjenica da se događa i da je takvo vrijeme, odnosno nevrijeme bilo i prije isplavljenja trajekta, ali se zapovjednik odlučio na isplavljenje unatoč nevremenu. Zbog toga je sud zaključio da je

³³⁸ Čl. 626. st. 2. PZ-a iz 2004.

³³⁹ Presuda Općinskog suda u Splitu broj I.P-155/90 od 2. 10. 1997., potvrđena presudom Županijskog suda u Splitu broj Gž-738/98 od 13. 11. 1998., te presudom Vrhovnog suda RH broj Rev-1999/1999 od 18. 3. 2003.

U sporu *Carlaise v. Carnival Corp* radi se o zahtjevu za naknadu štete zbog pogrešnog liječenja putnice, četrnestogodišnje djevojčice, od strane brodske lječnice, na kruzeru *Ectasy*. Po završetku putovanja putnica, koja je i dalje osjećala zdravstvene tegobe, potražila je pomoć drugog liječnika koji je ustanovio puknuće slijepog crijeva (brodske lječnik dijagnosticirao je gripu), što je za posljedicu imalo brojne operacije, infekcije, neplodnost itd. Nakon provedenog postupka Sud je presudio da prijevoznik nije kriv za štetu nastalu zbog nemara lječnika, jer je u svojem poslovanju lječnik samostalan te da prijevoznik nema kontrolu nad njim i njegovim pacijentima. Naime, prijevoznik je u izboru lječnika upotrijebio svu dužnu pažnju koja se zahtijevala od njega, zaposlivši kvalificiranu osobu. U protivnom, prijevoznik bi odgovarao za izbor lošeg lječnika. Spor *Carlise v. Carnival Corp*, February of 2007, Florida Supreme Court – http://www.lipcon.com/landmark_cases_carlise.php. Stranica posjećena 10. 1. 2010.

tuženik J. P. J. kriv i odgovoran za štetu nanесenu putnicima i prtljazi, jer je do štete došlo krivnjom brođara, odnosno zapovjednika trajekta V. N.³⁴⁰

U slučaju izravnog prijevoza³⁴¹ kod kojeg se prijevoz obavlja djelomično i brodovima drugih prijevoznika, prijevoznik koji je ugovorio izravni prijevoz odgovoran je za cijeli ugovoreni put dok će svaki daljnji prijevoznik koji sudjeluje u izvršenju izravnog prijevoza putnika odgovarati samo za štetu nanесenu na dijelu puta na kojem je on obavljao prijevoz. Prema odredbi čl. 652. st. 4. PZ-a za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, prijevoznik koji je sklopio ugovor o izravnom prijevozu i prijevoznik na čijem je dijelu puta šteta nastala odgovaraju solidarno. Ukoliko je prijevoznik koji je zaključio ugovor o prijevozu podmirio tražbinu putnika za štetu za koju odgovara i drugi prijevoznik, imat će pravo regresa prema prijevozniku na čijem je dijelu puta nastala šteta.

Prema PZ-u, ugovorom o prijevozu putnika može se predvidjeti da će prijevoznik koji je sklopio ugovor o prijevozu pribaviti usluge pomorskih i drugih prijevoznika. U tom slučaju ugovorni prijevoznik obvezan je dužnom pažnjom pronaći odgovarajućeg prijevoznika. Za svoj izbor odgovaran je putniku, odnosno naručitelju prijevoza.

Ako se ugovoreni prijevoz obavlja ne samo brodom nego i vozilima kopnenog i zračnog prijevoza, odredbe PZ-a primjenjuju se samo na prijevoz izvršen brodom.³⁴²

4.4.4.3. Granice odgovornosti

4.4.4.3.1. Vrijeme trajanja odgovornosti

Kako smo prethodno rekli, vrijeme prijevoza jedno je od temeljnih pitanja koje je povezano s prijevoznikovom odgovornošću za povredu tjelesnog integriteta putnika. PZ je, regulirajući vrijeme prijevoza, preuzeo rješenje Atenske konvencije iz 1974. god. i njezinih Protokola iz 1976. i 1990. god.³⁴³ Prema odredbi čl. 627. PZ-a prijevoz putnika i ručne prtljage obuhvaća vrijeme za koje se putnik nalazi na brodu, vrijeme za koje se obavljaju radnje ukrcavanja ili iskrcavanja putnika te vrijeme za koje se obavlja prijevoz putnika

³⁴⁰ Presuda Trgovačkog suda u Rijeci broj III.P-3774/94 od 19. 9. 2000. potvrđena presudom Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske XIV.Pž-6212/00 od 5. 11. 2002.

³⁴¹ Odredbe o izravnom prijevozu sadržane su u čl. 648. - 657. PZ-a iz 2004. Prijevoznik koji je ugovorio izravni prijevoz putnika izdaje putniku putnu kartu za cijeli ugovoreni put (izravna putna karta).

³⁴² Više vidi MARIN, 2005., str. 11.

³⁴³ Čl. 1. t. 8 a) Atenske konvencije iz 1974. god.

vodenim putem od obale do broda i obratno, ako je cijena tog sporednog prijevoza uračunata u cijenu putne karte, ili ako prijevoznik stavi putniku na raspolaganje brod koji se koristi za taj prijevoz.³⁴⁴

Citirana zakonska odredba nadalje propisuje da «prijevoz putnika ne obuhvaća vrijeme za koje se putnik nalazi u putničkoj lučkoj stanici ili na kakvom drugom lučkom uređaju na obali prije ukrcaja i poslije iskrcaja».³⁴⁵ Uvođenje ove odredbe praktične je naravi budući da se ponekad u praksi pokaže spornim proteže li se prijevoznikova odgovornost i na navedene prostore.

Što se tiče vremena trajanja odgovornosti, u ranije spomenutom predmetu Općinskog suda u Splitu broj I P-155/90 među strankama je bilo sporno je li tužiteljica pretrpjela tjelesne ozljede tijekom prijevoza odnosno prilikom ukrcavanja. Sud je utvrdio da se tužiteljica ozlijedila dok je bila na nogostupu, tj. platformi koja je bila nekoliko centimetara podignuta od obale, a koja čini sastavni dio brodskih ljestava (siza), što je ocijenjeno trenutkom ukrcavanja na brod te tako obuhvaćeno vremenom prijevoza. Nadalje, u navedenoj presudi ocijenjeno je da prije početka ukrcaja brodar odgovara za povredu putnikova tjelesnog integriteta po pravilima općeg obveznog prava, jednako kao i kada se putnik nalazi u lučkoj odnosno pristanišnoj stanici ili na drugom mjestu određenom za boravak putnika.³⁴⁶

Usto to moramo naglasiti da PZ ne daje odgovore na sva pitanja koja se mogu javiti u pogledu odgovornosti prijevoznika koja se odnose na štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, primjerice kod turističkih putovanja na kojima se često organizira izlazak putnika na kopno. Isto tako može se javiti pitanje početka ukrcaja ili završetka iskrcaja kada se brod nalazi na sidrištu, ako prijevoznik nije stavio na raspolaganje brod, a cijena tog prijevoza nije uračunata u kartu.³⁴⁷

³⁴⁴ Vidi LEDIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 325., str. 19.

³⁴⁵ GRABOVAC, *op. cit.*, bilj. br. 16., str. 52. O tom pitanju vidi CIGOJ, *op. cit.*, bilj. br. 303., str. 222. - 223.

³⁴⁶ Vidi bilj. br. 339.

³⁴⁷ Vidi pobliže JAKAŠA, 1984., str. 24. - 26.

Izvan vremena koje se prema navedenoj definiciji smatra vremenom trajanja prijevoza, prijevoznik će odgovarati izvanugovorno, po načelima građanskog prava bez obzira da li je sklopljen ugovor o prijevozu.

Međutim, osoba koja traži naknadu štete, bez obzira radi li se o dokazanoj ili pretpostavljenoj krivnji prijevoznika, mora dokazati da se događaj koji je prouzročio štetu dogodio za vrijeme prijevoza, te visinu štete.³⁴⁸

4.4.4.3.2. Visina odgovornosti

Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika sukladno čl. 620. st. 1. PZ-a, ograničena je u svim slučajevima na iznos od 175 000 PPV-a po putniku i putovanju.³⁴⁹ Navedeni iznos ograničenja odgovara iznosu koji utvrđuje Protokol Atenske konvencije iz 1990. god.,³⁵⁰ odnosno Protokol iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, iz 1976.³⁵¹

Usklađujući interne odredbe PZ-a iz 2004. s odredbama Protokola iz 1990. god. o povišenju granica odgovornosti za prijevoznike pod svojom jurisdikcijom, možemo reći da se Republika Hrvatska svrstala u red zemalja koje su povisile iznose ograničenja u odnosu na one iz Atenske konvencije iz 1974. god., smatrajući ih preniskima,³⁵² premda smo mišljenja da Republika Hrvatska iako je stranka Protokola, zbog činjenice da Protokol nije stupio na snagu, nije bila obvezna usklađivati iznose ograničenja odgovornosti prema tom Protokolu. Ovo rješenje u skladu je s odredbama čl. 7. st. 2. Atenske konvencije iz 1974.

³⁴⁸ Čl. 3. st. 1. Atenske konvencije iz 1974. god.

³⁴⁹ Ovaj iznos ograničenja odnosi se na putovanje kao cjelinu, kumulirajući sve navedene štete koje pri tome nastanu za putnika na jednom putovanju, iz ugovorne i izvanugovorne odgovornosti prijevoznika. Vidi MARIN, 2005.

³⁵⁰ Prema čl. 633. PZ-a iz 1994. ograničenje odgovornosti iznosilo je 46 666 PPV-a po putniku i putovanju što je odgovaralo iznosu ograničenja utvrđenog Protokolom iz 1976. uz Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 1974.; prema čl. 626. ZPUP-a ograničenje odgovornosti iznosilo je 350 000 dinara po putniku po putovanju.

³⁵¹ Vidi *supra*, toč. 4.3.7.1.

³⁵² UK kao stranka potpisnica Atenske konvencije iz 1974. godine, svojim internim propisima utvrdilo je limit odgovornosti za prijevoznike sa sjedištem u UK-u u iznosu od 300 000 PPV-a s primjenom od 1. 1. 1999. god. smatrajući iznose iz Protokola iz 1990. god., preniskima. Statutory Instrument 1998. No. 2917-The Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (United Kingdom Carriers) Order 1998. *Supra*, bilj. br. 131.

god., koja predviđa da države mogu povisiti iznos ograničenja odgovornosti koji će se primijeniti na prijevoznike pod njihovom jurisdikcijom.³⁵³

U skladu s odredbom čl. 624. PZ-a, prijevoznik i putnik mogu izričito i u pisanom obliku ugovoriti veću svotu ograničenja od zakonske, s tim da pismeni ugovor ne mora biti unesen u putnu kartu, što je također u skladu s rješenjima Konvencije iz 1974. god.³⁵⁴

U tom slučaju stvarni prijevoznik ne odgovara za povišene svote ograničenja odgovornosti koje je prijevoznik preuzeo posebnim ugovorom temeljem čl. 624. Zakonika, osim ako je on na to dao izričiti pristanak u pismenom obliku.³⁵⁵ Međutim, svaka ugovorna odredba sklopljena prije nastupanja slučaja koji je prouzročio smrt ili tjelesnu ozljedu putnika, sa svrhom oslobođenja prijevoznika od odgovornosti, određivanje niže granice odgovornosti od one utvrđene PZ-om, ili oslobođenje prijevoznika tereta dokazivanja ništava je.³⁵⁶

Prijevoznik gubi pravo korištenja ograničenja odgovornosti ako mu se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koje je prijevoznik učinio, bilo u namjeri da uzrokuje štetu, bilo bezobzirno znajući da bi šteta vjerojatno mogla nastati.³⁵⁷

U ranije spomenutoj presudi Trgovačkog suda u Rijeci, koja se temeljila na ZPUP-u, tuženik kao prijevoznik pozivao se na ograničenje odgovornosti. Međutim, sud nije prihvatio taj prigovor jer je utvrđeno da je u konkretnom slučaju zapovjednik isplovio s trajektom tijekom olujnog nevremena, a nije poduzeo sve mjere sigurnosti i vezanja tereta, čime je brodar postupao u krajnjoj nepažnji, jer je znao i mogao znati da može doći do

³⁵³ Čl. 7. st. 2. Atenske konvencije iz 1974. god. glasi: «Bez obzira na st. 1. ovog članka, domaće pravo države stranke ove Konvencije može utvrditi, ako se radi o vozarima koji su državljani te države, višu stopu ograničenja. U obrazloženju Prijedloga PZ-a uz čl. 620. i 621. navodi se: «*Takva su rješenja (iznosi ograničenja odgovornosti) preuzeta iz Protokola na Atensku konvenciju iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1990. godine, koji je Republika Hrvatska ratificirala*». Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka: Prijedlog Pomorskog zakonika, Zagreb, 30. lipnja 2004., str. 289. Tako POSPIŠIL - MILER, *op. cit.*, bilj. br. 137., str. 83.

³⁵⁴ Čl. 624. PZ u svezi čl. 10. st. 1. Atenske konvencije iz 1974. god. O ograničenju prijevoznikove odgovornosti vidi PAVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 142., str. 271.

³⁵⁵ Čl. 624. PZ-a iz 2004.

³⁵⁶ Čl. 631. PZ-a iz 2004.

³⁵⁷ Čl. 623. PZ-a iz 2004. U odnosu na odredbe PZ-a iz 1994. ponašanje koje je uzrokovalo gubitak prava na ograničenje bilo je namjera ili krajnja nepažnja što je u novom Zakoniku zamijenjeno riječju bezobzirno. Novi zakonski tekst iz 2004. donosi strožu odredbu namećući obvezu dokaza da postoji *dolus eventualis* a ne kao do sada kada je bilo dovoljno dokazati da je postojala *culpa lata*. Novi izraz usklađen je s izrazom koji sadrže relevantne međunarodne konvencije. Vidi *supra*, str. 12. i 38.

štete koja je nastupila, pa da stoga nema pravo pozivati se na ograničenje odgovornosti, te da je zbog navedenog tuženik obvezan platiti naknadu štete.³⁵⁸

Prema PZ-u, ako se tužba podnosi protiv osoba koje rade za prijevoznika u okviru poslova koje obavljaju na brodu, one odgovaraju za tjelesni integritet putnika jednako kao i prijevoznik, što znači da se mogu koristiti isključenjem i ograničenjem odgovornosti na koje se može pozvati i prijevoznik na temelju Zakona.³⁵⁹ U tom smislu njihov pravni položaj odgovara pravnom položaju prijevoznika.

Osobe koje rade za prijevoznika neće se moći osloboditi odnosno ograničiti odgovornost ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koje su te osobe učinile, namjerno ili bezobzirno znajući da bi šteta vjerojatno mogla nastupiti, u kojem slučaju odgovaraju neograničeno. Međutim, na te se osobe ne odnosi ugovorno povišenje prijevoznikove odgovornosti.³⁶⁰

Ograničenje odgovornosti vrijedi za ukupnu svotu odštete koja se može postići u okviru svih ugovornih i izvanugovornih tužbi podnesenih na osnovi odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika. Ako se tužba podnosi protiv više osoba (npr. prijevoznika, stvarnog prijevoznika i osoba koje rade za prijevoznika) ukupna svota odštete ne može biti veća od propisane zakonske granice,³⁶¹ što znači da odgovaraju do maksimalnog iznosa od 175 000 PPV-a.

Uz ovako opisano posebno ograničenje, osoba protiv koje je usmjeren zahtjev za naknadu štete može biti ovlaštena koristiti se i tzv. općim, globalnim ograničenjem, gdje se kao krajnja granica odgovornosti prijevoznika za smrt ili tjelesne ozljede putnika prema Zakoniku utvrđuje iznos od 175 000 PPV-a pomnožen brojem putnika koje je brod ovlašten prevoziti temeljem upisnog lista, u skladu s ograničenjem odgovornosti iz Protokola iz 1996., Konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, iz 1976.

³⁵⁸ Presuda Trgovačkog suda u Rijeci broj III.P-3774/94 od 19. 9. 2000. potvrđena presudom Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske XIV.Pž-6212/00 od 5. 11. 2002.

³⁵⁹ Čl. 626. st. 1. PZ-a iz 2004.

³⁶⁰ Čl. 626. st. 2. i 3. PZ-a iz 2004.

³⁶¹ Čl. 628. PZ-a iz 2004.

godine.³⁶² Dakle, globalno ograničenje primjenjuje se u pogledu tražbina svih putnika koji su pretrpjeli štetu u istom događaju.³⁶³

Važno je napomenuti da tražbine s naslova štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika pripadaju tražbinama osiguranim specifičnim založnim pravom, pomorskim privilegijem te će vlasnik broda odgovarati brodom u odnosu na koji je tražbina nastala.³⁶⁴

4.4.4.4. Opseg odgovornosti

4.4.4.4.1. Općenito

Opseg odgovornosti, tj. pitanje koje se sve štete i pod kojim uvjetima mogu nadoknaditi i koje su osobe ovlaštene na isticanje zahtjeva za naknadu štete, treba pojmovno lučiti od ograničenja visine prijevoznikove odgovornosti.

Budući da PZ iz 2004. ne sadrži izričite odredbe o tome koje se sve štete prema našem pravu mogu nadoknaditi u slučajevima smrti i tjelesne ozljede putnika, relevantne su odredbe ZOO-a iz 2005. U tom smislu važnu novinu predstavlja odredba čl. 697. st. 1. ZOO-a kojom je precizno definiran opseg štete koju prijevoznik mora naknaditi povrijeđenom putniku. ZOO iz 2005. donosi i izmjene u pogledu naziva šteta te opsežne izmjene propisa koji se odnose na neimovinsku štetu.³⁶⁵ U slučaju smrti, tjelesne ozljede ili oštećenja zdravlja, prema odredbama čl. 697. st. 1. ZOO-a priznaje se oštećenom pravo na naknadu imovinske i neimovinske štete, odnosno putnik ima pravo na naknadu cjelokupne štete, što je bitna značajka općih odredaba obveznog prava. Zakon, pritom, posebno uređuje naknadu imovinske štete u slučaju smrti, a posebno u slučaju tjelesne ozljede putnika.

³⁶² PZ iz 1994. preuzeo je rješenja izvornog teksta Konvencije iz 1976. god. te opću granicu odgovornosti od 46 666 PPV-a pomnoženih brojem putnika koje je brod ovlašten prevoziti na temelju plovidbenog lista, ali najviše do 25 milijuna PPV-a.

³⁶³ Vidi *supra*, str. 80. - 83.

³⁶⁴ Čl. 241. st. 1. t. 2. Navedene tražbine ulaze u drugi razred tzv. «privilegiranih tražbina» u kojima pripadaju tražbine za smrt ili tjelesne ozljede koje su se dogodile na kopnu ili moru u neposrednoj vezi s iskorištavanjem broda. Rješenja našeg zakonskog teksta u pogledu privilegiranih tražbina preuzeto je iz Međunarodne konvencije o pomorskim privilegijama i hipotekama iz 1993. godine.

³⁶⁵ Umjesto ranijeg izraza materijalna šteta novi Zakon koristi izraz imovinska šteta, a za nematerijalnu štetu uvodi se izraz neimovinska šteta.

ZOO iz 2005. u čl. 1046. daje definiciju štete koja predstavlja umanjenje nečije imovine (obična šteta), sprječavanje njezina povećanja (izmakla korist) i povredu prava osobnosti (neimovinska šteta).³⁶⁶ Iako je bit imovinskih šteta šteta na imovini, tj. štete na subjektivnim imovinskim pravima, u slučaju povrede tjelesnog integriteta putnika nastale štete mogu također imati karakter imovinske štete, gdje se kao posljedica štetne radnje javlja gubitak zarade, uzdržavanja itd. Riječ je o kategorijama koje imaju opipljiv materijalni karakter. Nadalje, neimovinske štete u pravnom smislu znače povredu subjektivnih neimovinskih prava i interesa.³⁶⁷ Za ove povrede karakteristično je da ih subjekt osjeća kao štete iako izravno ne pogađaju njegovu imovinu. Upravo se iz tog razloga, one ne popravljaju u obliku novčanog ekvivalenta (naknade štete), nego u obliku satisfakcije (zadovoljenja).³⁶⁸ Postojanje pojedinih vidova šteta dokazuje se uobičajenim dokaznim sredstvima (medicinskom dokumentacijom, vještačenjem itd.).

4.4.4.4.2. Imovinske štete

Za ocjenu što se što se podrazumijeva pod imovinskom štetom iz čl. 697. mjerodavne su odredbe čl. 1093. - 1095. ZOO-a iz 2005. U slučaju smrti nadoknađuju se ove štete: uobičajeni troškovi pogreba,³⁶⁹ liječenja,³⁷⁰ izgubljena zarada za vrijeme liječenja do smrti,

³⁶⁶ ZOO-78 u čl. 155. definira štetu kao umanjenje nečije imovine (obična šteta) i sprečavanje njezina povećanja (izmakla korist), a i nanošenje drugome fizičkog ili psihičkog bola ili straha (nematerijalna šteta). Bitna razlika između ovih dviju definicija odnosi se upravo na neimovinsku štetu. Prema staroj definiciji ZOO-78 neimovinska šteta sastoji se u pretrpljenim fizičkim i psihičkim bolima te strahu, a nova u povredi osobnosti. Također je izmijenjen naziv nematerijalna u neimovinska šteta.

³⁶⁷ Neimovinska šteta naziva se još i nematerijalnom, imaterijalnom, nenovčanom, neekonomskom, idealnom i moralnom štetom. O pravima osobnosti vidi GAVELLA, N.: *Osobna prava* (I. dio), Zagreb, 2000.; vidi CRNIĆ, I.: *Neimovinska šteta po Zakonu o obveznim odnosima iz 2005.*, Savjetovanje «Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse», Godišnjak 12, Organizator, Zagreb, 2005., str. 1. - 80.; CRNIĆ, I.: *Naknada nematerijalne štete-neka pitanja*, Savjetovanje «Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse», Godišnjak 9, Zagreb, 2002., str. 145. - 167.

³⁶⁸ Ne postoji općeprihvaćena definicija o tome koje se povrede smatraju povredama osobnosti. Prema odredbama čl. 19. st. 2. ZOO-a iz 2005. pod pravima osobnosti razumijeva se pravo na život, tjelesno i duševno zdravlje, ugled, čast, dostojanstvo, ime, privatnost osobnog i obiteljskog života.

³⁶⁹ Zakon govori o «uobičajenim troškovima pogreba» zbog čega je sudska praksa često bila u situaciji zauzimati stajališta o tome što se smatra uobičajenim troškovima pogreba. U sudskoj su se praksi, kao uobičajeni troškovi pogreba, priznavali: a) troškovi samog pogreba, b) troškovi grobnog mjesta i nadgrobnog spomenika, c) troškovi održavanja groba, d) troškovi žalobne odjeće i vijenaca, e) troškovi jela i pića. Vidi Presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske (u daljnjem tekstu VSRH), Gž 1889/76 od 29. 9. 1976., objavljena u Pregledu sudske prakse (dalje PSP), 10/23.; Presuda VSRH, Gž 78/74 od 22. 1. 1975., PSP 8/13; VSRH, Rev 3202/94 od 15. 10. 1997., objavljena u Izboru odluka 1/1998.; Presuda VSRH, Gž 537/81 od 19. 11. 1981., objavljena u PSP 20/66.

³⁷⁰ Vidi Presuda VSRH, Rev 1861/84 od 18. 12. 1984.

izgubljeno uzdržavanje osobama koje je poginuli uzdržavao i osobama koje su po zakonu imale pravo zahtijevati uzdržavanje itd.³⁷¹

Pored šteta smrtno stradalih, javljaju se i zahtjevi teško ozlijeđenih putnika koji zbog nastale tjelesne ozljede mogu trajno ostati nesposobni za rad. Kada se radi o tjelesnim ozljedama nadoknađuju se troškovi liječenja,³⁷² drugi troškovi u vezi s liječenjem, izgubljena zarada zbog nesposobnosti za rad za vrijeme liječenja, izgubljena zarada zbog potpune ili djelomične nesposobnosti za rad, trajno povećane potrebe oštećenika te uništena ili smanjena mogućnost oštećenikova razvoja ili napredovanja itd. U ove troškove, među ostalim, ubrajaju se i troškovi tuđe pomoći i njege.

U ranije spomenutoj presudi Općinskog suda u Splitu broj I.P-155/90 od 2. listopada 1997. godine, priznato je pravo na naknadu imovinske štete za tuđu pomoć i njegu tužiteljici koja se kao putnica prevozila brodom temeljem ugovora o prijevozu putnika morem, kada je zadobila tjelesne ozljede. Nakon što je sud utvrdio odgovornost prijevoznika, štetu tužiteljice, odnosno da je zbog zadobivenih ozljeda tužiteljici bila potrebna tuđa pomoć i njega zbog toga što nakon ozljeđivanja nije bila sasvim samostalna niti lako pokretna, te joj je tuđa pomoć bila potrebna za kućne poslove, za pratnju kod odlaska na previjanje i preglede, odnosno povratka, kao i pomoć kod održavanja osobne higijene i drugih poslova koje iziskuje takav bolesnik.

Popravljanje imovinske štete vrši se isplatom novčane naknade kojom se uklanjaju štetne posljedice nastale uslijed štetne radnje.³⁷³

U slučaju smrti, tjelesne ozljede ili oštećenja zdravlja, naknada imovinske štete u pravilu se određuje u obliku novčane rente. Renta je popravljanje štete u novčanom obliku, čiji ukupan iznos nije poznat u vrijeme odlučivanja o tužbenom zahtjevu, a plaća se u unaprijed utvrđenim iznosima i razdobljima.³⁷⁴ Prema odredbama čl. 1088. st. 1. i 2. ZOO-a, mjesečna se renta plaća mjesečno unaprijed, za određeno vrijeme ili doživotno, ovisno o

³⁷¹ Čl. 1089. st. 1. i čl. 1093. st. 1. ZOO-a iz 2005.

³⁷² Vidi Presuda VSRH, Gž 1460/80 od 25. 2. 1981., objavljena u PSP 19/87; Presuda VSRH, Rev 592/85 od 17. 4. 1985. Više BREŽANSKI, J.: Naknada materijalne štete u slučaju smrti, tjelesne povrede i oštećenja zdravlja, ZPFR, vol. 21., Rijeka, br. 1, 2000., str. 401. - 432.

³⁷³ O naknadi imovinske štete vidi čl. 1085. ZOO-a iz 2005. Vidi CRNIĆ; I.: Odštetno pravo, Zgombić & Partneri, Zagreb, 2008., str. 471.

³⁷⁴ ŽUVELA, M.: Naknada štete u obliku rente, Zbornik radova: Naknada štete, Izdavačko instruktivni biro, Zagreb, 1987., str. 50.

trajanju posljedica koje oštećenik trpi. Rente dosuđene nasljednicima, ovisno o slučaju, znaju dosezati vrlo visoke iznose.

Odredbom čl. 1089. ZOO-a a iz 2005., oštećeniku je priznato pravo na naknadu obične (stvarne) štete te izmakle koristi gdje izgubljena zarada i izgubljeno uzdržavanje ili pomaganje predstavljaju u ovakvim slučajevima izmaklu korist.³⁷⁵

Visina naknade štete određuje se prema cijenama u vrijeme donošenja sudske odluke, osim slučaja kada zakon propisuje drugačije.³⁷⁶ Dakle, iznimno ako zakon ne propisuje drugačije, visina naknade imovinske štete odredit će se prema cijenama u vrijeme donošenja prvostupanjske odluke.

4.4.4.3. Neimovinske štete

Obvezi naknade imovinskih šteta može se pribrojiti naknada neimovinske štete, tj. štete zbog povreda prava osobnosti, za koju se može tražiti pravična naknada. Kao oblici neimovinskih šteta nadoknađuju se fizičke boli, duševne boli zbog smanjenja životne aktivnosti, naruženosti, smrti bliske osobe, teškog invaliditeta bliske osobe i strah.³⁷⁷

Isplatu novčane naknade za pretrpljenu neimovinsku štetu zakonodavac uređuje čl. 1100. ZOO-a iz 2005. Jedan od načina popravljivanja neimovinske štete jest pravo na pravičnu novčanu naknadu.³⁷⁸ Svaka povreda prava osobnosti kao zakonom objektivno priznata neimovinska šteta ne znači bezuvjetno pravo oštećenika na isplatu pravične novčane naknade.³⁷⁹ Pravičnu novčanu naknadu može dosuditi sud u slučaju povrede prava osobnosti – nezavisno od naknade imovinske štete, pod uvjetom da težina povrede i

³⁷⁵ Ovo pitanje uređivala je odredba čl. 266. ranijeg ZOO-a iz 1991. Prema istoj trebalo se raditi o izmaklim koristima koje je dužnik u vrijeme sklapanja ugovora morao predvidjeti kao moguće posljedice povrede ugovora, s obzirom na činjenice koje su mu tada bile poznate ili morale biti poznate.

³⁷⁶ Čl. 1089. ZOO-a iz 2005.

³⁷⁷ Vidi GASPARINI, G.: Naknada materijalne i nematerijalne štete u slučaju smrti, tjelesne ozljede i oštećenja zdravlja člana posade broda, *Odgovornost brodara za smrt i tjelesnu ozljedu člana posade, osiguranje i naknada štete*, ZRPFS, Split, 1997., str. 34. - 39.; KLARIĆ - VEDRIŠ, *ibidem*. ROMŠTAJN, I.: O nekim problemima osnovanosti dosuđivanja novčane naknade nematerijalne (moralne) štete u prijevozu putnika, *Pravni vjesnik*, 11, Osijek, br. 1 - 4, 1995., str. 173. O ovom pitanju vidi *infra*, poglavlja *Cestovni prijevoz* i *Željeznički prijevoz*.

³⁷⁸ Popravljanje neimovinske štete (povrede prava osobnosti) uz pravičnu novčanu naknadu može biti i objavljivanje presude ili ispravka (čl. 1099. ZOO-a iz 2005.).

³⁷⁹ CRNIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 373., str. 558.

okolnosti slučaja to opravdavaju.³⁸⁰ Kod odlučivanja o visini pravične naknade sud će voditi računa o jačini i trajanju povredom izazvanih fizičkih boli, duševnih boli i straha, ali i o cilju kojemu služi ta naknada.³⁸¹ Visina pravične novčane naknade za neimovinsku štetu dosuđuje se prema mjerodavnim okolnostima koje postoje u vrijeme donošenja prvostupanjske presude.³⁸²

Iznosi koji se mogu ostvariti odredit će se u skladu s odlukom Građanskog odjela Vrhovnog suda Republike Hrvatske iz 2002. godine., tzv. «*Orijentacijskim kriterijima*».³⁸³

U sporu za naknadu štete vezanu za povrede koje je tužitelj kao putnik zadobio na brodu koji je imao pomorsku nezgodu sudarivši se s drugim brodom, u postupku revizije protiv pravomoćne presude Županijskog suda u Dubrovniku Vrhovni sud Republike Hrvatske utvrdio je da je u štetnom događaju tužitelj zadobio teške tjelesne ozljede zbog kojih je trpio fizičke bolove, da je pretrpio strah te da je kao posljedica pretrpljene nezgode zaostao i posttraumatski sindrom što sve zajedno predstavlja smanjenje općih životnih i radnih aktivnosti tužitelja od 50%. S obzirom na način nastanka štetnog događaja, vrstu zadobivenih povreda, intezitet i trajanje fizičkih bolova i straha te postotak smanjenja životne aktivnosti tužitelja, a vodeći računa o njegovoj životnoj dobi, sud je presudio da u konkretnom slučaju tužitelj ima pravo na pravičnu novčanu naknadu s osnova fizičkih bolova, straha te duševnih boli zbog smanjenih životnih aktivnosti sve u smislu odredbe čl. 200. tada važećeg ZOO-a. Tuženici su obvezni solidarno isplatiti tužitelju dosuđenu naknadu štete.³⁸⁴

³⁸⁰ Čl. 1100. st. 1. ZOO-a iz 2005.

³⁸¹ Čl. 1100. st. 2. ZOO-a iz 2005.

³⁸² CRNIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 367, str. 15.

³⁸³ U domaćoj sudskoj praksi visina pravične naknade određuje se prema slobodnoj ocjeni suda te prema kriterijima koje je prihvatila sama sudska praksa. Radi izjednačavanja sudske prakse u pogledu visine pravične novčane naknade neimovinske štete, na sjednici Građanskog odjela Vrhovnog suda Republike Hrvatske na održanoj 29. 11. 2002. god. utvrdilo je «*Orijentacijske kriterije*» za dosuđivanje pravične naknade za neimovinsku (nematerijalnu) štetu. Ovi kriteriji objavljeni su u Izboru odluka Vrhovnog suda Republike Hrvatske, broj 1/2003, str. 60. i u CRNIĆ, I.: *Odštetno pravo*, Zagreb, 2004., str. 522. Tako primjerice prema navedenim pravilima, za duševne boli uslijed gubitka djeteta, bračnog druga ili skrbnika djeteta moguće je ostvariti minimalni iznos naknade štete od 220.000,00 kn. Navedeni iznos može se potraživati i za naročito teški invaliditet bliskog srodnika, bračnog ili izvanbračnog druga i djeteta. Vidi CRNIĆ, I.: *Neimovinska šteta*, Organizator, Zagreb, 2006., str. 319. - 324.; vidi KLARIĆ, P.: *Težina povrede prava osobnosti na tjelesno i duševno zdravlje, Naknada neimovinske štete – nove hrvatske Orjentacijske medicinske tablice za procjenu oštećenja zdravlja*, Inženjerski biro, Zagreb, rujan 2010., str. 5. - 13.

³⁸⁴ Presuda broj: GŽ-605/01 od 29. 1. 2004., Presuda VSRH, Rev 655/04-2 od 28. 7. 2004. godine. Vidi i Presudu Općinskog suda u Dubrovniku broj. P. 998/99 od 4. 12. 2000.

Iz izloženog može se zaključiti da opseg šteta za koje prijevoznik odgovara po jednom štetnom događaju može dosegnuti višemilijunske iznose, pri čemu za pokriće svih potraživanja ne bi bio dostatan njegov cjelokupni kapital. Drugim riječima, ako ne postoje određeni zaštitni mehanizmi, zahtjevi za naknadu štete po osnovi ugovorne odgovornosti usmjereni protiv prijevoznika mogu dovesti do njegova stečaja. Iz tog razloga više je nego potrebno postojanje instituta ograničenja odgovornosti koji u prometnom pravu služi zaštititi ne samo interesa oštećenih putnika već i gospodarskih interesa prijevoznika.

Moramo naglasiti da su odredbe ZOO-a o izvanugovornoj odgovornosti istodobno i opće odredbe o odgovornosti za štetu te je odredbama čl. 349. ZOO-a propisano da će se one primjenjivati i na ugovornu odgovornost ako odredbama o ugovornoj odgovornosti nije drukčije propisano.³⁸⁵ Vjerovnik će imati pravo od dužnika zahtijevati naknadu štete koju je pretrpio zbog dužnikova neispunjenja, odnosno zakašnjenja u ispunjenju ugovornih obveza. Temeljem čl. 349. ZOO-a u slučajevima ugovorne odgovornosti, kao i kod izvanugovorne, oštećenik će imati pravo na naknadu obične štete i izmakle koristi, ali i na pravičnu naknadu neimovinske štete koju je dužnik u vrijeme sklapanja ugovora morao predvidjeti kao moguće posljedice povrede ugovora, a s obzirom na činjenice koje su mu tada bile poznate ili morale biti poznate.³⁸⁶

4.4.4.5. Isključenje odgovornosti

Pitanje putnikova doprinosa nastanku štete regulirano je odredbom čl. 619. PZ-a prema kojoj sud može osloboditi prijevoznika od odgovornosti ili njegovu odgovornost ublažiti, ako prijevoznik dokaže da su smrt ili tjelesna ozljeda putnika u cijelosti ili djelomično prouzročeni krivnjom putnika ili ponašanjem koje se ne može smatrati uobičajenim.³⁸⁷ Prijevoznik neće odgovarati ako je povreda tjelesnog integriteta uzrokovana putnikovim normalnim ponašanjem, iz razloga koji su na strani putnika.³⁸⁸ Smatra se da krivnja putnika uključuje i krivnju osoba za koje putnik odgovara.³⁸⁹

³⁸⁵ CRNIĆ, I.: Zakon o obveznim odnosima, napomene, komentari, sudska praksa i prilozi, Organizator, Zagreb, 2006., str. 345.

³⁸⁶ Čl. 346. st. 1. ZOO-a iz 2005.

³⁸⁷ Članak 619. Zakonika temelji se na čl. 6. Atenske konvencije iz 1974. god.

³⁸⁸ Npr. ako putniku pri silasku niz brodske stube pozli, zbog čega padne i bude ozlijeđen.

³⁸⁹ Tako TRIVA, S. i drugi: Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentarskim bilješkama, Narodne novine, Zagreb, 1981., str. 260.

Međutim, prijevoznik je uvijek obavezan poduzimati razumne mjere da do štete ne dođe, ili da se šteta ublaži, pa će stupanj umanjnja, odnosno isključenje odgovornosti prijevoznika ovisiti o ocjeni suda o tome, u kojoj je mjeri prijevoznik, odnosno osobe koje rade za prijevoznika, poduzimanjem razumnih mjera, mogli spriječiti, ili umanjiti štetu.³⁹⁰ Prijevoznik je, prema tome, obavezan uložiti dužnu pažnju radi upozorenja putnika na moguće opasnosti, npr. stavljanjem natpisa na mjesta i prostorije gdje je putnicima zabranjeno ulaziti itd.³⁹¹

4.4.5. Mjerodavno pravo i nadležnost suda

Plovidbeni odnosi s međunarodnim elementom tradicionalno se reguliraju pravilima međunarodnog privatnog prava i to pravilima pomorskog međunarodnog privatnog prava. Republika Hrvatska navedenu materiju regulira Zakonom o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima (u daljnjem tekstu ZRSZ), kojeg je preuzela Zakonom o preuzimanju Zakona o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima³⁹² kao republički zakon koji gotovo u cijelosti kodificira međunarodno privatno i procesno pravo.³⁹³ Pitanje odnosa ZRSZ-a prema drugim zakonima ili međunarodnim ugovorima regulirano je čl. 3. ZRSZ-a u skladu s načelom: *lex specialis derogat legi generali*. Navedeni članak glasi: «Odredbe ovog Zakona ne primjenjuju se na odnose iz čl. 1. ovog Zakona ako su oni regulirani drugim zakonom ili međunarodnim ugovorom». Prema citiranoj odredbi drugi zakoni koji uređuju materiju međunarodnog privatnog prava javljaju se kao *lex specialis* u odnosu na ZRSZ. Slijedom

³⁹⁰ TRIVA i drugi, *ibidem*. JAKAŠA, 1984., str. 43. POSPIŠIL - MILER, *op. cit.*, bilj. br. 137., str. 82.

³⁹¹ Navedeno stajalište izraženo je u francuskoj sudskoj praksi u sporu Sooprayen c/a Cie générale transatlantique iz 1969. god. Sud je u tom sporu oslobodio prijevoznika odgovornosti za štetu zbog tjelesne ozljede djeteta koje je palo s gornjeg kreveta svoje kabine, ocijenivši da su za ozljedu krivi roditelji koji su dijete smjestili na gornji krevet umjesto na donji, ostavivši ga bez nadzora, a od prijevoznika nisu zahtijevali nikakve dodatne zaštitne mjere u pogledu sigurnosti. Pozicija na kojoj se brod tada nalazio, a ni vremenske prilike nisu nametale potrebu poduzimanja posebnih sigurnosnih mjera protiv valjanja i posrtanja broda, zbog čega je sud prijevoznika oslobodio dužnosti naknade štete. Presuda u sporu Sooprayen c/a Cie générale transatlantique od 6. 11. 1969. Droit maritime français 1970., str. 216., vidi JAKAŠA, B.: UPPPK, Zagreb, br. 51, 1971., str. 62.

³⁹² Zakon o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima, Sl. l. SFRJ, br. 43/1982, 72/1982, preuzet Zakonom o preuzimanju Zakona o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima, NN, br. 53/1991. Zanimljivo je da su u jednom periodu odredbe pomorskog međunarodnog privatnog prava bile jedini kodificirani sustav odredaba međunarodnog privatnog prava. Naime, u vrijeme donošenja ZPUP-a, koji je u posebnoj glavi sadržavao odredbe pomorskog međunarodnog privatnog prava, nije bilo opće kodifikacije međunarodnog privatnog prava. Vidi TOMLJENOVIC, *op. cit.*, bilj. br. 98., str. 25.

³⁹³ Vidi više BOSNIĆ, P: Hrvatsko međunarodno privatno pravo, Knjiga 1., Split, 1999., str. 1.

toga odredbe ZRSZ-a ne primjenjuju se na odnose s međunarodnim elementom ukoliko su regulirani drugim zakonima koji znače *lex specialis* za navedenu materiju. Naime, pojedina područja međunarodnog privatnog prava nisu regulirana ZRSZ-om, budući da se radi o specifičnim pravnim materijama koje zahtijevaju pravo uređenje posebnim zakonima.

Također i međunarodni ugovori kojima je Republika Hrvatska vezana imaju značenje *lex specialisa* u odnosu na ZRSZ, zbog čega se odredbe ZRSZ-a ne primjenjuju na odnose s međunarodnim elementom ako su regulirani međunarodnim ugovorom. U praksi odredba čl. 3. o djelovanju međunarodnih ugovora ako se radi o odnosu s međunarodnim elementom, međunarodnim ugovorima daje se prednost pred domaćim pravom. I Ustav Republike Hrvatske, kao i ZRSZ daje prednost međunarodnom ugovoru pred domaćim pravom.³⁹⁴

Naime, odredbe o mjerodavnom pravu i o nadležnosti sudova Republike Hrvatske iz područja pomorskog prava sadržane su u desetom dijelu PZ-a, čl. 966. - 988. U skladu sa zakonskom odredbom čl. 966. odredbe ove glave Zakona primjenjuju se na sve odnose iz pomorske plovidbe. PZ iz 2004. god. u čl. 973. sadrži načelnu odredbu da se na ugovore o pomorskim plovidbenim odnosima, kojima pripadaju i ugovori o prijevozu putnika, odnosno prtljage, primjenjuje pravo koje su stranke izabrale (*lex autonomiae*).³⁹⁵ To znači da je za ugovore o prijevozu putnika sporazum stranaka osnovni kriterij prema kojem se određuje mjerodavno pravo. Međutim, iznimno na ugovore o iskorištavanju pomorskih brodova primijenit će se odredbe PZ-a ako bi putnik primjenom drugog prava bio stavljen u nepovoljniji položaj u odnosu na odredbe PZ-a.³⁹⁶

Ovom odredbom bitno se ograničava sloboda ugovornih strana u uređenju njihovog međusobnog odnosa. Razlog tomu zaštita je putnika kao slabije ugovorne strane.

³⁹⁴ Vidi *supra*, str. 16.

³⁹⁵ Kada govorimo o autonomiji stranaka ona se može temeljiti na sporazumu stranaka, a u drugom slučaju autonomija proizlazi iz propisa koji dopuštaju autonomiju. Danas prevladava stajalište da autonomija ima svoj temelj u propisu koji dopušta da stranke same odrede pravo koje će biti mjerodavno za njihov ugovor. O tome vidi KLASIČEK, D.: Autonomija u međunarodnom privatnom pravu – nove tendencije, ZPFZ, vol. 56., Zagreb, br. 2 - 3, 2006., str. 687. - 715.; KATIČIĆ, N.: Pravila o mjerodavnom pravu i nadležnosti sudova Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije, u: BRAJKOVIĆ - ČOLOVIĆ - FILIPOVIĆ - JAKAŠA - KATIČIĆ - PALLUA - TOMAŠIĆ - TRIVA, *op. cit.*, bilj. br. 88., str. 414.

³⁹⁶ Čl. 974. st. 1. t. 2. PZ-a iz 2004.

Međutim autonomija stranaka nije neograničena. Ona je dopuštena samo kod odnosa s međunarodnim elementom dok su interni ugovori podvrgnuti isključivo mjerodavnosti domaćeg prava te se ugovorom ne može zasnovati mjerodavnost stranog prava.

Uz navedeno, autonomija stranaka ograničena je primjenom dvaju općih instituta međunarodnog privatnog prava. Strano pravo neće se primijeniti u slučajevima kada bi učinak primjene stranog prava bio suprotan Ustavom Republike Hrvatske utvrđenim osnovama državnog uređenja (javni poredak),³⁹⁷ te kada stranke ugovaraju - *in fraudem legis* - strano pravo isključivo radi izbjegavanja primjene prava Republike Hrvatske.³⁹⁸ Da bi se moglo govoriti o zaobilaženju zakona u međunarodnom privatnom pravu moraju biti ostvarene dvije pretpostavke. Jedna je pretpostavka objektivna: promjena poveznice u kolizijskom pravilu dok je druga pretpostavka subjektivna: namjera da se zaobiđe zakon odnosno izbjegne primjena domaćeg prava. Ukoliko ne postoje obje pretpostavke, tada nema ni zaobilaženja zakona.³⁹⁹

Ostali slučajevi koji nisu obuhvaćeni obveznom primjenom hrvatskog prava prema PZ-u tretiraju se kao odnosi s međunarodnim obilježjem i za njih je dopuštena autonomija stranaka u izboru mjerodavnog prava.⁴⁰⁰

Na ugovor o iskorištavanju brodova iza autonomije stranaka dolazi primjena prava koje je s ugovorom u najbližoj vezi. To se pravo primjenjuje u sljedećim slučajevima: a) kada se pravo mjesta koje su stranke izabrale ne može primijeniti i b) kada stranke nisu izričito odredile pravo koje se mora primijeniti, a njihova se namjera o primjeni određenog prava ne može utvrditi ni iz okolnosti slučaja. Ukoliko se ne može utvrditi koje je pravo u najbližoj vezi s ugovorom o iskorištavanju brodova, primjenjuje se: a) pravo mjesta gdje je ugovor sklopljen (*lex contractus*) - za ocjenu glavnih prava i obveza ugovornih stranaka; b) pravo države čiji je državljanin ili čiju državnu pripadnost ima prijevoznik - ako je ugovor o prijevozu putnika ili stvari sklopljen na temelju unaprijed utvrđenih općih uvjeta prijevoznika.⁴⁰¹

³⁹⁷ Čl. 4. ZRSZ-a.

³⁹⁸ Čl. 987. PZ-a iz 2004.

³⁹⁹ Isključena je pojava zaobilaženja zakona kada se radi o poveznicama koje se ne mogu stranačkom voljom mijenjati ili kada se fraudolozna namjera ne može dokazati. Promjenjiva je poveznica primjerice, državna pripadnost broda, dok su s druge strane stalne poveznice npr. mjesto gdje nekretnina leži, mjesto gdje je nastala šteta, i dr. Kod stalnih poveznica a priori je isključena mogućnost upućivanja na neko drugo pravo. O tome vidi SAJKO, *op. cit.*, bilj. br. 254., str. 141. -142.

⁴⁰⁰ O tome vidi PAVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 192., str. 663. Vidi BOSNIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 393., str. 45. - 48.

⁴⁰¹ Čl. 975. PZ-a iz 2004.

U slučaju da se ne može utvrditi pravo najbliže veze, na način ispunjenja sporednih prava i obveza ugovornih strana, primjenjuje se pravo mjesta gdje su pojedine radnje obavljene, odnosno gdje su morale biti obavljene.

Odredbom čl. 46. ZRSZ-a propisana je opća međunarodna nadležnost sudova Republike Hrvatske. Međutim, ZRSZ ne sadrži posebnu odredbu o međunarodnoj nadležnosti u ugovornim sporovima.

Što se tiče pitanja nadležnosti hrvatskog suda za sporove s međunarodnim elementom ona će postojati samo ako je izričito utvrđena zakonom ili međunarodnim ugovorom.⁴⁰² U slučaju da zakonom ili međunarodnim ugovorom nije izričito propisana nadležnost suda u Republici Hrvatskoj za određenu vrstu spora, osnova za njegovu nadležnosti proizlazi iz čl. 52. ZPP-a o mjesnoj nadležnosti suda u Republici Hrvatskoj.⁴⁰³ Navedenom odredbom ZPP je regulirao pitanje nadležnosti sudova u sporovima s međunarodnim elementom. Ako se radi o sporovima koji nemaju međunarodni karakter, sudovi u Republici Hrvatskoj sude u parničnom postupku u granicama svoje stvarne nadležnosti.

Nadalje Atenska konvencija iz 1974. god. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, kojom je Republika Hrvatska obvezana, određuje pitanje nadležnosti suda za tužbe s naslova naknade štete pri prijevozu putnika i prtljage morem. Temeljem ovog međunarodnog ugovora može se uspostaviti nadležnost hrvatskog suda.⁴⁰⁴

PZ u čl. 988. t. 2. propisuje isključivu nadležnost hrvatskog suda u sporovima koji nastanu u tijeku u vezi s postupkom ograničenja koji provodi hrvatski sud. U pogledu mjerodavnog prava odredbom čl. 972. Zakonika na ograničenje odgovornosti broдача ili druge fizičke ili pravne osobe koja je prema ovom Zakonu s njim izjednačena primjenjuje se pravo državne pripadnosti broда.⁴⁰⁵ U nastavku iste odredbe slijedi da će se primijeniti

⁴⁰² Čl. 27. ZPP-a i čl. 47. ZRSZ-a.

⁴⁰³ Zakon o parničnom postupku, NN, br. 53/1991, 91/1992, 58/1993, 112/1999, 88/2001, 117/2003, 88/2005, 02/2007, 84/2008, 123/2008.

⁴⁰⁴ Protokol Atenske konvencije iz 2002. god. određuje i nadležnost sudova u slučaju podizanja izravne tužbe. Vidi *supra*, toč. 4.3.4.5.

⁴⁰⁵ Detaljnije o državnoj pripadnosti broда kao kriteriju izbora mjerodavnog prava u pomorskim sporovima s međunarodnim elementima vidi MEDIĆ MUSA, I.: Hrvatsko pomorsko i zračno međunarodno privatno pravo izvanugovorne odgovornosti za štetu, magistrski rada, Split, 2002., str. 32. - 37. Vidi BOLANČA, D.: Pomorsko pravo (odabrane teme), Split, 1999., str. 101.

odredbe PZ-a ako su njegove odredbe o ograničenju odgovornosti strože od propisa države čiju državnu pripadnost brod ima.

Za sporove o prijevozu putnika odredba čl. 34. b. t. 6. ZPP-a propisuje da trgovački sudovi u parničnom postupku u prvom stupnju sude, među ostalim, i u sporovima koji se odnose na brodove i plovidbu morem i unutarnjim vodama, te u sporovima na koje se primjenjuje plovidbeno pravo (plovidbeni sporovi), osim sporova o prijevozu putnika. Dakle, za suđenje u pomorskim sporovima, tj. u sporovima na koje se primjenjuje pomorsko pravo – stvarno će biti nadležan trgovački sud. Međutim, ovo se ne odnosi na pomorske sporove o prijevozu putnika koji su jedini plovidbeni sporovi koji nisu u nadležnosti trgovačkih sudova. Odredbom čl. 34. st. 2. ZPP-a propisano je da općinski sudovi sude u prvom stupnju i u svim drugim sporovima koji nisu u prvostupanjskoj nadležnosti trgovačkih ili nekih drugih sudova. S obzirom na činjenicu da plovidbeni sporovi o prijevozu putnika nisu u nadležnosti ni trgovačkih, ni drugih sudova, temeljem citirane zakonske odredbe, za postupanje u tim sporovima bit će nadležni općinski sudovi.⁴⁰⁶ Moramo skrenuti pozornost da ovakvo rješenje o nadležnosti općinskih sudova za sporove o prijevozu putnika nije zadovoljavajuće. Smatramo da bi prirodi navedenih sporova bolje odgovarala nadležnost trgovačkih sudova budući da trgovački sudovi, kao sudovi specijalizirani za plovidbene sporove najbolje poznaju specifičnosti pravne regulacije pomorskog prijevoza.⁴⁰⁷

Kao potvrdu navedenog izložit ćemo sljedeći primjer. Dana 6. svibnja 1992. brod Ilirija, vlasništvo Jadrolinije sa sjedištem u Rijeci, sudario se s brodom Aurora, u vlasništvu putničke agencije Atlas sa sjedištem u Dubrovniku, u dubrovačkoj luci Gruž. Šest godina poslije, pred Vrhovnim sudom vodi se postupak o rješavanju sukoba nadležnosti do kojeg je došlo u povodu zahtjeva fizičke osobe, putnika na brodu Aurora, koji je ustao tužbom na naknadu materijalne i nematerijalne štete, zbog tjelesnih ozljeda zadobivenih uslijed štetnog događaja. Županijski sud u Dubrovniku ukinuo je prvostupanjsku presudu Općinskog suda u Dubrovniku, te je odlučio da se zahtjev za naknadu materijalne i nematerijalne štete valja raspraviti pred Trgovačkim sudom u Splitu kao stvarno i mjesno nadležnom. Trgovački je sud povodom dostavljenog zahtjeva izrazio

⁴⁰⁶ Ovakav stav zastupa MARIN, 2005., str. 27. O mjerodavnom pravu i nadležnosti suda vidi LEDIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 325., str. 70. - 72.

⁴⁰⁷ Vidi STANKOVIĆ, G.: Neka pitanja stvarne nadležnosti sudova u pomorskim stvarima, Pomorski zbornik, 34, Rijeka, br. 1, 1996., str. 213. - 219.

svoju nenadležnost, te je Vrhovni sud predmetni sukob okončao odlukom o nadležnosti Općinskog suda u Dubrovniku kao stvarno nadležnog. Sud se pozivao na činjenicu da se radi o sporu za naknadu štete putnika na brodu, što je u skladu je s odredbama Zakona o sudovima, koji za predmetne štete predviđaju izuzetak. Naime, prema odredbama Zakona o sudovima, u konkretnom slučaju trgovački sudovi ne mogu suditi u plovidbenim sporovima (sporu o prijevozu putnika), bez obzira na primjenu odredaba Pomorskog zakonika.⁴⁰⁸

Što se tiče budućeg uređenja međunarodne nadležnosti sudova Republike Hrvatske ono u prvom redu ovisi o činjenici pridruživanju Republike Hrvatske EU. Kada Republika Hrvatska postane punopravnom članicom EU, sekundarni izvori europskog prava koji uređuju međunarodnu nadležnost primjenjivat će se kao temeljni izvor pravila o međunarodnoj nadležnosti domaćih sudova. U tom slučaju, u pogledu pitanja koja se odnose na uređenje nadležnosti, priznavanja i izvršenja sudskih odluka primjenjivat će se odredbe Uredbe Vijeća (EZ) br. 44/2001. dok će se pitanja mjerodavnog prava za ugovornu odgovornost za štetu prosuđivati prema Uredbi RIM I.⁴⁰⁹

4.4.6. Zaključna razmatranja

Prethodno izlaganje ukazalo je na svu složenost pravne regulative kojom je uređena materija odgovornosti pomorskog prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika koje nastanu tijekom prijevoza. Naime, predmetna materija normirana je trima vrstama pravila: međunarodnim konvencijama, domaćim propisima te regionalnim propisima EU. U skladu s tim, postojeći sustav pravila o odgovornosti u pomorskom prijevozu za predmetne štete možemo prikazati na sljedeći način.

U pogledu međunarodnopravnog uređenja za štete koje nastanu u međunarodnom prijevozu na države stranke primjenjuju se odredbe važeće Atenske konvencije iz 1974.

⁴⁰⁸ Vidi Rješenje Županijskog suda u Dubrovniku broj Gž. 695/98 od 18. 6. 1998. Presuda Općinskog suda u Dubrovniku broj P. 836/93 od 6. svibnja 1998. Rješenje Trgovačkog suda u Rijeci broj: IX-R1-194/99-4 od 18. listopada 1999., Presuda i Rješenje Trgovačkog suda u Rijeci broj: IX P-1373/2000-22 od 12. 3. 2000.; Presuda Općinskog suda u Dubrovniku broj. P. 998/99 od 4. 12. 2000.

⁴⁰⁹ Vidi *supra*, t. 4.3.6.4. O Uredbi 44/2001 vidi SAJKO, *op. cit.*, bilj. 254., str. 345. - 376. RINGBOM, H.: Eu Regulation 44/2001 and its Implications for the International Maritime Liability Conventions, *Journal of Maritime Law & Commerce*, vol. 35, No., 1, January, 2004., str. 1. – 33., internetska stranica <http://www.jmlc.org/RingbomFinal.pdf> posjećena 19. 1. 2009.

god. i njezinog Protokola iz 1976. god. To znači ostvarivanje prava putnika na naknadu štete u iznosu od 46 666 PPV-a po putniku po putovanju.

Za štete koje nastanu u domaćem prijevozu primijenit će se odredbe nacionalnog zakonodavstva, odnosno PZ-a iz 2004. koji je u velikoj mjeri usklađen s odredbama Atenske konvencije iz 1974. god. Međutim, PZ u zaštiti prava putnika ide korak dalje u odnosu na važeću Atensku konvenciju iz 1974. god., prihvaćanjem iznosa ograničenja od 175.000 PPV-a iz Protokola iz 1990. god., što ujedno znači i bolju zaštitu putnika u domaćem prijevozu u odnosu na naknade koje oštećenici mogu ostvariti za predmetne štete, koje nastanu tijekom međunarodnog pomorskog prijevoza. Ovo je iz razloga što niti Protokol iz 1990. god., niti Atenska konvencija iz 2002. god. nisu stupili na snagu.

U pogledu reguliranja navedene materije značajno je donošenje Uredbe EU 392/2009 čime se dodatno proširuje broj pravnih instrumenata koji uređuju pitanje odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u pomorskom prijevozu. Time se postavlja pitanje njezine primjene u odnosu na Atensku konvenciju iz 2002. god. kao i utjecaja na hrvatsko zakonodavstvo u području odgovornosti pomorskog prijevoznika.

Sama Uredba implementira rješenja Atenske konvencije iz 2002. god., ali donosi i dodatne odredbe, što znači i strožu odgovornost pomorskog prijevoznika prema Uredbi EU u odnosu na Atensku konvenciju iz 2002. god. Kao pravni propis EU Uredba 392/2009 primjenjuje se na štete koje nastanu u domaćem prijevozu unutar države članice EU odnosno na prijevoze između dviju ili više država članica EU u skladu s utvrđenim područjem primjene. Naime, prijevoz između dviju država članica EU koje su stranke Atenske konvencije iz 1974. može se tretirati kao međunarodni prijevoz na koji bi se u skladu s tim mogle primjenjivati konvencijske odredbe. U tom slučaju postavlja se pitanje odnosa odredaba Uredbe 392/2009 koja uređuje pitanje odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika na potpuno drukčijim osnovama u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974. god., izmijenjene Protokolom iz 1976. god. U odnosu pravnih pravila Atenske konvencije iz 1974. i Uredbe 392/2009, ako stranke ugovora o prijevozu obvezuju i propisi EU, ali i odredbe Atenske konvencije iz 1974. god., za štete koje mogu nastati tijekom realizacije ugovora o prijevozu primijenit će se odredbe Uredbe 392/2009.

U situaciji kada se radi o odnosima između država od kojih je jedna stranka međunarodne konvencije (Atenske konvencije iz 1974. god.), a koja nije članica EU, i države članice EU koja nije stranka Konvencije, za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika do primjene će doći nacionalno pravo suda pred kojim se vodi spor (*lex fori*). U slučaju spora između stranaka koje podliježu odredbama Atenske konvencije iz 1974., ali jedna od njih potpada i pod odredbe Uredbe 392/2009, na sporne odnose primijenit će se odredbe Atenske konvencije iz 1974. čije su odredbe zajedničke objema strankama.⁴¹⁰

Kako je EU ratificirala Atensku konvenciju iz 2002. god. kada ista stupi na snagu postavlja se pitanje odnosa odredaba Atenske konvencije iz 2002 god. i Uredbe 392/2009, čije su odredbe, kako smo prethodno rekli strože u odnosu na samu Konvenciju. Međunarodni ugovori koje zaključi EU obvezujući su kako za EU, tako i za njezine države članice, pri čemu će se kriteriji primjene određenih propisa u slučaju nastanka štete primjenjivati kako je ranije izloženo.

U skladu s iznesenim možemo zaključiti da je razina zaštite putnika u EU, odnosno njezinim državama članicama stroža u odnosu na putnike s pravom na naknadu štete koje nastanu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika u međunarodnom pomorskom prijevozu. Ovo posebno u odnosu na važeću Atensku konvenciju iz 1974. god. Tako će putnici u međunarodnom prijevozu ostvariti naknadu štete u iznosu od 46 666 PPV-a, dok će prema Uredbi 392/2009, kada ova stupi na snagu, putnici iz EU moći ostvariti naknadu za iste štete u visini od 250 000 PPV-a, što je pet puta više u odnosu na iznose ograničenja odgovornosti prema Atenskoj konvenciji iz 1974. god. Moramo istaknuti da je u Republici Hrvatskoj Programom Vlade RH za preuzimanje i provedbu pravne stečevine EU iz 2010. godine propisano da se na temelju Uredbe 392/2009 predviđa donošenje Zakona o potvrđivanju Protokola iz 2002. god. na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i prtljage morem iz 1974. god. čime bi se Atenska konvencija iz 2002. god. ratificirala.⁴¹¹ Međutim, to do danas još uvijek nije učinjeno. Ipak, zbog skorog ulaska Republike Hrvatske u EU, a u skladu s Odlukom EU o pristupanju EU Atenskoj konvenciji iz 2002. god. od 12. prosinca 2012., njezina ratifikacija imat će važnu ulogu u budućnosti Republike Hrvatske

⁴¹⁰ Prema odredbi čl. 30. t. 4.b) Bečke konvencije iz 1969. «u odnosima između država stranaka dvaju ugovora i države članice samo jednog od ovih ugovora, ugovor u kojem su članice obje države regulirat će njihova uzajamna prava i obveze».

⁴¹¹ Navedeni Program nalazi se na internetskoj stranici http://www.mvpei.hr/ei/download/2010/02/18/Program_Vlade_za_preuzimanje_i_provedbu_pravne_stečevine Stranica posjećena 15. 12. 2010.

kao europske zemlje jadranske orijentacije. U tom će slučaju biti potrebno izvršiti izmjene i dopune PZ-a budući da isti pitanje odgovornosti pomorskog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika temelji na rješenjima Atenske konvencije iz 1974. god., te njezinim Protokolima iz 1976. i 1990. god. Neovisno o tome, kada Republika Hrvatska postane članicom EU, izravno će se primijeniti Uredba 392/2009. god.

Moramo još jednom naglasiti da je Atenska konvencija iz 2002. god. donesena s ciljem poboljšanja pravnog položaja i veće zaštite putnika u pomorskom prijevozu. Konvencijom je cjelovito izmijenjen sustav odgovornosti u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974. god. uvođenjem dvostupanjskog sustava odgovornosti te usvajanjem objektivne odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika prouzročene pomorskom nezgodom. Ovakvo rješenje praćeno značajnijim povišenjem iznosa ograničenja odgovornosti te obveznim osiguranjem i izravnom tužbom ustanovljava novi, bitno drukčiji sustav odgovornosti, koji putnicima pruža znatno bolju zaštitu, što će se međutim zasigurno negativno odraziti na ekonomski i pravni položaj pomorskih prijevoznika.

Međutim, bržem prihvaćanju Atenske konvencije iz 2002. god. i njezinom stupanju na snagu nije doprinijelo niti donošenje IMO rezerve i smjernica za implementaciju Atenske konvencije iz 2002. god. koje omogućavaju državama da Konvenciji pristupe uz pridržavanje određenih rezervi u odnosu na odgovornost prijevoznika, odnosno obvezno osiguranje za pokriće šteta zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika uzrokovanih terorističkim aktom kao i ratnim rizicima uopće.

S obzirom na aktualnu situaciju možemo zaključiti da međunarodni ugovori koji su na snazi, Atenska konvencija iz 1974. i njezin Protokol iz 1976. god., u pogledu odgovornosti prijevoznika sadrže rješenja koja nisu odgovarajuća s aspekta zaštite putnika, posebno u odnosu na niske granice odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika. Stupanjem na snagu Atenske konvencije iz 2002. god. važećem sustavu odgovornosti na međunarodnoj razini priključit će se novi instrument modificiran IMO rezervama i smjernicama za provedbu, kao i sustav odgovornosti koji će važiti samo u EU, koji je različit u odnosu na Atensku konvenciju iz 2002. god., što nas upućuje na značajne unifikacijske probleme do kojih može dovesti novi sustav odgovornosti.

Ne smijemo zanemariti niti činjenicu da je na području pomorskih obveznih osiguranja donesena Direktiva 2009/20/EU o obveznom osiguranju odgovornosti broдача za pomorske tražbine kako predviđa Konvencija iz 1976. izmijenjena Protokolom iz 1996. godine, što znači daljnju zaštitu putnika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika koje spadaju u štete pokrivenе pomorskim obveznim osiguranjem. To ujedno znači, s obzirom na propisani rok primjene od 01. siječnja 2012. godine, odgovarajuću prilagodbu našeg pomorskog prava, prvenstveno Pomorskog zakonika Republike Hrvatske u odnosu na ovaj međunarodni instrument.

5. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA U UNUTARNJOJ PLOVIDBI

Prijevoz unutarnjim vodama, iako najstariji način prijevoza, desetljećima je bio podcijenjen u odnosu na druge grane prijevoza, u prvom redu cestovni i željeznički. Razlozi tomu su prirodna ograničenja toga načina prijevoza, sporost, nedovoljna prilagodljivost suvremenom prijevozu «od vrata do vrata», ali i postojanje višestrukog pravnog okvira koji koči razvitak ovog načina prijevoza.

Međutim, razvoj gospodarstva, a time i prometa, zagušenost cestovnog prometa, jačanje svijesti o potrebi zaštite i očuvanja okoliša, te brojni drugi razlozi doprinijeli su jačanju svijesti o nužnosti boljeg iskorištavanja prijevoza unutarnjim vodama. S porastom ekonomskog značenja plovidbe unutarnjim vodama uvjetovanog niskim troškovima energije i prijevoza uz značajne ekološke prednosti rasla je i potreba za cjelovitijim pravnim uređenjem tog načina prijevoza na međunarodnoj i nacionalnoj razini.⁴¹²

Unutarnja plovidba (engl. *inland navigation*) je plovljenje na unutrašnjim vodama tj. na rijekama, kanalima i jezerima – vodama koje su zbog ograničenog prostranstva manje izložene meteorološkim nepogodama, koje su mirnije i bez velikih valova, iako su struje jake i brze.⁴¹³ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda (u daljnjem tekstu ZPLUV)⁴¹⁴ navodi da unutarnje vode čine rijeke, kanali i jezera osim rijeka jadranskog sliva u dijelu

⁴¹² MARIN, J.: Promet unutarnjim plovnim putovima, *op. cit.*, bilj. br. 50., str. 179. i 180.

⁴¹³ Prema BRAJKOVIĆ, V.: Unutrašnja plovidba, Pomorska enciklopedija, Zagreb, 1989., sv. 8, str. 339. Pisane podatke o riječnoj plovidbi nalazimo u Egiptu gdje se plovidba odvijala 3 000 godina pr. n. e. na rijeci Nil, zatim rijekama Kine 2 200 pr. n. e. te 2 000 godina pr. n. e. po Eufratu i Tigrisu. Riječna plovidba u prvim počecima razvijala se u donjim tokovima rijeka, gdje se moglo ploviti u oba smjera, uz vodu i niz riječne struje. Prvi počeci ljudske zajednice kao i prve kulture nastale su i razvijale se upravo na donjim dijelovima velikih rijeka Nila, Eufrata, Tigrisa i dr. U Egiptu je već u 14. stoljeću bio prokopan kanal koji je vodio od Pibasta (današnji Zagazig) na Nilu do Crvenog Mora. U 6. stoljeću pr. n. e. Nabukodonosor je regulirao tok Eufrata i Tigrisa. Već u 7. stoljeću pr.n.e. Grci plove Dunavom kojeg nazivaju Istros po svojoj koloniji, koju osnovali na desnoj obali Dunava oko 650. godina p. n. e. *Ibidem*, str. 339.-340. Vidi MARDEŠIĆ, P.: Enciklopedija plovidbe, knjiga I, Beograd, 1948., str. 560. i dalje. Vidi RUDOLF, D: Plovidba, Enciklopedijski riječnik međunarodnog prava mora, Zagreb, 1989., str. 277.

⁴¹⁴ ZPLUV objavljen u NN, br. 109/2007 od 24. 10. 2007. stupio je na snagu 1. 11. 2007. godine kada je prestao važiti ZPUV iz 1998. izmijenjen 2003. i 2006. (Ispravak Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda objavljen je u NN, br. 132/2007.

toka kojim se obavlja pomorska plovidba izuzete su rijeke hrvatskog jadranskog sliva u onom dijelu toka koji je plovani s morske strane.⁴¹⁵

5.1. Međunarodni pravni izvori

Svijest o značenju međunarodnih riječnih tokova razvija se krajem 18. i početkom 19. stoljeća, a sama ideja slobode plovidbe međunarodnim rijekama pretočena je u Završni akt ugovora zaključenih na kongresu u Beču 1815. godine.⁴¹⁶

Navedenim aktom ustanovljena je Centralna komisija za plovidbu Rajnom⁴¹⁷ (CCNR) koja danas ima odlučujuću ulogu u rješavanju svih pitanja vezanih za plovidbu i očuvanje plovidbe Rajnom. Njezina je najznačajnija uloga stvaranje propisa unutarnje plovidbe općenito.⁴¹⁸ Propisi ove Komisije obvezujući su za države članice koje ih moraju implementirati u svoje nacionalno zakonodavstvo.

Međutim, intenzivniji rad na unifikaciji prava unutarnje plovidbe započinje sredinom prošlog stoljeća. Od tog vremena do danas na međunarodnom planu donesen je veći broj instrumenata koji reguliraju režim plovidbe na pojedinim rijekama, sigurnost plovidbe na unutarnjim plovnicama, ograničenje odgovornosti u unutarnjoj plovidbi, prijevoz putnika i prtljage, sudar brodova na unutarnjim plovnicama i dr.

Iako neće biti predmetom naše obrade navest ćemo neke od njih:

⁴¹⁵ Čl. 4. t. 1. ZPLUV-a

⁴¹⁶ Završni akt bečkog Kongresa ustanovio je načela slobode plovidbe a sa svojim aneksima predstavlja prvi pokušaj kodifikacije prava za područje riječne plovidbe te ujedno početak modernog međunarodnog javnog prava plovidbe međunarodnim rijekama. Vidi u: The integration of European Waterways, 10 September 2004., str. 4. <http://www.spinetwork.org/pdf/WG3%20Integration%20Waterways.pdf>. Stranica posjećena 19. 2. 2009.

⁴¹⁷ Okosnicu rajnskog plovidbenog područja čini rijeka Rajna sa svojim pritocima i mrežom sustavno izgrađenih kanala. Rijeka Rajna duga je 1 320 km, a plovna je za brodove preko 1 350 tona od Rheinfeldena u Švicarskoj do ušća u Sjeverno more povezujući tako Švicarsku, Francusku, Belgiju, Nizozemsku i Luksemburg s najvažnijim lukama Sjevernog mora. Proposal of 25. 5. 2004. of the Commission for a Directive of the European Parliament and the Council in regard of harmonized River Traffic Information Services on Inland Waterways in the Community, COM (2004), 392.

⁴¹⁸ Engl. Central Commission for the Navigation of the Rhine (CCNR) sa sjedištem u Mainzu od 1816., potom u Mainnheimu od 1861., a od 1920. godine u Strassbourgu. Vidi http://en.wikipedia.org/wiki/Central_Commission_for_Navigation_on_the_Rhine. Stranica posjećena 19. 2. 2009.

Međunarodna konvencija o režimu plovidbe Dunavom, Beograd, 18. kolovoza 1948⁴¹⁹ koja uređuje slobodu plovidbe Dunavom, uz iznimku kabotaže,⁴²⁰ Revidirana konvencija o plovidbi Rajnom iz 1963. godine,⁴²¹ Konvencija o plovidbi rijekom Mosel iz 1956. godine,⁴²² Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage unutarnjim plovnim putovima (CVN) iz 1976. i Protokol iz 1978. godine,⁴²³ Međunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila u predmetu sudara brodova unutarnje plovidbe iz 1960. godine,⁴²⁴ Konvencija o baždarenju plovila unutarnje plovidbe iz 1966. godine,⁴²⁵

⁴¹⁹ *Convention of Belgrade (BDC) of 18. August 1948.* Konvencija je stupila na snagu 11. 5. 1949. godine. Republika Hrvatska prihvatila je Konvenciju Dodatnim protokolom od 26. 3. 1998. godine u kojem se navodi da se Republika Hrvatska kao slijednica bivše SFRJ, smatra državom potpisnicom Konvencije. Konvencijom je slično kao i za rijeku Rajnu, osnovana Dunavska komisija (Danube Commission-DC) još 1856. godine sa sjedištem u Budimpešti, a članice Komisije su Njemačka, Austrija, Bugarska, Hrvatska, Mađarska, Moldavia, Rumunjska, Rusija, Srbija i Crna Gora, Slovačka i Ukrajina. Članice su ujedno i potpisnice Dodatnog protokola iz 1998. godine. Zadatci Komisije su implementacija Konvencije, izrada jedinstvenog sustava prometnih znakova na Dunavu, izrada generalnog plana za veće radove koji su u interesu plovidbe, harmonizacija sanitarnih, carinskih i dr. odredaba, koordiniranje aktivnosti hidrometeoroloških službi na Dunavu, prikupljanje i objavljivanje statističkih podataka o različitim aspektima plovidbe Dunavom, publikacija nautičkih karata, priručnika, stručne literature i dr. Dunavska komisija donijela je 1986. godine Preporuke za zaštitu od onečišćenja vode na Dunavu od strane riječnog prijevoza. Vidi <http://www.mvp.hr/MVP.asp?pcpid=838>. Stranica posjećena 28. 11. 2010. <http://www.danubecom-intern.org/ENGLISH/SUMMARY/htm - posjećena 28. 11. 2010.>; Zakon o potvrđivanju Dodatnog protokola 1998. godine Konvenciji iz 1948. (NN-MU, br. 13/1998 od 14. 10. 1998.).

⁴²⁰ Dunav, poslije Volge, najveća je rijeka u Europi i 37 u svijetu, dug je 2 857 km, a ima 124 pritoka od kojih su 34 plovna. Na dunavskom plovnom putu najznačajniji i najveći danas izgrađeni objekt jest kanal Rajna-Majna-Dunav dovršen 1992. god., čime je otvoren transeuropski plovni put od Sjevernog do Crnog mora u dužini od 3 500 km. Republikom Hrvatskom rijeka protječe u dužini od 137 km. Detaljnije vidi OSTOJIĆ, M.: Mreža plovnih rijeka Europe i transkontinentski plovni put Rajna-Majna-Dunav, «Naše more», god. 47., br. 1 - 2., Dubrovnik, 2000., str. 38. Vidi TIMMERMANN, H.: Der Rhein-Mein-Donau-Kanal und seine Auswirkungen auf die europäische Binnenschifffahrt, Inaugural - Dissertation zur Erlangung des Grades, 1994., str. 83. - 134.; isto DEBELJAK - RUKAVINA, S.: Odgovornost prijevoznika u Budimpeštanskoj konvenciji o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima, doktorska disertacija, Rijeka, 2006., str. 5. - 6.; vidi ROMŠTAJN, I.: Osnove saobraćajnog prava i osiguranja, Osijek, 1989., str. 139.

⁴²¹ *Convention of Strassbourg of 20 November 1963. koja je revidirala Konvenciju iz Mannheima* od 17. 10. 1868. godine koja je integrirana u Revidiranu konvenciju o plovidbi Rajnom. Izmijenjena Konvencija o plovidbi Rajnom (Konvencija iz Mannheima) najstariji je europski međunarodni ugovor na snazi. Sklopljen je između rajnskih priobitnih država: Belgije, Francuske, Njemačke, Nizozemske i Švicarske. Konvencija uključuje propise o slobodi plovidbe, jednakom tretmanu svih brodara, izuzeću od plovidbenih pristojbi, obvezi država članica u održavanju plovnog puta i dr. Tekst revidirane Konvencije dostupan je na http://www.ccr-zkr.org/Files/convrev_e.pdf. Stranica posjećena 19. 2. 2009.

⁴²² Konvencijom iz 1956. ustanovljena je Komisija za plovidbu rijekom Mosel čije su odluke sadržajno usklađene s odlukama koje donosi Rajnska komisija, a obvezuje sljedeće države: Francusku, Luksemburg i Njemačku. Putem obvezujućih odluka ona uređuje plovidbu rijekom Mosel, u pogledu prometnih pravila, uvjeta za obavljanje poslova članova posade, plovidbenih pristojbi i sl. Detaljnije o Moselskoj komisiji vidi <http://www.moselkommission.org>

⁴²³ *Convention on the contract for the international carriage of passengers and luggage by inland waterways (CVN), Geneva, 6 February 1976 and Protocol 1978 to the Convention 1976, Geneva 5 July 1978.* Konvencija i Protokol nisu stupili na snagu pa je do danas ovo područje nepokriveno odgovarajućom pravnom regulativom. <http://www.unidroit.org/english/publications/proceedings/1999/cd/78-02app-e.pdf>. Stranica posjećena 19. 2. 2009.

⁴²⁴ *Convention relating to the unification of certain rules concerning collisions in inland navigation, Geneva, 15. March 1960.*, stupila je na snagu 13. 9. 1966. Stranke Konvencije su: Austrija, Francuska, Njemačka, Mađarska, Nizozemska, Poljska, Rumunjska, Ruska Federacija, Švicarska, Jugoslavija. Više vidi <http://untreaty.un.org>. Stranica posjećena 19. 2. 2009.

Konvencija o upisu brodova unutarnje plovidbe iz 1965. godine i Protokol 1. i 2. uz Konvenciju,⁴²⁶ Konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika brodova unutarnje plovidbe iz 1973. godine (CLN) i Protokol iz 1978. Konvenciji iz 1973. godine,⁴²⁷ Strazburška konvencija o ograničenju odgovornosti u unutarnjoj plovidbi iz 1988. god. (CLNI)⁴²⁸ Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima iz 2001. godine (CMNI)⁴²⁹ te Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tereta unutarnjim plovnim putovima (ADN) iz 2000. godine⁴³⁰

Materija ugovora o prijevozu putnika unutarnjim plovnim putovima također je bila predmetom međunarodne unifikacije. Tako je 1976. godine u Ženevi, pod okriljem Gospodarske komisije Ujedinjenih Naroda za Europu (UNECE),⁴³¹ usvojena Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage unutarnjim plovnim putovima (CVN), a dvije godine poslije, 1978., usvojen je Protokol uz CVN konvenciju,⁴³² koji je

⁴²⁵ *Convention on the measurement of inland navigation vessels*, Geneva, 15 February 1966., stupila je na snagu 19. 4. 1975. godine.

⁴²⁶ Konvencija i Protokoli stupili su na snagu 24. 6. 1982. godine. Zakon o ratifikaciji Konvencije objavljen je u Sl. l. SFRJ-MU, br. 7/1985. Vidi čl. 33. Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora, NN, br. 53/1991. Republika Hrvatska stranka je Konvencije od 31. 7. 2002. godine. Vidi: <http://www.unidroit.org/english/publications/proceedings/1999/cd/78-02app-e.pdf>. Stranica posjećena 20. 7. 2010.

⁴²⁷ *Convention relating to the limitation of the liability of owners of inland navigation vessels*, Geneva, 1 March 1973 (CLN) and Protocol 1978 to the Convention 1973, Geneva 5 July 1978., nisu stupili na snagu. Vidi <http://www.unidroit.org/english/publications/proceedings/1999/cd/78-02app-e.pdf>. Stranica posjećena 20. 7. 2010.

⁴²⁸ *The 1988 Strasbourg Convention on limitation of Liability in inland navigation (CLNI)*, 4 November 1988, stupila na snagu 1. 9. 1997., a ratificiralo ju je šest država: Belgija, Francuska, Njemačka, Luksemburg, Nizozemska i Švicarska koje su pozvale države članice Dunavske komisije da pristupe toj konvenciji. Vidi <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2007/SC3/ECE-TRANS-SC3-2007-09e.doc>. Stranica posjećena 20. 7. 2010. O tome isto: Strengthening inland waterway transport: Pan-European co-operation for progress, OECD Publishing, European Conference of Ministers of Transport Organisation on for Economic Co-operation and Development, 2006., str. 113. - 114.

⁴²⁹ *Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI)*, 22. June 2001., Konvencija je stupila na snagu 1. 4. 2005. godine. U odnosu na Republiku Hrvatsku Budimpeštanska konvencija stupila je na snagu istog datuma. Odluka o proglašenju Zakona o potvrđivanju Budimpeštanske konvencije objavljena je u NN-MU, br. 10/2004., a Objava o stupanju na snagu Konvencije u NN-MU, br. 2/2005.

⁴³⁰ *European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN)*, Geneva, 26 May 2000. Sporazum nije stupio na snagu. RH je potpisnica Sporazuma od 14. 6. 2000. godine. Vidi http://www.unece.org/trans/danger/publi/adn/adn_treaty.html. Stranica posjećena 20. 7. 2010.

⁴³¹ Engl. *United Nations Economic Commission for the Europe (UNECE)* specijalizirana je ustanova Ujedinjenih naroda koja se bavi ujednačavanjem prava unutarnje plovidbe. Od njezina osnivanja 1947. godine Vijeće UNECE za kopneni promet, bilo je primarno zaduženo za standardizaciju tehničkih i sigurnosnih propisa za unutarnju plovidbu u Europi, a potom se njegova uloga proširila na uređenje imovinskopravnih pitanja prava unutarnje plovidbe.

⁴³² *Convention on the contract for the International carriage of passengers and luggage by inland waterway (CVN)*, Geneva, 6 February 1976 and Protocol 1978 to the Convention 1976, Geneva 5 July 1978. – još nisu stupili na snagu. FILIPOVIĆ, V.: Prijevod Nacrta Konvencije o ugovoru u međunarodnom prijevozu putnika i prtljage u riječnoj plovidbi (CVN), UPPPK, Zagreb, br. 68, 1975., str. 2. - 32.

umjesto zlatnog franka koji se koristio u CVN-u, uveo PPV kao obračunsku jedinicu za izračun granica prijevoznikove odgovornosti.

Iako uvjeti za stupanje na snagu CVN konvencije nisu bili posebno strogi, tražilo se polaganje samo triju isprava o obvezivanju, Konvencija nije stupila na snagu jer se njome obvezala samo jedna država.⁴³³ Samim time ni Protokol iz 1978. godine nije stupio na snagu, a posljedica je toga da danas nije na snazi niti jedan međunarodni ugovor koji cjelovito uređuje prijevoz putnika i prtljage unutarnjim plovnim putovima.⁴³⁴ Naime, prema odredbi čl. 4. st. 2. Protokola CVN konvencije, Protokol ne može stupiti na snagu prije nego što stupi na snagu CVN konvencija.

Uz navedene dokumente svakako treba spomenuti Europski ugovor o glavnim unutarnjim plovnim putovima od međunarodnog značaja (AGN),⁴³⁵ kojim je uspostavljena međunarodno dogovorena europska mreža unutarnjih plovnih putova i luka te jedinstvena infrastruktura i operativni parametri kojima bi oni trebali odgovarati. Glavni unutarnji plovni putovi prema ovom dokumentu putovi su «sjever–jug», koji osiguravaju pristup pomorskim lukama te prometno i gospodarski spajaju države europskog sjevernomorskog područja preko Podunavlja s državama sredozemnog područja. Prema AGN ugovoru plovni putovi rijeke Save, Drave, Dunava i budućeg kanala Dunav-Sava⁴³⁶ uvrštavaju se u

⁴³³ Ruska Federacija. *UNECE Transport Agreements and Conventions*. Stanje se odnosi na 10. 8. 2010.

⁴³⁴ Konvencija i Protokol nisu stupili na snagu pa je do danas ovo područje nepokriveno odgovarajućom pravnom regulativom. Vidi <http://www.unidroit.org/english/publications/proceedings/1999/cd/78-02app-e.pdf>. Stranica posjećena 10. 8. 2010.

Razlozi neuspjeha CVN konvencije su različiti. Među tim razlozima valja naglasiti da neke europske zemlje, primjerice Švicarska, smatraju da ne postoji potreba za međunarodnom unifikacijom prijevoza putnika u unutarnjoj plovidbi, dok su s druge strane neke zemlje poput Ukrajine, istaknule da su zadovoljne s postojećom regulacijom te materije. Uz te jedan od prigovora koji je upućen CVN konvenciji jeste pitanje granica odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika, koje jedne zemlje drže preniskima, a druge previsokima. Više o razlozima neobvezivanja CVN konvencijom vidi <http://www.unece.org>. Stranica posjećena 10. 8. 2010.

⁴³⁵ *European Agreement on Main Inland Waterways of International Importance (AGN)*, Geneva, 19 January 1996., stupio je na snagu 26. 7. 1999. godine. Potpisalo ga je sedamnaest država a danas su stranke ugovora 14 država između kojih i Republika Hrvatska koja je AGN ugovor potpisala u Helsinkiju 24. 6. 1997. godine, a Hrvatski sabor ga je potvrdio 12. 11.1998. Odluka o proglašenju Zakona o potvrđivanju AGN ugovora objavljena je u NN-MU, br. 16/1998. http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_06_TINF_AGN.html. Stranica posjećena 15. 8. 2010.

⁴³⁶ Kanal Dunav-Sava omogućio bi integraciju hrvatskih plovnih putova te vezu transeuropskog unutarnjeg plovnog puta Rajna-Majna-Dunav s morem, odnosno s hrvatskim morskim lukama Rijeka i Ploče. Prva zamisao o gradnji višenamjenskog kanala Dunav-Sava nastala je još 1737. godine koji je naziv «višenamjenski» dobio zbog toga što je predstavljao stratešku građevinu koja bi riješila pitanja prometa, vodnog gospodarstva, unaprjeđenja poljoprivrede i razvitak naselja. Više MARUŠIĆ, J. - KOLOVRAT, I. - BRKIĆ, B.: Višenamjenski kanal Dunav-Sava i nova luka Vukovar – osnovni pokazatelji o izvršenim poslovima do kraja 2002. godine i planu u 2003. i 2004. godine 3. hrvatska konferencija o vodama, Hrvatske vode u 21. stoljeću, Zbornik radova, Hrvatske vode, Osijek, 2003. str. 844.; vidi i ROMŠTAJN, I.: Izgradnja

mrežu europskih plovnih putova, a luke u Osijeku, Vukovaru, Slavenskom Brodu i Sisku u mrežu luka otvorenih za međunarodni promet. Pored ovog ugovora važnu ulogu ima Okvirni sporazum o slivu rijeke Save i Protokol o režimu plovidbe uz Okvirni sporazum o slivu rijeke Save⁴³⁷ te Deklaracija o uspostavi Procesu suradnje u Podunavlju.⁴³⁸

Značajnu ulogu u reguliranju prava unutarnje plovidbe imaju autonomni izvori prava. Na međunarodnom planu to su Opći uvjeti prijevoza za zajednički promet Dunav-more,⁴³⁹ Opći uvjeti prijevoza dunavskih brodarstava, Opći uvjeti prijevoza rajnskih brodarstava i Pravila zajedničkih havarija.

Opći uvjeti dunavskih brodarstava sastavni su dio tzv. Bratislavskog sporazuma zaključenog 26. studenoga 1955. godine u Bratislavi, a sačinjavala su ga pojedina istočnoeuropska brodarstva: Bugarske riječne plovidbe, Mađarsko brodarstvo, Rumunjsko morsko i riječno brodarstvo, Čehoslovačka dunavska plovidba i Sovjetsko podunavsko

kanala «Dunav-Sava» gospodarski je izazov za XXI. stoljeće i postat će «hrvatski riječni Suez», Pravni vjesnik, 14, Osijek, br. 1 - 4, 1998., str. 126. - 131.

⁴³⁷ U okviru Pakta o stabilnosti za jugoistočnu Europu, na inicijativu BiH kao zemlje supredsjedateljice II. Radnog stola, tijekom 2001. godine pokrenuta je Inicijativa za sliv rijeke Save o upravljanju slivom rijeke Save sa ciljem osposobljavanja rijeke Save za prijevoz robe i ljudi, pravno reguliranje rijeke Save kao jednog od važnih prometnih putova, te promicanje održivog razvoja njezina slivnog područja regulacijom korištenja, zaštite i gospodarenja vodom savskog bazena i pripadajućih resursa. U Kranjskoj Gori su 3. 12. 2002. godine države Bosna i Hercegovina, Hrvatska, Srbija i Crna Gora (tadašnja Jugoslavija) te Slovenija potpisale Okvirni su sporazum (*Framework Agreement on the Sava River Basin – FA*), zajedno s Aneksom I. Ugovoru – Statut Međunarodne komisije za sliv rijeke i Aneks II. – Arbitraža, te Protokolom o plovidbi (*Navigation Protocol*). Sporazumom je predviđeno osnivanje Savske komisije, međunarodnog tijela sastavljenog od predstavnika stranaka Sporazuma, koja će donositi odluke vezane uz sigurnost i uvjete plovidbe, uvjete financiranja izgradnje plovnih putova i njihovu održavanje, odluke o donošenju i izvršavanju godišnjeg i drugih zajednički utvrđenih planova i programa, te davati preporuke strankama u svim drugim pitanjima s ciljem provedbe Okvirnog sporazuma. Međunarodna komisija za sliv rijeke Save konstituirana je 27. 6. 2005. godine sa sjedištem u Zagrebu, a na njenom čelu svake tri godine trebao bi biti predstavnik druge zemlje, potpisnice Sporazuma. Detaljnije vidi <http://www.mzopu.hr/default.aspx?id=5488>. Stranica posjećena 15. 8. 2010.

Hrvatski sabor je na sjednici od 17. 7. 2003. godine donio Zakon o potvrđivanju Okvirnog sporazuma o slivu rijeke Save, koji je objavljen u NN-MU, br. 14/2003. Uredbu o objavi Protokola o režimu plovidbe uz Okvirni sporazum o slivu rijeke Save Vlada RH donijela je u lipnju 2004. godine, NN-MU, br. 6/2004. Okvirni sporazum o slivu rijeke Save i Protokol o režimu plovidbe uz Okvirni sporazum o slivu rijeke Save stupili su na snagu za Republiku Hrvatsku 29. 12. 2004. godine. Objava o stupanju na snagu objavljena je u NN-MU, br. 1/2005, a Ispravak objave o stupanju na snagu u NN-MU, br. 2/2005.

⁴³⁸ Na inicijativu Austrije i Rumunjske te Europske komisije kao i Pakta o stabilnosti za jugoistočnu Europu u Beču je 27. 5. 2002. godine održana 1. Konferencija ministara vanjskih poslova država iz podunavskog bazena kojom je formalno uspostavljen Proces suradnje u Podunavlju - Danube Co-operation Process kada je prihvaćena Deklaracija o uspostavi Procesu suradnje u Podunavlju (*Declaration On the Establishment of the Danube Co-operation Process*). U Deklaraciji se promiče suradnja na šest osnovnih područja: gospodarski razvoj, plovidba, zaštita okoliša, turizam, kultura te sub-regionalna suradnja. Vidi više DEBELJAK – RUKAVINA, *op. cit.*, bilj. br. 420., str. 13. - 14.

⁴³⁹ Tekst u UPPPK iz 1969., br. 43, str. 4. - 33.

brodarstvo. Dunavski Lloyd iz Siska pristupio je Bratislavskim sporazumima 1968. godine.⁴⁴⁰

Ipak valja naglasiti da u okviru unifikacije prava unutarnje plovidbe veći broj međunarodnih ugovora nije ispunio uvjete za stupanje na snagu.

5.2. Domaći pravni izvori

U Republici Hrvatskoj unutarnjoj plovidbi, premda nedovoljno razvijenoj, pripada značajno mjesto, između ostalog i zbog važnosti međunarodnih odnosno međudržavnih plovnih rijeka, kakve su Dunav, Sava⁴⁴¹ i Drava.⁴⁴² Unutarnja plovidba u Republici Hrvatskoj regulirana je nizom zakonskih i podzakonskih akata.⁴⁴³

Kada govorimo o pravnim izvorima unutarnje plovidbe, pravo unutarnje plovidbe u svojim počecima bilo je regulirano trgovačkim zakonima,⁴⁴⁴ odnosno općim uvjetima (Tarifama) kao ugovornim pravom. Za prijevozne odnose vrijedila su pravila poduzeća riječnog brodarstva na koja su, u smislu adhezijskih ugovora, pristajali korisnici svojim pristupanjem vozarskom poslu.⁴⁴⁵ Pravo unutarnje plovidbe normirano je prvi put, zajedno s pomorskim pravom 1977. godine ZPUP-om. Objedinjavanje propisa o pomorskoj i unutarnjoj plovidbi u jedan zakonodavni akt nastalo je kao posljedica srodnosti ovih dviju materija. Budući da su instituti prava unutarnje plovidbe sadržajno analogni institutima pomorskog prava, u slučaju posebne kodifikacije navedene materije najveći broj propisa morao bi se ponavljati, zbog čega je bilo puno lakše predvidjeti samo odstupanja koja su bila nametnuta u nebitnim odnosima koji se razlikuju u dvjema plovidbama.⁴⁴⁶ Ovim

⁴⁴⁰ Vidi ROMŠAJN, *op. cit.*, bilj. br. 420., str. 140.; vidi POLIĆ – ĆURČIĆ, V.: Odgovornost za zakašnjenje u prijevozu robe prema međunarodnom i jugoslavenskom pravu, Narodne novine, Zagreb, 1991., str. 80 - 82.

⁴⁴¹ Rijeka Sava nakon Dunava najznačajniji je, a ujedno i najduži plovni put u Republici Hrvatskoj čija dužina iznosi 950 km., a plovna je od ušća rijeke Kupe odnosno do Siska što je 593 km. HORVAT, L.: Pravo unutarnje plovidbe, Zagreb, 2003., str. 134.

⁴⁴² Rijeka Drava desni je pritok Dunava, a Hrvatskom protječe u dužini od 305 km. Vidi DEBELJAK – RUKAVINA, *op. cit.*, bilj. br. 420., str. 6.

⁴⁴³ Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture: Pregled zakonskih i podzakonskih akata: <http://www.mmpi.hr/default.aspx?id=888>. Stranica posjećena 30. 8. 2010.

⁴⁴⁴ Prema starom hrvatskom Trgovačkom zakonu vozarskim poslom smatran je i prijevoz «po rijekah i vodah unutarnjih (paragraf 393)». Tako BRAJKOVIĆ, V.: Međunarodno transportno pravo, Zagreb, 1957., str. 83.

⁴⁴⁵ Vidi JAKAŠA, *op. cit.*, bilj. br. 282., str.13.

⁴⁴⁶ LJUBIČIĆ, LJ.: Trendovi razvitka odgovornosti prijevoznika (brodara) unutarnje plovidbe u prijevozu stvari (robe), magistarski rad, Split, 2007., str. 22.

Zakonom prihvaćen je mješoviti sustav uređivanja prava unutarnje plovidbe u odnosu na pomorsku plovidbu jer je unutarnja plovidba uglavnom regulirana pravilima pomorskog prava, međutim, specifičnosti unutarnje plovidbe ipak su u ovom propisu uzete u obzir, te su kao takve regulirane odvojeno posebnim propisima ZPUP-a.⁴⁴⁷ Zakonom o preuzimanju saveznih zakona u oblastima pomorske i unutarnje plovidbe koji se u Republici Hrvatskoj primjenjuju kao republički zakoni, ZPUP se primjenjivao kao hrvatski zakon za unutarnju plovidbu sve do donošenja Zakona o plovidbi unutarnjim vodama Republike Hrvatske 1998. godine koji je izmijenjen i dopunjen 2003. i 2006. godine. Naime, bilo je nužno, ali i gospodarski značajno, da Republika Hrvatska kao podunavska država dobije svoj *lex specialis* u uređenju materije plovidbe unutarnjim vodama. Danas je materija plovidbe unutarnjim vodama, pa tako i ugovora o prijevozu unutarnjim vodama regulirana Zakonom o plovidbi i lukama unutarnjih voda, čijim je stupanjem na snagu prestao važiti Zakon o plovidbi unutarnjim vodama.⁴⁴⁸

5.3. Ugovori o prijevozu putnika u unutarnjoj plovidbi

5.3.1. Općenito

ZPLUV odredbama čl. 1. st. 2. za pitanja koja nisu uređena tim Zakonom, jednom općenitom odredbom upućuje na odgovarajuću primjenu PZ-a iz 2004. pri čemu ne navodi taksativno poglavlja PZ-a koja će se primijeniti kako je to bilo riješeno ranijim ZPUV-om, uslijed čega je kod pojedinih pitanja dolazilo do pravnih praznina.⁴⁴⁹ Odredba st. 3. istog članka propisuje da se na odnose koji nisu uređeni ZPLUV-om, drugim zakonima i podzakonskim aktima primjenjuju običaji iz područja unutarnje plovidbe, dok u odnosu na ugovor o prijevozu putnika ZPLUV sadrži samo odredbu prema kojoj se prijevoz putnika unutarnjim vodnim putovima obavlja kao komercijalni prijevoz ili kao prijevoz za osobne

⁴⁴⁷ Druga dva sustava normiranja prava unutarnje plovidbe su sustav pomorsko-pravnog normiranja kojim se pomorska pravila primjenjuju i na unutarnju plovidbu (Velika Britanija, skandinavske zemlje i Švicarska), te sustav odvojenog normiranja pri čemu se pravila koja uređuju unutarnju plovidbu naslanjaju na pravila kopnenog prijevoza. Vidi HORVAT, *op.cit.*, bilj. br. 441., str. 121.

⁴⁴⁸ ZPUV je objavljen u NN, br. 19/1998, 151/2003 i 136/2006. Odredbe PZ-a iz 1994. odnosile su se samo na pomorsku plovidbu dok su za unutarnju plovidbu vrijedila pravila ZPUP-a iz 1977.

⁴⁴⁹ GRABOVAC, I.: Prijevoz stvari u unutarnjoj plovidbi – *de lege lata* i *de lege ferenda*, Književni krug - Split, Split, 2007.

potrebe.⁴⁵⁰ Nadalje, prema čl. 180. ZPLUV-a u domaćem i međunarodnom prijevozu primjenjuje se načelo slobode ugovaranja prijevoza i definiranja prijevoznčkih cijena.

U pogledu odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika Zakon ne predviđa niti jednu odredbu, pa će se za navedene štete na odgovarajući način primijeniti odredbe Pomorskog zakonika, na što upućuje i čl. 1. st. 2. ZPLUV-a.⁴⁵¹

5.3.2. Odgovornost prijevoznika

5.3.2.1. Temelj odgovornosti

S obzirom na zakonsko rješenje i primjenu odredaba PZ-a za pitanja koja nisu riješena ZPLUV-om, na odgovornost prijevoznika unutarnje plovidbe za smrt i tjelesne ozljede putnika primijenit će se odredbe PZ-a. Treba napomenuti da su rješenja PZ-a u pogledu odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika usklađene s Atenskom konvencijom iz 1974. i njezinim Protokolima iz 1976. i 1990. god. Prijevoz putnika prema PZ-u iz 2004. reguliran je kako smo ranije rekli čl. 598. - 633. Kako prijevoznik (ili stvarni prijevoznik) može biti osoba ovlaštena na opće (globalno) ograničenje odgovornosti, također treba uzeti u obzir i odredbe PZ-a o općem ograničenju odgovornosti brodara.⁴⁵²

U tom slučaju prijevoznik će prema odredbama PZ-a iz 2004. za smrt i tjelesne ozljede putnika odgovarati temeljem dokazane krivnje pa osoba koja traži naknadu štete mora dokazati krivnju prijevoznika ili osoba za koje on odgovara, te činjenicu da se događaj koji

⁴⁵⁰ Čl. 177. ZPLUV-a. Raniji ZPUV iz 1998. god. u odredbi čl. 134. predviđao je da se prijevoz putnika obavlja kao javni prijevoz ili prijevoz za vlastite potrebe u unutarnjem i međunarodnom prometu. Ministarstvo mora, prometa i veza donijelo je Pravilnik za obavljanje djelatnosti komercijalnog prijevoza u unutarnjim plovnim putovima, NN, br. 38/2008.

⁴⁵¹ U odnosu na ugovore u domaćem prijevozu, odredba čl. 181. ZPLUV-a upućuje na odgovarajuću primjenu odredbi Budimpeštanske konvencije (CMNI) o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima čime je naš zakonodavac na jednostavan način izvršio usklađivanje s međunarodnom konvencijom koja je na snazi, a koja svojom odredbom čl. 31. t. (a) omogućava državama strankama da odrede hoće li se odredbe Konvencije primijeniti i na domaće prijevoze. Međutim, navedena Konvencija koja je na snazi od 1. 4. 2005. godine, od kojeg datuma obvezuje i Republiku Hrvatsku, primjenjuje se samo na ugovore o prijevozu robe pa će se njene odredbe shodno čl. 181. odnositi samo na ugovore o prijevozu robe u domaćem prijevozu. Slijedom navedenoga sve što se odnosi na međunarodni prijevoz robe u unutarnjoj plovidbi, uključujući i pitanje odgovornosti, odnosi se i na ugovor o prijevozu robe u domaćem prometu. O CMNI konvenciji ĆORIĆ, D. - DEBELJAK RUKAVINA, S.: Odgovornost prijevoznika za štete na robu u međunarodnom i domaćem prijevozu unutarnjim plovnim putovima, ZPFR, vol. 28., Rijeka, br. 2, 2007. str. 1139. - 1183.

⁴⁵² Vidi *supra*, str. 80. - 83.

je prouzročio štetu dogodio tijekom prijevoza⁴⁵³ kao i visinu štete. Ovaj princip odgovornosti preuzet je iz Atenske konvencije iz 1974. god. izmijenjene Protokolima iz 1976. i 1990. god.⁴⁵⁴

Međutim, prijevoznik će, dok se ne dokaže suprotno, za štete koje su nastale neposredno ili posredno kao posljedica pomorske nezgode, odgovarati temeljem pretpostavljene krivnje.⁴⁵⁵ U tom slučaju prijevoznik treba dokazati da nije kriv, odnosno da bi se oslobodio odgovornosti prijevoznik mora dokazati da su on i osobe za koje on odgovara upotrijebili dužnu pažnju da se šteta izbjegne, ili mora dokazati uzrok štete iz kojeg je vidljivo da šteta nije nastala zbog njegove krivnje. Radi se o tipičnim «plovidbenim» uzrocima šteta, kod kojih bi tužitelju bilo teško dokazati krivnju prijevoznika pa je na prijevozniku teret dokazivanja svoje nekrivnje za nastalu štetu.

U slučaju da je šteta nastala zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika u cijelosti ili djelomično prouzročena krivnjom putnika ili njegovim ponašanjem koje se ne može smatrati uobičajenim, sud će isključiti odgovornost prijevoznika odnosno ublažiti njegovu odgovornost.

Ukoliko se prijevoz obavlja uz sudjelovanje više prijevoznika, za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika solidarno odgovaraju prijevoznik koji je ugovorio prijevoz i onaj prijevoznik za čijeg se prijevoza dogodio štetni događaj. Između ugovornog i ostalih prijevoznika koji stvarno izvršavaju prijevoz, postoji međusobno pravo regresa na ime naknade štete zbog smrti i tjelesne ozljede koju je netko od njih isplatio putniku.⁴⁵⁶

Nadalje, prijevoznik odgovara za štetu koju prouzroče osobe koje rade za njega ako je šteta nastala u obavljanju njihovih dužnosti. Usto irelevantna je činjenica je li pogreška radnika odnosno zastupnika koja je prouzročila štetu komercijalna ili nautička pogreška.⁴⁵⁷ Prijevoznik u pogledu sposobnosti broda za plovidbu mora ulagati dužnu pažnju za čitavo vrijeme putovanja.⁴⁵⁸

⁴⁵³ Vidi čl. 627., *supra*, str. 100. - 102. i t. 4.4.4.2. i t. 4.4.4.3.

⁴⁵⁴ Vidi *supra*, str. 33. - 34. Vidi GRABOVAC, I.: *Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik*, Književni krug, Split, 2005., str. 180.

⁴⁵⁵ Čl. 615., st. 1. PZ-a iz 2004. što odgovara odredbi čl. 3. st. 3. Atenske konvencije iz 1974. god.

⁴⁵⁶ MARIN, J.: *Ugovorna odgovornost prijevoznika u unutarnjoj plovidbi*, ZPFZ, god. 56., Zagreb, br. 4, str. 999. (str. 969. - 1010.).

⁴⁵⁷ Vidi *supra*, str. 98. Kod prijevoza stvari prijevoznik odgovara samo u slučaju komercijalne pogreške radnika odnosno zastupnika koja je prouzročila štetu.

CVN konvencija za prijevoz putnika u unutarnjoj plovidbi prati rješenja Atenske konvencije iz 1974. te prihvaća dokazanu krivnju kao temelj odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika, odnosno pretpostavljenu krivnju za navedene štete nastale kao posljedica plovidbene nezgode. Usto CVN konvencija posebno propisuje da će prijevoznik biti odgovoran za štetu prouzročenu manom broda ili opreme, kao i za štetu prouzročenu krivnjom osobe od koje je prijevoznik «unajmio» brod, ili ako je šteta prouzročena krivnjom radnika ili zastupnika te osobe.⁴⁵⁹

5.3.2.2. Opseg i visina odgovornosti

Budući da ni ZPLUV ni PZ iz 2004. ne sadrže odredbe o vrsti i obujmu šteta koje je prijevoznik dužan naknaditi u slučaju smrti i tjelesne ozljede putnika, na odgovarajući način primjenjuju se odredbe ZOO-a.⁴⁶⁰

U pogledu visine odgovornosti prijevoznik će moći ograničiti odgovornost za smrt i tjelesne ozljede putnika u iznosu od 175 000 PPV-a po putniku i putovanju, što je iznos utvrđen u PZ-u, a u skladu s odredbama Protokola iz 1990. Atenskoj konvenciji iz 1974. god.⁴⁶¹ Prihvaćajući navedena rješenja Republika Hrvatska je znatno povisila iznose ograničenja u odnosu na one utvrđene Protokolom iz 1976. god., koji se primjenom odredbi PZ-a primjenjuju i na domaće prijevoznike unutarnje plovidbe.⁴⁶² Prijevoznik i putnik mogu izričito, pismenim putem ugovoriti viši iznos ograničenja.⁴⁶³

Prema CVN konvenciji, prijevoznik unutarnje plovidbe bi temeljem čl. 7. Konvencije, da je Konvencija stupila na snagu, mogao ograničiti svoju odgovornost za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika u iznosu od 200 000 zlatnih franaka po putniku, ali bez troškova i

⁴⁵⁸ Kod ugovora o prijevozu stvari prijevoznik mora ulagati dužnu pažnju kako bi brod bio sposoban za plovidbu samo do početka putovanja.

⁴⁵⁹ Čl. 5. CVN konvencije, ali sama konvencija nije stupila na snagu.

⁴⁶⁰ Vidi *supra*, toč. 4.4.4.4. i toč. 4.4.4.3.2. Detaljnije BARBIĆ, J. i dr.: Naknada štete u primjeni novog Zakona o obveznim odnosima, Narodne novine, Zagreb, 2005.

⁴⁶¹ Na međunarodnoj razini ta je granica značajno povišena Protokolom Atenskoj konvenciji iz 2002. god., vidi *supra*, str. 52. i 53.

⁴⁶² Vidi *supra*, t. 4.3.3.

⁴⁶³ Nakon nastupa štetnog događaja koji je prouzročio smrt i tjelesnu ozljedu, putnik i prijevoznik mogu ugovoriti i nižu granicu odgovornosti od one utvrđene PZ-om.

kamata koji se nadoknađuju iznad iznosa štete jer Protokol iz 1978. god. koji predviđa odgovornost prijevoznika u iznosu od 66 667 PPV-a nije stupio na snagu.

Preračunavanjem iznosa ograničenja odgovornosti prema odredbama čl. 14. CVN konvencije došlo bi se do iznosa koji bi daleko nadmašili iznose iz najnovije Atenske konvencije iz 2002. god., pa se prijevoznik praktično ne bi mogao koristiti institutom ograničenja odgovornosti, odnosno radilo bi se o neograničenoj odgovornosti prijevoznika.⁴⁶⁴

Prijevoznik gubi povlasticu ograničenja odgovornosti ako tužitelj dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koje je prijevoznik počinio, bilo u namjeri da prouzroči štetu, bilo bezobzirno znajući da bi šteta vjerojatno mogla nastati.⁴⁶⁵ Pritom prijevoznik neće moći ograničiti odgovornost samo ako je on sam postupao na takav način pri uzrokovanju štete, ali ne i ako je tako postupala neka od osoba za čija djela i propuste on odgovara.

Za razliku od tog rješenja preuzetog iz Atenske konvencije iz 1974. god., CVN konvencija u čl. 13. st. 2. propisuje da prijevoznik gubi povlasticu ograničenja odgovornosti ako je šteta prouzročena namjernim protupravnim ponašanjem ili krajnjom nepažnjom bilo tog prijevoznika, bilo osoba za čija djela odgovara.⁴⁶⁶

U slučaju da je tužba podnesena protiv osoba koje rade za prijevoznika, a koje su djelovale u okviru svojeg zaposlenja na brodu, u pogledu ograničenja odgovornosti, odnosno ponašanja zbog kojeg gube povlasticu ograničenja, na odgovarajući će se način primijeniti odredbe PZ-a koje uređuju pitanje odgovornosti prijevoznika. Međutim, na te se osobe neće primjenjivati eventualne više granice odgovornosti koje mogu ugovoriti prijevoznik i putnik.⁴⁶⁷

S obzirom na činjenicu da na međunarodnoj razini ne postoji instrument koji regulira prijevoz putnika u unutarnjoj plovidbi, posebice u odnosu na odgovornost prijevoznika, a

⁴⁶⁴ Prema čl. 14. CVN konvencije 1 franak iznosi 10/30 grama zlata čistoće 900. Vrijedno je spomenuti da CVN konvencija nije stupila na snagu iz razloga što su se iznosi ograničenja odgovornosti smatrali pre niskima. Obračun navedenih iznosa vidi u POSPIŠIL MILER, *op. cit.*, bilj. br. 137., str. 156.; vidi POSPIŠIL - MILER, M.: Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u unutarnjoj plovidbi – *de lege lata* i *de lege ferenda*, Pravni vjesnik, Osijek, br. 3 - 4, 2008., str. 16. (str. 9. - 33.).

⁴⁶⁵ Vidi *supra*, str. 103.

⁴⁶⁶ Vidi više MARIN, *op. cit.*, bilj. br. 456.

⁴⁶⁷ Vidi *supra*, str. 103.

države u svojem nacionalnom zakonodavstvu u pogledu tog pitanja uglavnom prihvaćaju pomorsko-pravna rješenja, kao što je učinila Republika Hrvatska primjenom odredbi PZ-a, za pitanja koja nisu regulirana ZPLUV-om, za prijevoznike unutarnje plovidbe *de lege ferenda* značajna je Atenska konvencija o prijevozu putnika i prtljage morem iz 2002. god., odnosno Uredba 392/2009 koja implementira rješenja Atenske konvencije iz 2002. god.

U tom pravcu moramo se podsjetiti pojedinih rješenja koja donosi novi unifikacijski instrument. Atenska konvencija iz 2002. god. uvodi dvostupanjski sustav odgovornosti, te će u slučaju da je šteta nastala zbog smrti i tjelesne ozljede putnika koje su posljedica pomorske nezgode, prijevoznik u prvom stupnju odgovarati temeljem objektivne odgovornosti do granice od 250 000 PPV-a po putniku i događaju, dok će za štete iznad toga iznosa pa do iznosa općeg ograničenja od 400 000 PPV-a po putniku i događaju, prijevoznik odgovarati temeljem pretpostavljene krivnje. Za štete koje ne proizlaze iz pomorske nezgode do iznosa od 400 000 prijevoznik će odgovarati temeljem dokazane krivnje.⁴⁶⁸

Ovakvim pooštrenjem odgovornosti uz skoro nemogućnost ekskulpacije, te povišenje iznosa ograničenja odgovornosti za pet puta u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974. god. koja je još uvijek na snazi, značajno će se povisiti izdaci prijevoznika u naknadi odštetnih zahtjeva. Pri tome je upitno koji to prijevoznik odnosno osiguratelj može podnijeti teret nastalih šteta takvih razmjera.⁴⁶⁹

U pogledu općeg ograničenja odgovornosti vlasnika (taj izraz, pored vlasnika plovila, uključuje naručitelja, upravitelja i brodaru) plovila u unutarnjoj plovidbi značajan izvor prava predstavlja Strazburška konvencija iz 1988. godine, jedan od rijetkih dokumenata iz područja unutarnje plovidbe koji je na snazi. Konvencija postavlja minimalne granice odgovornosti za smrt ili tjelesne ozljede putnika u iznosu od 60 000 PPV-a pomnoženim s brojem putnika koje je plovilo ovlašteno prevoziti u skladu s brodom svjedodžbom, ali najviše do iznosa od 3, 6 ili 12 milijuna PPV-a, ovisno o maksimalno dopuštenom broju putnika za prijevoz.⁴⁷⁰ Strazburška konvencija utvrđuje minimalnu opću granicu

⁴⁶⁸ Vidi što je rečeno *supra*, str. 50. - 53.

⁴⁶⁹ Tako, primjerice, ukupna odšteta za brod od 3 000 putnika prema Atenskoj konvenciji iz 1974. iznosila bi 132 milijuna PPV-a dok bi prema Atenskoj konvenciji iz 2002. godine iznosila 1,2 milijuna PPV-a.

⁴⁷⁰ U pogledu «neputnika» Strazburška konvencija postavlja minimalne granice odgovornosti u iznosu od 200 000 PPV-a.

odgovornosti za navedene štete putnika u visini od 720 000 PPV-a.⁴⁷¹ Međutim osobe koje mogu ograničiti svoju odgovornost gube to pravo ako je šteta prouzročena namjerno ili bezobzirno i sa sviješću da će šteta vjerojatno nastati (*wilful misconduct*).⁴⁷²

5.4. Zaključna razmatranja

Unatoč promjenama u shvaćanju mogućnosti prijevoza unutarnjim vodama pravno uređenje ovog prijevoza u području ugovora o prijevozu putnika još nije donijelo konkretne rezultate. Naime, zasad, niti na međunarodnoj niti na nacionalnoj razini ne postoji važeći pravni akt koji bi kao *lex specialis* na odgovarajući način uredio pitanje odgovornosti prijevoznika za štete nastale zbog smrti i tjelesne ozljede putnika koje nastanu tijekom prijevoza unutarnjim vodama. Zbog toga je potrebno uložiti dodatne napore u iznalaženju i prihvaćanju novih rješenja posebno zbog porasta važnosti prijevoza unutarnjim vodama kojeg se nerjetko naziva prijevozom budućnosti, kao alternative drugim prijevoznim granama. Pored toga ovo iznimno važno područje odgovornosti zahtijeva kvalitetnu pravnu regulativu usklađenu s drugim prijevoznim granama.

Budući da se uređenje odgovornosti prijevoznika za navedene štete sada oslanja na rješenja pomorskih pravih regulativa značajnu ulogu u navedenom pitanju *pro futuro* imat će odredbe Atenske konvencije iz 2002. god., odnosno Uredba EU 392/2009. čija će se rješenja primjenjivati u državama članicama EU najkasnije od 1. siječnja 2013. godine. Stoga je u rješavanju navedenog pitanja potrebno pristupiti s velikom mjerom opreza s obzirom na znatno strože odredbe o odgovornosti prijevoznika koji donosi novi unifikacijski instrument kao i Uredba EU iz tog područja.

⁴⁷¹ Čl. 7. Strazburške konvencije iz 1988. god.

⁴⁷² Vidi MARIN, *op. cit.*, bilj. br. 50., str. 202.

6. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA U ZRAČNOM PRIJEVOZU

6.1. Međunarodni pravni izvori

Zračno prometno pravo, kao i sam zračni promet, povijesno gledano, najmlađa je prometna grana koja se počela intenzivnije razvijati početkom 19. stoljeća, a svoje značenje u današnjem smislu dobiva pojavom zrakoplova na motorni pogon.⁴⁷³

Međunarodna dimenzija zračnog prijevoza nametnula je vrlo rano potrebu jedinstvenog normiranja pravnih odnosa nastalih povodom zračnog prijevoza usmjerenog prvenstveno na prijevoz osoba, a potom na prijevoz stvari. Realizacija navedenog zadatka ostvarivala se u okviru međunarodnih organizacija i udruženja koji se bave uređenjem pitanja zračnog prijevoza.

Pitanje unifikacije zračnog prometnog prava započelo je najprije u području javnog zračnog prijevoza. Prva Diplomatska zrakoplovna konferencija koja je održana u Parizu 1910. godine, o reguliranju miroljubive zračne plovidbe, zbog suprotstavljenih stavova o suverenosti i slobodi zraka nije polučila značajnije rezultate. Dalekovidni stavovi i napori sudionika ove Konferencije obilježili su povijest zračnog prava.⁴⁷⁴ Na Konferenciji je izrađen Nacrt konvencije na čijim načelima počivaju kasnije konvencije: Pariška konvencija iz 1919. i Čikaška konvencija iz 1944. godine koje uređuju pitanje javnog zračnog prometa.

⁴⁷³ Iako o zračnom prometnom pravu govorimo kao o najmlađoj prometnoj grani prava, njegovi korijeni sežu još u vrijeme klasičnog rimskog prava kada su se pojavila i prva pitanja o suverenitetu država nad zračnim prostorom, što je izraženo i u stajalištu («tko je vlasnik zemljišta, vlasnik je i prostora iznad njega do u beskraj» («*Cuius est solum, eius est usque ad coelum*»). To nas upućuje na zaključak da je status zračnog prostora bio aktualan još u najranijim civilizacijama. Prvi objavljeni tekst iz područja zračnog prava bila je naredba policijskog poručnika iz Pariza (*Lenoara*) o zabrani leta balona bez posebne dozvole, počevši od 23. travnja 1784. Vidi <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/10733/air-law>.

⁴⁷⁴ Države sudionice Konferencije bile su Austro-Ugarska, Belgija, Bugarska, Danska, Francuska, Njemačka, Velika Britanija, Italija, Luksemburg, Monako, Nizozemska, Portugal, Rumunjska, Rusija, Srbija, Španjolska, Švedska, Švicarska i Turska. O Konferenciji više MILDE, M.: *International Air Law and ICAO, Chapter II. Historical Evolution of Air Law-Paris Conference 1910.*, Eleven International Publishing, 2008., str. 8.

U cilju sigurnog odvijanja zračnog prometa 1919. godine donesena je Pariška konvencija, koja predstavlja prvi multilateralni dokument iz područja javnog zračnog prometa,⁴⁷⁵ a podržala je teoriju o suverenosti zraka.⁴⁷⁶ Budući da su je prihvatile isključivo europske države Konvencija ima regionalni karakter. Potom je na inicijativu Španjolske, na Konferenciji održanoj u Madridu od 25. do 30. listopada 1926. godine, donesena je Ibero-američka konvencija iz 1926. godine,⁴⁷⁷ prihvaćena od strane Španjolske i zemalja španjolskoga i portugalskoga jezičnog područja, dok je komercijalna pitanja zračnog prometa Panameričke unije regulirala tzv. Havanska konvencija – PACCA,⁴⁷⁸ američki pandan Pariškoj konvenciji.

Parišku konvenciju iz 1919. godine zamijenila je Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, Čikaška konvencija iz 1944. godine,⁴⁷⁹ koja se u mnogome oslanja na načela Pariške konvencije.⁴⁸⁰ Tijekom godina Čikaška konvencija iz 1944. godine mijenjana je protokolima, a danas predstavlja globalni suvremeni međunarodni instrument civilne zračne plovidbe u području javnopravnih odnosa. Čikaškom konvencijom osnovana je Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO)⁴⁸¹

⁴⁷⁵ Franc. *Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation Signed at Paris, October 13, 1919 (Paris Convention)*, tekst Konvencije na engleskom i stranke Konvencije vidi na http://www.spacelaw.olemiss.edu/library/aviation/IntAgr/multilateral/1919_Paris_convention.pdf. Vidi MILDE, *op. cit.*, bilj. br. 474., str. 10.

⁴⁷⁶ Odredba o suverenosti države u njezinu zračnom prostoru sadržano je u čl. 1. Konvencije prema kojem «svaka država ima potpunu i isključivu suverenost u zračnom prostoru iznad svoga teritorija» čime zagovornici slobode zračnog prostora gube bitku. U čl. 2. predviđa se obveza svake države ugovornice da u vrijeme mira dopusti slobodu neškodljivog prelijetanja svoga područja zrakoplovima drugih država stranaka, bez diskriminacije nacionalnosti država stranaka. Konvencijom je osnovana Međunarodna komisija za zračnu plovidbu (franc. *Comission Internationale de la Navigation Aerienne - CINA*) sa sjedištem u Parizu. Komisija se bavila reguliranjem tehničkih i upravnih pitanja zračnog prometa. Vidi MILDE, *op. cit.*, bilj. br. 474., str. 12.

⁴⁷⁷ *Convencio Ibero-Americano de Navigation Aerea (CIANA)*, potpisana u Madridu 1. 11. 1926. godine Konvencija gotovo u cijelosti reproducira tekst Pariške konvencije.

⁴⁷⁸ *Pan-American Convention on Commercial Aviation (PACCA)*, Havanna, 20. siječnja 1928. godine. Havansku konvenciju potpisalo je šesnaest država – SAD i sve države Latinske Amerike, osim Argentine, Paragvaja i Perua, koje su članice CIANA.

⁴⁷⁹ Engl. *Convention on International Civil Aviation, Chicago*, 7. 12. 1944. godine, stupila na snagu 4. 4. 1947. godine. Konvenciju su ratificirale pedeset dvije države, a do danas je više puta revidirana: 1959., 1963., 1969., 1975., 1980., 1997., 2000. i 2006. godine. Konvencija je objavljena u Dodatku Službenom listu FNRJ, br. 3/1954. Republika Hrvatska je stranka Konvencije temeljem pristupa (akcesije) od 9. svibnja 1992. godine. Vidi Odluku o objavljivanju međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju pristupa (akcesije) NN-MU, br. 6/1994.). Tekst Konvencije http://www.icao.int/eshop/conventions_list.htm. Stranica posjećena 20. 10. 2010. Vidi MILDE, *op. cit.*, bilj. br. 474., Chapter III., str. 19. - 20.

⁴⁸⁰ Konvencija je podržava teoriju o suverenosti zraka, materijalne odredbe o državnoj pripadnosti zrakoplova, priznanja valjanosti zračnih svjedodžbi, dopuštenja i propisa o prelijetanju zračnog prostora druge države.

⁴⁸¹ Engl. *International Civil Aviation Organization (ICAO)* međunarodna je i međuvladina organizacija osnovana je 1944. godine u Chicagu. Počela je s radom 4. 4. 1947. godine, stupanjem na snagu Čikaške konvencije. Sjedište organizacije je u Montrealu, a djeluje kao specijalizirana organizacija Ujedinjenih

čime prestaje djelovanje Međunarodne komisije za zračnu plovību i Međunarodnog tehničkog povjerenstva stručnjaka zračnog prava.⁴⁸²

Početak unifikacije privatnog zračnog prava smatra se prva Diplomatska konferencija održana u Parizu 1925. godine na kojoj se raspravljalo o brojnim pitanjima koja proističu iz zračne plovību, posebice o odgovornosti zračnog prijevoznika. Slijedom toga, također u Parizu, 1926. godine osnovano je Međunarodno tehničko povjerenstvo stručnjaka zračnog prava koje je izradilo Nacrt međunarodne konvencije za izjednačavanje nekih pravila o međunarodnom prijevozu zrakom. Nacrt konvencije s manjim izmjenama usvojen je i potpisan u Varšavi 1929. godine (u daljnjem tekstu Varšavska konvencija iz 1929. god.).⁴⁸³ Konvencija sljedećih 70 godina sa svojim Protokolima (Haški protokol o izmjenama Varšavske konvencije iz 1955. godine),⁴⁸⁴ Međunarodnom konvencijom za izjednačavanje nekih pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz koji obavlja druga osoba, a ne ugovorni prijevoznik,⁴⁸⁵ donesenom u Guadalahari 1961. godine,

naroda. Svoje regionalne urede ima u Bankoku, Dakaru, Kairu, Limi, Mexico Cityju, Nairobiju i Parizu. Organizacija je stvorena sa svrhom razvitka načela i tehnike međunarodne zračne plovību, planiranja zračnog prometa, ostvarivanja sigurnog, redovitog i učinkovitog zračnog prijevoza, sprječavanja konkurencije između zrakoplovnih kompanija, sprječavanja diskriminacije pojedinih zemalja u zračnom prometu. Članice ICAO-a mogu biti sve međunarodno priznate države. Danas je u njenom sastavu 190 država uključujući Republiku Hrvatsku. <http://www.icao.int/cgi/statesDB4.pl?en>. Stranica posjećena 25. 8. 2010.

⁴⁸² Franc. *Comite International Technique d'Experts Juridiques Aeriennes* (CITEJA) osnovano je 1926. godine u Parizu sa svrhom proučavanja problema zračnog privatnog prava te je izradila nekoliko nacrtā međunarodnih konvencija.

⁴⁸³ Konvencija za izjednačavanje nekih pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz, iz 1929. (engl. *Convention for the unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, 1929*). Konvencija je donesena na Diplomatskoj konferenciji u Varšavi 12. 10. 1929. godine, a stupila na snagu 13. 2. 1933. godine. Kraljevina Jugoslavija je Konvenciju ratificirala 27. 5. 1931. godine (Službene novine Kraljevine Jugoslavije, br. 124-XXXVII od 5. 6. 1931.). Republika Hrvatska postala je strankom Konvencije temeljem notifikacije o sukcesiji. Vidi Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacije o sukcesiji od 8. 10. 1991. godine, NN-MU, br. 3/1995.

⁴⁸⁴ Protokol o izmjeni Konvencije za izjednačavanje nekih pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz potpisane 12. listopada 1929. god. u Varšavi (engl. *Protocol to amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, 1929, done at the Hague on 28. September 1955*. - u daljnjem tekstu Haški protokol iz 1955. god.), koji je stupio na snagu 1. 8. 1963. godine. Federativna Narodna Republika Jugoslavija je ratificirala Protokol. Uredba o ratifikaciji Protokola objavljena je u Dodatak Službenog lista FNRJ - Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, br. 6/1959 od 27. 6. 1959., a stupila je na snagu 5. 7. 1959. godine. Republika Hrvatska postala je strankom Protokola iz 1955. godine temeljem notifikacije o sukcesiji od 8. 10. 1991. godine, NN-MU, br. 3/95.

⁴⁸⁵ Međunarodna konvencija kojom se dopunjuje Varšavska konvencija za izjednačavanje nekih pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz koji obavlja druga osoba a ne ugovorni prijevoznik, potpisana u Guadalahari 18. 9. 1961. (engl. *Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air performed by a Person other than the Contracting Carrier, signed in Guadalajara on 18 September 1961* - u daljnjem tekstu Gvadalaharska konvencija iz 1961. god.). Konvencija je stupila je na snagu 1. 5. 1964. godine. Socijalistička Federativna Republika Jugoslavija je ratificirala Konvenciju. Uredba o ratifikaciji objavljena je u Sl. l. SFRJ - MU, br. 3/1978. od 7. 4. 1978. te je stupila na snagu 15. 4. 1978. godine. Republika Hrvatska stranka je Konvencije temeljem notifikacije o sukcesiji od 8. 10. 1991. godine. Konvencija većinom uređuje odnose zakupa između stvarnog i ugovornog

Gvatemalskim protokolom iz 1971. godine,⁴⁸⁶ te Montrealskim protokolima iz 1975. godine⁴⁸⁷ o izmjenama Varšavske konvencije,⁴⁸⁸ koje zajedno nazivamo Varšavskim sustavom, predstavlja osnovni međunarodni instrument o zračnom prijevozu kojim se uređuju imovinsko-pravna pitanja ugovora o zračnom prijevozu. Prvi, drugi i treći dopunski protokol u sustav visine odgovornosti uvode novu obračunsku jedinicu PPV umjesto zlatnih Poincaré franaka⁴⁸⁹ dok Protokol broj 4 jedini uvodi materijalno-pravne novine u dotadašnji Varšavski sustav, u smislu pooštrene odgovornosti zračnog

prijevoznika (čarter zrakoplova), izjednačavajući odgovornost stvarnog i ugovornog prijevoznika. Za razliku od Haškog protokola iz 1955. god., Konvencija nije izmijenila Varšavsku konvenciju nego ju je samo dopunila.

⁴⁸⁶ Protokol o izmjeni Konvencije za izjednačavanje nekih pravila koja se odnose na međunarodni zračni prijevoz potpisane u Varšavi 12. listopada 1929. godine i izmijenjene Haškim protokolom od 28. rujna 1955., u Gvatemali 1971. god. (*engl. Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended by the Protocol done at The Hague on 28. September 1955.* – u daljnjem tekstu Gvatemalski sporazum iz 1971. god.), potpisan je u Guatemala Cityju 8. 3. 1971. godine. Cilj ovog Protokola je moderniziranje Varšavskog sustava odgovornosti. Ovaj Protokol značajan je jer se njime prvi puta uvodi objektivna odgovornost zračnog prijevoznika, a limit odgovornosti podignut je gotovo deseterostruko u odnosu na Varšavsku konvenciju iz 1929. Međutim, Protokol sa svojim revolucionarnim rješenjima nikada nije stupio na snagu. Tekst Protokola http://www.transportrecht.de/Guatemala_City_Protocol.htm. Stranica posjećena 26. 2. 2009., prijevod na hrvatski vidi u HLAČA, V.: Hrvatsko prometno pravo i međunarodne konvencije, Rijeka, 2000., str. 344. - 353; Pobljiže o Protokolu JAKAŠA, B.: Gvatemalski protokol, ZPFZ, god. XXI, Zagreb, br. 4, 1971., str. 429. - 442.

⁴⁸⁷ Ove Protokole ne smijemo miješati s Montrealskim sporazumom iz 1966. (*The «Montreal Intercarrier Agreement»*) koji predstavlja normativni akt između više zračnih kompanija o temelju i visini odgovornosti zračnog prijevoznika za putnike u zračnom prijevozu koji dotiče područje Sjedinjenih Američkih Država potpisanim s Vladom SAD. Vidi GRABOVAC, *op. cit.*, bilj. br. 16., str. 121. O Montrealskom sporazumu vidi *infra*, str. 155. i 156.

⁴⁸⁸ Na diplomatskoj konferenciji održanoj u Montrealu, 25. 9. 1975. godine usvojena su četiri Protokola. *Additional Protocol No. 1, to amend Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, 1929, signed at Montreal on 25 September 1975 (Additional Protocol No. 1 to the Warsaw Convention)*, stupio je na snagu 15. 2. 1996. godine. Tekst Dopunskog protokola objavljen je u Sl. l. SFRJ-MU, br. 1/1978. Protokol je stupio na snagu 15. 2. 1996. godine. Republika Hrvatska stranka je Protokola od 8. 10. 1991. godine temeljem notifikacije o sukcesiji.

Additional Protocol No. 2, to amend Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, 1929, as amended by the Protocol done at the Hague 1955, signed at Montreal on 25 September 1975 (Additional Protocol No. 2 to the Warsaw Convention) - Tekst Dopunskog protokola objavljen je u Sl. l. SFRJ-MU, br. 1/1978. Protokol je stupio na snagu 15. 2. 1996. godine. Republika Hrvatska stranka je Protokola temeljem notifikacije o sukcesiji od 8. 10. 1991. godine.

Additional Protocol No. 3, to amend Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, 1929, as amended by the Protocol done at the Hague 1955, and at Guatemala City on 8 March 1971, signed at Montreal on 25 September 1975 (Additional Protocol No 3 to the Warsaw Convention). Protokol nije stupio na snagu iz razloga što ni Gvatemalski sporazum na koji se Dopunski protokol odnosi, nije stupio na snagu. Tekst Protokola na hrvatskom jeziku HLAČA, *op. cit.*, bilj. br. 486., str. 362. - 367.

Additional Protocol No. 4, to amend Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, 1929, as amended by the Protocol done at the Hague 1955, signed at Montreal on 25 September 1975 (Additional Protocol No. 4 to the Warsaw Convention) – stupio je na snagu 14. lipnja 1998. godine. Tekst Dopunskog protokola objavljen je u Sl. l. SFRJ - MU, br. 1/1978. Protokol je stupio na snagu 14. 6. 1998. godine. Hrvatska je stranka Protokola temeljem notifikacije o sukcesiji od 8. 10. 1991. godine. Diplomatska konferencija održana u Montrealu 1975. usvojila je rezoluciju kojom se traži konsolidacija Varšavskog sustava u jednu cjelinu.

⁴⁸⁹ Vidi *supra*, bilj. br. 37. O zlatnoj klauzuli više u FILIPOVIĆ, V.: Zlatna klauzula iz međunarodnih saobraćajnih konvencija u svjetlu novih monetarnih promjena, UPPK, Zagreb, br. 64, 1974., str. 72. - 75.

prijevoznika u pogledu prijevoza stvari.⁴⁹⁰ Zbog činjenice da Varšavska konvencija sa svojim Protokolima nije pružala odgovarajuću sigurnost naknade štete oštećenima, dolazi do sklapanja tzv. među-prijevozničkih ugovora u okrilju Udruženja za međunarodni zračni prijevoz⁴⁹¹ koji uvode strogu objektivnu odgovornost prijevoznika.⁴⁹² Razvoj zakonodavstva EU u istom smjeru,⁴⁹³ pritisak Sjedinjenih Američkih Država⁴⁹⁴ i široka prihvaćenost među-prijevozničkih sporazuma doveli su do sazivanja diplomatske konferencije održane 14. - 18. travnja 1998. godine kada je donesen Nacrt buduće Konvencije kojim su preuzeta rješenja Varšavske konvencije iz 1929. god., Haškog protokola, Gvadalaharskog protokola, Gvatemalskog protokola i Montrealskih protokola br. 3. i 4. Najznačajnije izmjene odnosile su se na odgovornost zračnog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika. Na Diplomatskoj konferenciji održanoj 10. - 29. svibnja 1999. godine u Montrealu donesena je Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom prometu zrakom⁴⁹⁵ s ciljem modernizacije i ujednačavanja Varšavske konvencije iz 1929. god., te njezinih izmjena i dopuna.⁴⁹⁶

Danas u području uređenja međunarodnog prometa zrakom paralelno egzistiraju Varšavska konvencija iz 1929. god. sa svojim Protokolima te Montrealska konvencija iz

⁴⁹⁰ Više o povijesti zračnog prava vidi DIDERIKS – VERSCHOOR, I. H.: *An Introduction to Air Law*, Sixth revised, Kluwer, The Hague, London, Boston, 1997.

⁴⁹¹ Engl. *International Air Transport Association (IATA)*, udruženje je osnovano 1945. godine u Havani, Kuba sa sjedištem u Montrealu. Članice su joj zrakoplovne kompanije kojih je prilikom osnivanja IATA-e bilo 57 iz 31 države, dok danas IATA broji oko 270 članica - zrakoplovnih kompanija iz više od 140 država svijeta. Domaći prijevoznik *Croatia Airlines* član je IATA-e od 20. 10. 1992. godine. Vidi <http://www.iata.org>. Stranica posjećena 2. 12. 2009.

⁴⁹² Prema IATA Intercarrier Agreement iz 1995. godine zračni prijevoznici odgovaraju objektivno do granice 100 000 PPV-a, a iznad tog iznosa neograničeno po načelu pretpostavljene krivnje. *Infra*, str. 158.

⁴⁹³ Uredba EU br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nezgode (*engl. Council Regulation (EC) No. 2027/97 of 9 October 1997 on Air Carrier Liability in the Event of Accidents*) OJ EU, L 285, 17. October 1997. Uredba je stupila na snagu 17. 10. 1998. godine, a imala je prijelazni karakter ka jedinstvenom konvencijskom tekstu zaključenom na međunarodnoj razini. Vidi <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ.do?uri=CELEX:31997R2027:EN:HTML>. Stranica posjećena 2. 12. 2009. O uređenju odgovornosti zračnog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u EU vidi *infra*, str. 161. – 164.

⁴⁹⁴ SAD su kao jedan od najmoćnijih zračnih prijevoznika na svijetu zdušno kritizirale dosadašnja rješenja materije odgovornosti zračnog prijevoznika smatrajući iznose kako su utvrđeni Varšavskom konvencijom iz 1929. i naknadnim Protokolima preniskima.

⁴⁹⁵ Engl. *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal 28 May 1999)*. Konvencija je stupila na snagu 4. 11. 2003. godine, a za Republiku Hrvatsku 23. 3. 2008., 60 dana od polaganja ratifikacijske izjave - <http://www.icao.int/icao/en/leb/treaty.htm>. Stranica posjećena 28. 1. 2009. Tekst Konvencije objavljen u NN-MU, br. 9/2007. Objava o stupanju na snagu za Republiku Hrvatsku vidi u NN-MU, br. 1/2008 od 29. 2. 2008. godine. SAD su deponirale izjavu o ratifikaciji 5. 9. 2003. dok je Ujedinjeno Kraljevstvo unijelo Konvenciju u svoj pravni poredak Odlukom iz 2002. godine (Statutory instrument 2002 No. 263, pod nazivom: *The Carriage by Air Acts (Implementation of the Montreal Convention 1999) Order 2002.*, 12th February 2002. O Konvenciji *infra*, t. 6.3.4.

⁴⁹⁶ Vidi ICAO List and Current Status of international Air Law Multilateral Treaties <http://www.icao.int/cgi/airlaw.pl>.

1999. god. Odredbe Montrealske konvencije iz 1999. god. imaju prednost pred ostalim pravilima koja uređuju međunarodni zračni prijevoz između država stranaka Konvencije temeljem činjenice da su te države ujedno stranke Varšavske konvencije ili nekog od njezinih protokola.⁴⁹⁷

Zbog značaja cjelokupnog Varšavskog sustava u proteklom periodu smatram potrebnim u narednim izlaganjima prikazati osnovna obilježja odgovornosti zračnog prijevoznika, kako su uređena Varšavskom konvencijom iz 1929. god. izmijenjenom protokolima.

Propisi EU koji su u velikoj mjeri obilježili kretanje pravnog uređenja pitanja odgovornosti zračnog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika, ali i uređenje navedene materije i u drugim prijevoznim granama, jesu: Uredba EU 2027/97 od 9. listopada 1997. godine o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nezgode (u daljnjem tekstu Uredba 2027/97),⁴⁹⁸ Uredba EU 889/2002 od 13. svibnja 2002.⁴⁹⁹ kojom je izmijenjena Uredba EU 2027/97 te Uredba EU 785/2004 o osiguranju zahtjeva za zračne prijevoznike i operatere od 21. travnja 2004. godine (u daljnjem tekstu Uredba 785/2004).⁵⁰⁰

6.2. Domaći pravni izvori

U Republici Hrvatskoj ugovori o prijevozu putnika i prtljage uređeni su Zakonom o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu iz 1998. godine kako je izmijenjen Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu iz 2008. godine. i Zakonom o izmjenama i dopunama

⁴⁹⁷ Čl. 55. Montrealske konvencije iz 1999. god.

⁴⁹⁸ Vidi *supra*, bilj. br. 493.

⁴⁹⁹ Uredba EU 2027/97 izmijenjena je novom Uredbom broj 889/2002 od 13. svibnja 2002. (*engl. 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*), OJ EU, L 138, 13 May 2002.

⁵⁰⁰ Uredba EU br. 785/2004 o osiguranju zahtjeva za zračne prijevoznike i operatere (*engl. Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21. April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators*), OJ EU, L 138; 30. April 2004. Uredba je stupila na snagu 30. 4. 2005. godine.

Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu iz 2009. godine⁵⁰¹ (u daljnjem tekstu ZOSOZP iz 1998.).⁵⁰² Navedenim izmjenama nacionalno zakonodavstvo Republike Hrvatske usklađeno s Montrealskom konvencijom iz 1999. god., kao i pravom EU, između ostalih Uredbom 2027/97 koja je izmijenjena i dopunjena Uredbom 889/2002, Uredbom 785/2004 te Uredbom (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004., kojom se utemeljuju zajednički propisi o naknadi i pomoći putnicima u slučaju odbijanja ukrcaja i otkazivanja ili drugog kašnjenja letova.⁵⁰³ Republika Hrvatska time je dobila cjelovit pravni akt kojim je uređena materija obveznih i stvarnopravnih odnosa koji proističu iz zračne plovidbe, prilagođen modernim prijevoznim trendovima.⁵⁰⁴

Naime, odredbom čl. 15. st. 1. ZID ZOSOZP-a iz 2009. u zakonski tekst implementirane su relevantne odredbe Montrealske konvencije iz 1999. god. u pogledu zračnog prijevoza putnika i njihove prtljage, čije se područje primjene proteže i na zračni prijevoz unutar Republike Hrvatske.

6.3. Međunarodni unifikacijski instrumenti

6.3.1. Varšavski sustav

Pitanje odgovornosti zračnog prijevoznika prema putnicima, do donošenja Varšavske konvencije iz 1929. god. uređivalo se ugovorom između zrakoplovne kompanije i putnika,

⁵⁰¹ U daljnjem tekstu ZID ZOSOZP iz 2008. i ZID ZOSOZP iz 2009.

⁵⁰² Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, NN, br. 132/1998, 63/2008 i 134/2009. ZOSOZP iz 1998. donesen je 25. 9. 1998., a stupio je na snagu 17. 10. 1998. godine. Njegovim stupanjem na snagu prestao je važiti Zakon o obveznim i osnovnim materijalno-pravnim propisima, Sl. l. SFRJ., br. 22/1977 i 12/1985, koji je u Republici Hrvatskoj preuzet Zakonom o preuzimanju saveznih zakona iz oblasti prometa i veza, a u Republici Hrvatskoj primjenjivao se kao republički zakon., NN, br. 53/91, te Odluka o novčanim iznosima do kojih se ograničava odgovornost prijevoznika u zračnoj plovidbi, NN, br. 47/93 i 37/95.

⁵⁰³ Uredba (EU) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. kojom se utemeljuju zajednički propisi o naknadi i pomoći putnicima u slučaju odbijanja ukrcaja i otkazivanja ili dugog kašnjenja letova kojom se ukida Uredba (EZ) br. 295/91 (*Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of Council of 11 February 2004. establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91*) OJ EU, L 46, 17. 2. 2004. Uredba je za sve države EU stupila na snagu 17. 2. 2005. godine.

⁵⁰⁴ ZOSOZP iz 1998. uređuje: 1. obveznopravne odnose koji nastaju iz ugovora o prijevozu putnika i prtljage, iz ugovora o prijevozu stvari, ugovora o obavljanju drugih komercijalnih djelatnosti, iz ugovora o zakupu zrakoplova, u slučaju štete koju zrakoplov u letu nanese osobama i stvarima na zemlji, iz ugovora o osiguranju i reosiguranju; 2. stvarnopravne odnose u pogledu zrakoplova: vlasništvo i založno pravo na zrakoplovu; 3. postupak ovrhe i osiguranja na zrakoplovu i teretu u zrakoplovu te s tim u svezi nadležnost sudova za ovrhu i osiguranje (čl. 1. st. 1.).

koji su vrlo često sadržavali odredbu kojom zrakoplovne kompanije isključuju ili ograničavaju svoju odgovornost. Propisi o odgovornosti u slučaju nesreće u zračnom prometu razlikovali su se u pojedinim nacionalnim zakonodavstvima. Tako su pojedine države svoj stav o odgovornosti temeljile na građanskom deliktu (*ex delicto*), odnosno na izvanugovornoj odgovornosti za štetu. Navedeno stajalište zastupaju teoretičari, a i sudska praksa anglo-saksonskog pravnog područja, smatrajući da su smrt ili tjelesne ozljede osoba najčešći oblik delikta, te je primjenjiv i na osobe u ugovornom odnosu. Druge su države opet smatrale da je odgovornost zrakoplovnih kompanija kao prijevoznika ugovorna (*ex contractu*), te odgovornost prijevoznika temelje na činjenici da prijevoznik nije izvršio svoju glavnu obvezu iz ugovora o prijevozu, da putnika preveze bez povrede njegova tjelesnog integriteta.⁵⁰⁵ Upravo zbog navedenih različitosti, Varšavska konvencija iz 1929. god. donesena je s ciljem stvaranja jedinstvenih pravila koja će regulirati pitanje odgovornosti zračnog prijevoznika.

Iako su i nakon donošenja Varšavske konvencije iz 1929. god. i dalje vođene rasprave o pravnoj naravi odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika, prihvaćeno je stajalište da je odgovornost prijevoznika iz Varšavske konvencije iz 1929. god. ugovornog, a ne izvanugovornog karaktera. Pritom se polazi od činjenice da je temelj odgovornosti zračnog prijevoznika ugovor između prijevoznika i putnika, a ne građanski delikt. Teoretičari zračnog prometnog prava mišljenja su da je namjera redaktora Konvencije bila da se obveza prijevoznika na obeštećenje putnika tumači jedinstveno u svim zemljama strankama Konvencije. Naime, prihvaćanje deliktneog karaktera odgovornosti razbilo bi tendenciju same unifikacije, jer se po općim načelima deliktne odgovornosti, tužba oštećenog putnika protiv štetnika i nadležnost suda u sporu ne mogu unaprijed predvidjeti. U tom slučaju mjerodavno pravo i nadležnost suda prosuđuju po propisima mjesta gdje se delikt dogodio. To bi dovelo do primjene različitih nacionalnih zakona, a time i do pravne nesigurnosti.

6.3.1.1. Područje primjene

⁵⁰⁵ Vidi KAŠTELA, S.: Zračno prometno pravo, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2001., str. 84. DWORSKI, *op. cit.*, bilj. br. 24., str. 3. - 4.

Prema odredbama Varšavske konvencije iz 1929. god. izmjenjene Haškim protokolom iz 1955. god. Konvencija se primjenjuje na međunarodni prijevoz izvršen zrakoplovom.⁵⁰⁶

Međunarodnim se prijevozom u smislu navedenih odredaba smatra:

1. Prijevoz kod kojega se prema sporazumu ugovornih strana mjesto polaska i odredišta nalaze na području obiju ugovornih država ili
2. Na području iste države pod uvjetom da je uključeno barem jedno usputno slijetanje u inozemstvu.⁵⁰⁷
3. Konvencija se primjenjuje na prijevoz zrakoplovom ukoliko se taj prijevoz zasniva na ugovoru o prijevozu. To bi značilo da prijevoz bez znanja zrakoplovnog prijevoznika ne spada u područje primjene.
4. Konvencija se primjenjuje na svaki međunarodni prijevoz putnika koji se odvija uz naplatu. Međutim konvencija se primjenjuje i na besplatne prijevoze pod uvjetom da ga obavlja zrakoplovna kompanija. Tu se prvenstveno misli na prijevozne ugovore zaposlenih u nekoj zračnoj tvrtki koji besplatno koriste usluge leta.
5. Odredbe Konvencije ne primjenjuju se na međunarodne besplatne prijevoze kao ni na prijevoz pošte te letove koji se odvijaju u izvanrednim okolnostima (letovi spašavanja).

6.3.1.2. Putna karta

Varšavska konvencija iz 1929. god. ne sadrži izričite odredbe o ugovoru o prijevozu iako se zaključivanje takvog ugovora podrazumijeva. Prema odredbi čl. 3. Konvencije prijevoznik je dužan putniku izdati putnu kartu. Ista odredba propisuje bitne elemente i sadržaj putne karte.⁵⁰⁸ Nepostojanje, nepravilnost ili gubitak putne karte neće utjecati na postojanje ugovora o prijevozu koji i dalje ostaje podvrgnut odredbama Konvencije. Međutim, prijevoznik koji je primio putnika na prijevoz bez putne karte ili ako putna karta ne sadrži napomenu o ograničenoj odgovornosti prijevoznika, neće se moći pozivati na

⁵⁰⁶ Vidi čl. 1. i 2. Varšavske konvencije 1929. god.

⁵⁰⁷ Pritom prijevoz neće izgubiti međunarodno obilježje ako je njegov stvarni tijek drukčiji od predviđenog, primjerice, ukoliko se nesreća koja je temelj zahtjeva za naknadu štete dogodilo u tuzemstvu. Isto tako, u slučaju da se putnički zrakoplov u slučaju nevremena spusti ili sruši na području druge ugovorne države, prijevoz neće postati međunarodni. O tome поближе KAŠTELA, *op. cit.*, bilj. br. 505., str. 89.

⁵⁰⁸ Predetajne odredbe Varšavske konvencije o bitnim elementima putne karte stvarale su u praksi znatne poteškoće zbog čega su se pedesetih godina intenzivirali zahtjevi sudionika u zračnom prijevozu za pojednostavljenje putne karte na način da ona sadrži samo one naznake iz kojih je jasno vidljivo da se u konkretnom slučaju radi o međunarodnom prijevozu u smislu Konvencije. Pojednostavljenje putne karte prvi put učinjeno je Haškim protokolom iz 1955. god. *Ibidem*, str. 90. i 98.

odredbe o isključenju ili ograničenju odgovornosti, u kojem slučaju odgovara neograničeno.⁵⁰⁹

U pogledu ograničenja od odgovornosti prijevoznika zanimljiva je presuda u sporu Lisi i dr. c/a Alitalia – Linee Aeree Italiane, S.p.a. Prema stavu suda u navedenom sporu prijevoznik se ne može pozivati na ograničenje odgovornosti po Varšavskoj konvenciji ukoliko su uvjeti putne karte tiskani tako sitnim slovima da se ne mogu prostim okom čitati, te se smatraju nepostojećim. Presuda je značajna zbog toga što se bavi nužnim sastavnim dijelom putne karte u zračnom prijevozu prema Varšavskoj konvenciji.⁵¹⁰

Suprotno stajalište nalazimo u presudi Vrhovnog suda SAD-a u slučaju Chan v. Korean Air Lines, Ltd. U predmetnom sporu Sud je smatrao kako jednostavan jezik Konvencije ne zahtijeva bilješku o ograničenjima i primjeni Konvencije, pa se prema tome prijevoznik može pozvati na ograničenja odgovornosti ako je izdao putnu kartu, kako je propisano Konvencijom.⁵¹¹

6.3.1.3. Odgovornost prijevoznika

6.3.1.3.1. Temelj odgovornosti

Pitanje temelja odgovornosti uređuje čl. 20. Varšavske konvencije iz 1929. god. Prema navedenom članku prijevoznik će se moći osloboditi odgovornosti ako dokaže da su on i njegovi službenici poduzeli sve potrebne mjere da se šteta izbjegne, ili ako dokaže da je takve mjere bilo nemoguće poduzeti. Tumačenje izraza «sve potrebne mjere» oprečno je, što je izazvalo dugogodišnji teoretski sukob o pitanju temelja ugovorne odgovornosti zračnog prijevoznika prema Varšavskoj konvenciji iz 1929. god. Unatoč dvojabama koje proističu iz ovakve formulacije, tumačeći stvarnu namjeru redaktora Konvencije, općeprihvaćeno je stajalište da se odgovornost zračnog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika temelji na pretpostavljenoj krivnji.

⁵⁰⁹ Čl. 3. st. 2. Varšavske konvencije iz 1929. kako je izmijenjena čl. III. Haškog protokola iz 1955. god.

⁵¹⁰ Vidi PALLUA, E.: Presuda u sporu Lisi i dr. c/a Alitalia – Linee Aeree Italiane, S.p.a. od 1. 4. 1966., UPPPK, Zagreb, br. 32, 1966., str. 68. - 69.

⁵¹¹ Vidi KAŠTELA, *op. cit.*, bilj. br. 505., str. 94. O tome WHALEN, J. T. - CAREY, L. M.: Changes in the Warsaw Convention and its Effects on Aviation Liability, 1998., str. 5.

Naime, prema jednom stajalištu formulacija koja govori o dužnosti poduzimanja svih potrebnih mjera da se šteta izbjegne ili da nije moguće te mjere poduzeti, zračni prijevoznik odgovara temeljem objektivne odgovornosti, dok drugo stajalište polazi od odgovornosti prijevoznika temeljem pretpostavljene krivnje. Autori koji zastupaju stav o objektivnoj odgovornosti zračnog prijevoznika smatraju da ovakva odgovornost proizlazi iz doslovnog tumačenja naprijed navedenog izraza, shvaćajući to kao objektivno potrebne mjere da do štete u konkretnom slučaju ne dođe, dok autori koji zastupaju stajalište o odgovornosti prijevoznika temeljem pretpostavljene krivnje izraz «sve mjere koje su potrebne» tumače u prilog subjektivnoj odgovornosti, shvaćajući «potrebne mjere» kao one koje je konkretni prijevoznik subjektivno trebao i mogao poduzeti. Ipak, teorija i sudska praksa nisu prihvatili stajalište o odgovornosti prijevoznika na temelju kauzaliteta uz obrazloženje da je namjera redaktora Varšavske konvencije iz 1929. god. bila olakšati prijevoznikovu poziciju omogućavajući mu da se oslobodi odgovornosti dokazujući da za štetu nije kriv.⁵¹² Naime, u vrijeme donošenja Varšavske konvencije iz 1929. god. zračni prijevoz bio je neafirmirana prometna grana s brojnim rizicima i opasnostima, zbog čega se ovakvim konvencijskim rješenjima nastojalo poticajno djelovati na razvoj zračnog poduzetništva. Usto, čl. 20. Konvencije koji uređuje pitanje temelja odgovornosti prijevoznika ne navodi ekskulpacijske razloge zbog kojih bi se prijevoznik mogao osloboditi od odgovornosti što objektivna odgovornost, ako se ne radi o apsolutnom kauzalitetu, u pravilu podrazumijeva.

Iz citirane odredbe čl. 20. o oslobođenju prijevoznika od odgovornosti moramo i ovdje skrenuti pozornost da se pod izričajem «nije bilo moguće poduzeti takve mjere» podrazumijeva slučaj više sile koja u prijevoznom pravu isključuje odgovornost prijevoznika. Da bi se prijevoznik oslobodio od odgovornosti za štete zbog smrti i tjelesne ozljede pozivajući se na višu silu kao ekskulpacijski razlog, prijevoznik mora dokazati da je događaj koji je uzrokovao navedene štete izvan djelatnosti prijevoznika, zatim njegovu nepredvidljivost, te nemogućnost njegova izbjegavanja. Međutim, ako se radi o nerazjašnjenom uzroku štete, primjerice oštećenju ili padu zrakoplova, prijevoznik se neće

⁵¹² JAKAŠA, *op. cit.*, bilj. br. 61., str. 443. - 444. Autor navodi da doslovno tumačenje sintagme «...dokazati da su poduzete sve potrebne mjere ili dokazati da te mjere nije mogao poduzeti» govori u prilog objektivne odgovornosti prijevoznika, ali zbog namjere redaktora Konvencije da ublaži odgovornost prijevoznika, navedena sintagma tumači se u prilog subjektivnoj odgovornosti. Vidi DEBELJAK – RUKAVINA, S.: Odgovornost prijevoznika u domaćem i međunarodnom prijevozu putnika i prtljage zrakom, ZPFR, Supplement, br. 2, Rijeka, 2002., str. 338. (str. 325. – 369.); isto BARETIĆ, M.: Odgovornost zračnog prijevoznika za štetu koju pretrpi putnik u domaćem i međunarodnom prometnom pravu, «Pravo u gospodarstvu», Zagreb, br. 5, 2000., str. 114.; vidi GROENWEGE, A. D.: Compendium of International Civil Aviation, IATA, Quebec, 1996/1997., str. 46.

moći pozivati na višu silu, već će se primjenjivati pretpostavka o njegovoj odgovornosti. Prijevoznik se također može osloboditi od odgovornosti ili je ograničiti ako dokaže da je putnik vlastitim djelovanjem pridonio nastanku štetnog događaja.

Oštećeni putnik ili njegovi zakonski nasljednici u slučaju odgovornosti prijevoznika temeljem pretpostavljene krivnje ne trebaju dokazivati krivnju prijevoznika, budući da se ona pretpostavlja.

U vezi s izloženim, rješavajući u postupku za naknadu štete putnicima supružnicima Haddad koji su tijekom otmice zrakoplova zadobili tjelesne ozljede (iz raspoloživih materijala nije vidljivo o kakvoj se sve šteti radilo), sud je ocjenjujući ponašanje tuženog Air Franca kao prijevoznika utvrdio da je isti odgovoran te da prema tome ne postoji osnova za oslobođenje od odgovornosti u smislu odredbe čl. 20. i čl. 25. Varšavske konvencije iz 1929. god. Obrazlažući svoje stajalište sud je ocijenio da tuženi nije dokazao da je poduzeo sve potrebne mjere kako bi se šteta izbjegla, posebno stoga što ga ništa nije sprječavalo da u zrakoplovu ima kvalificirane osobe koje bi u slučaju sumnjivog ponašanja putnika intervenirale. Nadalje, sud je zauzeo stajalište prema kojem prijevoznik odgovara ograničeno, obrazlažući to činjenicom da pretraga putnika prilikom ulaska u zrakoplov nije u njegovoj nadležnosti (u nadležnosti je državnih vlasti), a njegov je propust što se otmičare nije iz zrakoplova iskrcalo odmah nakon što je uočeno njihovo ponašanje, s obzirom na to da zrakoplov još nije poletio, što se po ocjeni suda ne može pripisati namjeri odnosno krajnjoj nepažnji. U odnosu na pitanje koje uređuje čl. 17. Varšavske konvencije iz 1929., o kojem se također raspravljalo, sud je utvrdio odgovornost prijevoznika pozivajući se na američku sudsku praksu prema kojoj se otmica zrakoplova i odgovornost za štete njome prouzročene tretiraju u smislu odredaba Konvencije, zbog čega je za štetu odgovoran zračni prijevoznik, u ovom slučaju Air France. Presudom u predmetnom sporu, sukladno utvrđenom činjeničnom stanju supružnicima Haddad koji su postavili zahtjev za naknadu štete dosuđena je naknada štete za troškove medicinskih pregleda i tretmana u iznosu od po 5 000 franaka.⁵¹³

Temelj odgovornosti iz Varšavske konvencije iz 1929. god. zadržava i Haški protokol iz 1955. god., kao i Gvadalaharska konvencija iz 1961. god., pa će prijevoznik za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika također odgovarati temeljem pretpostavljene krivnje.

⁵¹³ Presuda Haddad c/a Air France od 28. 4. 1978. prema JAKAŠA, B.: UPPPK, Zagreb, br. 89, 1981., str. 60. - 64.

Donošenjem Gvatemalskog protokola iz 1971. god. (koji nije stupio na snagu) dolazi do značajnijih izmjena u pogledu temelja odgovornosti.⁵¹⁴ Protokolom se pooštrava temelj odgovornosti prijevoznika uspostavljanjem objektivne odgovornosti, koja seže gotovo do granica apsolutne odgovornosti, što znači da prijevoznik odgovara bez obzira na krivnju za sve vrste šteta. Da bi ostvario pravo na naknadu štetu oštećenik u slučaju odgovornosti prijevoznika temeljem kauzaliteta mora dokazati štetnu radnju, štetu, te uzročnu vezu između štetne radnje i nastale štete. U odnosu na uobičajene razloge Gvatemalski protokol iz 1971. god. ne poznaje višu silu kao razlog za oslobođenje od odgovornosti. Prema odredbama Protokola, prijevoznik se može osloboditi od odgovornosti samo u dva slučaja:

1. Ako je smrt ili tjelesna ozljeda putnika isključivo rezultat zdravstvenog stanja putnika, što znači da bi prijevoznik odgovarao i ako je zdravlje putnika bilo samo jedan od uzroka koji je pridonio smrti ili tjelesnoj ozljedi, odnosno prijevoznik neće odgovarati samo onda kada je pri normalnim, očekivanim uvjetima leta (npr. normalno spuštanje zrakoplova) putnikovo zdravstveno stanje prouzrokovalo navedene štete.⁵¹⁵ U ustanovljavanju odgovornosti prijevoznika za štete koje su posljedica zdravstvenog stanja putnika moramo razlikovati redovne i izvanredne događaje za vrijeme prijevoza koji su doveli do smrti i tjelesne ozljede putnika. Tako prijevoznik neće biti odgovoran u slučaju ako putnik umre zbog nagle promjene atmosferskog tlaka koja je nužna posljedica leta ili ako putniku kod normalnog spuštanja zrakoplova zakaže bolesno srce. Ne bi bilo opravdano da prijevoznik u ovakvim okolnostima odgovara. U skladu s iznesenim možemo reći da je smrt, odnosno tjelesna povreda putnika, posljedica njegova zdravstvenog stanja, ako je povreda tjelesnog integriteta nastupila unatoč tomu što putnik tijekom prijevoza nije

⁵¹⁴ Protokol nikada nije stupio na snagu, jer su uvjeti za to bili ratifikacija od strane trideset država, od kojih najmanje pet država sa ostvarenim zračnim prijevozom u putničkim kilometrima, prema statistikama ICAO iz 1970. godine, iznosi bar 40 % svjetskog putničkog prometa kompanija država članica ICAO-a. Prema navedenom, Gvatemalski protokol nije ni mogao stupiti na snagu ako ga ne ratificiraju SAD, koje to nisu učinile, iako je on prvi puta ispunio nastojanja SAD-a za strožom odgovornošću zračnih prijevoznika do viših iznosa odgovornosti. Više vidi RADIONOV, N. - NOVACIĆ, T.: Aktualnosti u sustavu odgovornosti zračnog prijevoznika – stari interesi i nova rješenja, ZRPFS, god. 39., Split, br. 3 - 4 (67 - 68), 2002., str. 417. Protokol je do sada ratificiralo samo dvanaest država pa vjerovatno neće ni stupiti na snagu. To su Kolumbija, Kostarika, Cipar, Dominikanska Republika, Grčka, Italija, Libanon, Mauritanija, Nizozemska, Niger, Sejšelski otoci, Togo – Detaljnije vidi: <http://www.icao.int/icao/en/LEB/Guatemala.htm>. *Stranica posjećena 28. 11. 2010.* Vidi FILIPOVIĆ, V.: Odgovornost zračnog vozara prema Gvatemalskom protokolu, UPPPK, Jadranski institut JAZU, Zagreb, br. 57, 1973., str. 32. - 35.

⁵¹⁵ Čl. IV. Gvatemalskog protokola kojim se mijenja čl. 17. Varšavske konvencije iz 1929. god. Ako se radi o normalnim predvidivim okolnostima leta, prijevoznik će biti odgovoran ako putnik umre zbog nagle promjene atmosferskog tlaka što je nužna posljedica leta. Vidi JAKAŠA, *op.cit.*, bilj. br. 486., str. 433.; MANKIEWICZ, R.H.: La responsabilité du transporteur aérien après Guatemala, *Europien Transport Law*, vol. VI, No 6/1971, str. 749.; vidi isto GRABOVAC, *op.cit.*, bilj. br. 16., str. 117.

bio podvrgnut izvanrednim rizicima putovanja. Treba smatrati da je putnik na sebe preuzeo rizik svojeg zdravstvenog stanja u okviru normalnih posljedica leta. Navedena odredba Gvatemalskog protokola o stanju putnikova zdravlja kao isključivog uzroka smrti ili tjelesne povrede može se tumačiti na način da je zdravstveno stanje putnika isključivi uzrok povrede tjelesnog integriteta uvijek kada su smrt, odnosno tjelesna ozljeda, posljedica uzroka koji su u zrakoplovu normalni.

Međutim, prijevoznik će odgovarati za izvanredne, neočekivane rizike putovanja (uključujući i višu silu), bez obzira što se zdravstveno stanje putnika pogoršalo zbog tih događaja.⁵¹⁶

2. Ako je nastala putnikovom krivnjom.⁵¹⁷ Pritom je dovoljan bilo koji stupanj krivnje.

Prijevoznik se može osloboditi odgovornosti u cijelosti ili djelomično ukoliko dokaže da je štetu prouzročila ili joj nemarom ili nekom drugom radnjom ili propustom doprinijela osoba koja traži naknadu štete – u opsegu u kojem je takvo nemarno ili drugo nedopušteno postupanje ili propuštanje doprinijelo nastanku štete.⁵¹⁸ U odnosu na navedenu odredbu prema Varšavskoj konvenciji iz 1929. god. kako je izmijenjena Haškim protokolom iz 1955. god. sud pred kojim se vodi spor mogao je u slučaju putnikove krivnje u skladu s odredbama nacionalnog prava suda, u cijelosti ili djelomično osloboditi prijevoznika od odgovornosti, dok se po Gvatemalskom protokolu iz 1971. god. prijevoznik imperativno oslobađa potpuno ili djelomično odgovornosti zavisno o doprinosu putnikove krivnje. Ovakvo rješenje sadržano u Gvatemalskom protokolu ide u prilog prijevoznika. U odnosu na Varšavsku konvenciju iz 1929. god. koja govori samo o krivnji povrijeđene osobe, Gvatemalski protokol u odnosu na Varšavsku konvenciju iz 1929. god. donio je novinu te se uz putnika spominju i osobe koje nisu putnici koje traže naknadu štete. U slučaju zahtjeva za naknadu štete od strane osoba koje nisu imale svojstvo putnika (npr. nasljednici), prijevoznik i prema njima može isticati prigovor postojanja putnikove krivnje. Prijevoznik se na isti način može osloboditi odgovornosti u opsegu u kojem je dokazao da je šteta nastala ili joj je nemarom ili nekom drugom nedopuštenom radnjom ili

⁵¹⁶ Sasvim je jasno da prijevoznik neće biti odgovoran ako između prijevoza i smrti, odnosno tjelesne ozljede putnika ne postoji uzročna veza. Međutim, ako zrakoplov upadne u oluju i putnik sa slabim srcem zbog straha i podrhtavanja zrakoplova umre u tom slučaju prijevoznik će biti odgovoran. Vidi JAKAŠA, *ibidem*.

⁵¹⁷ Čl. VII. Gvatemalskog sporazuma kojim se mijenja čl. 21. Varšavske konvencije iz 1929. Vidi JAKAŠA, *op. cit.*, bilj. br. 486., str. 434.

⁵¹⁸ Čl. VII. Gvatemalskog protokola iz 1971. god. Poblize GRABOVAC, *op. cit.*, bilj. br. 16., str. 117.

propuštanjem pridonio taj putnik.⁵¹⁹ Međutim, prijevoznik se ne može osloboditi odgovornosti ili ograničiti svoju odgovornost ako je šteta nastala postupkom i ponašanjem osobe kojoj se ne može imputirati krivnja, bez obzira na činjenicu što je takav postupak prouzročio štetu.⁵²⁰

U slučaju uzastopnog prijevoza koji definiramo kao prijevoz koji se obavlja uz sudjelovanje više prijevoznika (prvog prijevoznika te ostalih uzastopnih prijevoznika) putnik ili ostale ovlaštene osobe mogu u skladu s odredbom čl. 30. st. 2. Varšavske konvencije iz 1929. god., tražiti naknadu štete samo protiv onog prijevoznika koji je izvršio prijevoz tijekom kojeg se dogodila nezgoda, osim u slučaju kada izričitom odredbom prvi prijevoznik preuzme odgovornost za cijelo putovanje.

6.3.1.3.2. Granice odgovornosti

6.3.1.3.2.1. Vrijeme trajanja odgovornosti

Pitanje vremenskog ograničenja odgovornosti zračnog prijevoznika uređuje čl. 17. Varšavske konvencije iz 1929. god. Prema toj odredbi prijevoznik odgovara za štetu u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika ako se slučaj koji je prouzročio štetu dogodio u zrakoplovu ili tijekom svih operacija ukrcaja ili iskrcaja. Zbog nejasnoća citirane odredbe postavlja se pitanje vremena trajanja međunarodnog prijevoza te pitanje odgovornosti za štetu koja se dogodi putniku prije ili nakon završetka leta. Pravna teorija i sudska praksa, u pogledu trajanja odgovornosti zračnog prijevoznika kroz protekli period zauzimali su različita stajališta. Prema jednima, putnik se ukrcava u smislu odredaba Varšavske konvencije ne samo kada se stvarno ukrcava u zrakoplov, već i samim izlaskom na pistu s namjerom da se ukrca u zrakoplov. Radnja iskrcavanja predstavlja silaženje iz zrakoplova i odlazak do aerodromske zgrade, kao posljedica ostvarivanja prava iz ugovora o prijevozu. Francuski profesor Chaveau-a vrijeme odgovornosti zračnog prijevoznika smatra vrijeme provedeno u zrakoplovu tijekom prijevoza zrakom, penjanje u zrakoplov i silaženje iz njega te vrijeme vožnje od zgrade aerodroma do zrakoplova i obratno. Pritom smatra da

⁵¹⁹ MARKIĆ, V.: Objektivna odgovornost zračnog prijevoznika, Radovi Hrvatskog društva za znanost i umjetnost, VII./VIII., Sarajevo, 1999./2000.

⁵²⁰ O Guatemalskom protokolu vidi više JAKAŠA, *op. cit.*, bilj. br. 486., 429. - 441. Vidi HJALSTED, F.: Passenger Liability in International Carriage by Air – Lines of Development – Guatemala City Protocol, in «Essays in air Law», Kluwer Boston, Inc., 1982., str. 95. - 96. (str. 91. - 109.).

prijevoznik nije odgovoran za vrijeme dok putnik boravi u zgradi aerodroma. Lemoine precizira operaciju ukrcavanja koja počinje u trenutku kada putnik stupi na pistu, a operacija iskrcavanja završava kada napusti pistu na koju je prethodno sletio zrakoplov. U skladu s iznesenim stajalištima možemo zaključiti da početak odgovornosti može biti shvaćen na više načina: od trenutka dolaska putnika na aerodrom, od trenutka kada se objavi polazak zrakoplova, od vremena kada se putnik javi ovlaštenima na aerodromu, od početka kretanja prema zrakoplovu, od penjanja u zrakoplov itd. Iako čl. 17. Varšavske konvencije iz 1929. god. ne donosi preciznu odredbu o tome, smatra se da vrijeme trajanja odgovornosti treba tumačiti šire, u korist putnika. Danas je prihvaćeno stajalište da se vrijeme prijevoza proteže na vrijeme od trenutka kada zrakoplovni prijevoznik pozove putnike da uđu u čekaonicu (početak radnje otpreme putnika) do završetka radnje prihvata putnika nakon završetka leta, kada putnik preuzme prtljagu. Naime, ulazak u zrakoplov i izlazak iz zrakoplova nisu radnje o čijem početku i završetku odlučuje sam putnik, već je sam postupak ukrcavanja ili iskrcavanja, iz sigurnosnih razloga prepušten prijevozniku. Ove dvije radnje između kojih se nalazi nesporno vrijeme trajanja odgovornosti koje predstavlja vrijeme provedeno u zrakoplovu na zemlji ili u zraku, imaju prethodni i naknadni period trajanja, u kojem prijevoznik odgovara za sigurnost putnika. Vrijeme trajanja prijevoza pored leta i čekanja na ukrcaj obuhvaća i vrijeme tranzitnog zadržavanja kada se radi o dužem putovanju. Slijedom toga prijevoznik će odgovarati za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika koje su nastale u ovako utvrđenim granicama prijevoza.⁵²¹

Prema odredbi čl. IV. st. 1. Gvatemalskog protokola kojim je izmijenjen čl. 17. Varšavske konvencije iz 1929. god. «Prijevoznik je odgovoran za štetu u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika, pod uvjetom da je događaj koji je prouzročio smrt ili povredu nastao u zrakoplovu, ili tijekom bilo koje radnje koja se odnosi na ukrcaj ili iskrcaj». Izraz «događaj» u ovom slučaju može se odnositi na ratne rizike ili otmice te će se odgovornost prijevoznika protegnuti i na te slučajeve.

Moramo također naglasiti da za prijevoznikovu odgovornost nije potrebno da smrt putnika nastupi u zrakoplovu. Naime, dovoljno je da u zrakoplovu nastupi početni uzrok smrti. Npr. putnik dobije u zrakoplovu srčani napad, ali od tog napada umre u bolnici.

⁵²¹ Vidi KAŠTELA, *op. cit.*, bilj. br. 505., str. 91. - 92.; više o tome TRAJKOVIĆ, M.: Saobraćajno pravo, Savremena administracija, Beograd, 1985., str. 254.

U smislu odredaba čl. 17. u sporu *El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tseng* 525 U.S. 155 (1999), putnica osumnjičena za sigurnost putovanja potražuje naknadu štete zbog psihičkih povreda nastalih zbog nepotrebnog zadržavanja u zračnom pritvoru u koji je provedena radi pretresa. Po završetku putovanja putnica je tužila zrakoplovnu tvrtku Tel Aviv za navedene štete pred sudom države New York, koji je odbacio tužbu i zaključio da putnica naknadu štete za osobne povrede u slučaju međunarodnog prijevoza ne može tražiti kod nadležnog suda po Varšavskoj konvenciji koja dozvoljava naknadu štete samo za fizičke ozljede. Američki žalbeni sud potvrdio je nižestupanjsku presudu navodeći da odštetu za osobnu povredu pretrpljenu tijekom međunarodnog zračnog prijevoza, koja nije dopuštena po Varšavskoj konvenciji, nije moguće tražiti u drugim pravnim propisima (države New York), jer bi mogućnost tuženja po nacionalnom zakonu obezvrijedilo jedinstvenu regulaciju ovog pravnog područja.⁵²²

6.3.1.3.2.2. Visina odgovornosti

Varšavska konvencija iz 1929. god. utvrđuje ograničenje odgovornosti prijevoznika za smrt ili tjelesnu ozljedu u iznosu od 125 000 Poincaré franaka, s mogućnošću povećanja granice odgovornosti na temelju posebnog sporazuma između prijevoznika i putnika.

U slučaju kada prema zakonodavstvu zemlje nadležnog suda naknada može biti određena u obliku rente, glavnica rente ne može prijeći propisanu granicu ograničenja, odnosno iznos od 125 000 Poincaré franaka⁵²³ Premda se u Varšavskoj konvenciji iz 1929. god. izričito ne spominje ograničenje odgovornosti po putniku, smatramo da se navedeni iznos ograničenja prijevoznikove odgovornosti odnosi na jednog putnika za svako pojedino putovanje kao cjelinu, bez obzira na broj štetnih događaja tijekom jednog putovanja. Ovo je iz razloga što se u vrijeme donošenja Varšavske konvencije iz 1929. god. uz putnika nastojalo istovremeno zaštititi i prijevoznika koji bi u slučaju naknade štete za svaki pojedini slučaj koji se dogodio tijekom prijevoza doveo do šteta takvih razmjera koje

⁵²² Presuda u sporu *El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tseng* 525 U.S. 155 (1999) United States Supreme Court, SCHAFFER, R. - AUGUSTI, F. - EARLE, B.: *International business law and its environment*, seventh edition, Chapter VI, «The Carriage of goods and the Liability of Air and the Sea Carriers», 2009., str. 195.

⁵²³ Čl. 22. st. 1. i 4. Varšavske konvencije iz 1929. Konvencijom je prvi put u neki međunarodni ugovor uveden Poincaré franak kao obračunska jedinica. Vidi PAVLIHA, M.: *Odgovornost letalskoga prevoznika u primeru nesreće*, *Pravnik*, let. 53., Ljubljana, br. 6 - 8, 1998., str. 355. - 356.

prijevoznik ne bi mogao podnijeti. S druge strane zrakoplov je prijevozno sredstvo u kojem je malo vjerojatno da bi se moglo dogoditi više štetnih događaja tijekom istog putovanja.

Kasnijim izmjenama učinjenim Haškim protokolom iz 1955. god., granice odgovornosti prijevoznika povišene su na 250 000 zlatnih franaka za osobne štete, dvostruko više u odnosu na Varšavsku konvenciju iz 1929. god., što je ujedno i bio osnovni cilj ovog Protokola.⁵²⁴ Navedene granice odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika nalazimo i u Gvadalaharskoj konvenciji iz 1961. god.

Gvatemalskim sporazumom iz 1971. god. ograničenje odgovornosti povećano je na iznos od 1 500 000 zlatnih franaka po putniku za ukupnost svih podnesenih zahtjeva neovisno o njihovu temelju.⁵²⁵ Ovako visok iznos ograničenja prihvaćen je uz kompromisno rješenje o njegovoj apsolutnosti i nepromjenjivosti.⁵²⁶ To znači da prijevoznik za tjelesni integritet odgovara uvijek ograničeno, do utvrđenog maksimalnog iznosa, bez obzira što mu se može dokazati kvalificirana krivnja. Brisanjem posljednje rečenice iz čl. 22. Varšavske konvencije iz 1929. god. prema Gvatemalskom protokolu nije dopušteno ugovorom između prijevoznika i putnika povisiti granicu odgovornosti čime se odstupilo od općenito prihvaćenih stavova u prijevozu o relativnoj kognitivnosti odredaba o ograničenju odgovornosti koja dopušta ugovorno povišenje. Time je ostvaren apsolutni kriterij ograničenja odgovornosti.

Pored toga, Protokol predviđa relativno jednostavan postupak povisivanja granica odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika, u skladu sa svjetskom inflacijom. Ovo pitanje uređuje članak XV. st. 3. Gvatemalskog protokola iz 1971. god. kojim povećanje može ići do dodatnog iznosa od 187 550 franaka ako države potpisnice predlože takvo povećanje pet odnosno deset godina nakon stupanja na snagu Protokola. Za ograničenje bit

⁵²⁴ Unatoč dvostrukom povećanju iznosa naknade štete, razvijene zemlje i dalje ostaju nezadovoljne, posebno SAD, budući da su njihovi sudovi već dodjeljivali veće odštete od onih predviđenih Varšavskom konvencijom odnosno Haškim protokolom. SAD nisu ratificirale ovaj Protokol inzistirajući i dalje na povećanim iznosima uz prijetnju otkazivanja Varšavske konvencije. Vidi FLIPOVIĆ, V.: *Odgovornost zračnog prijevoznika*, Pravni fakultet u Zagrebu, Zagreb, 2000., str. 2.

⁵²⁵ Čl. VIII. Gvatemalskog protokola iz 1971. god.

⁵²⁶ Ovakvo rješenje unatoč prigovorima koji su mu upućivani imalo je svoju praktičnu pozadinu. Svrha mu je spriječiti brojne komplicirane i dugotrajne sporove o uzrocima nesreća zrakoplova u kojima prijevoznik dokazuje da nije kriv, dok tužitelj dokazuje okolnosti koje bi dovele do neograničene odgovornosti prijevoznika. Vidi GRABOVAC, *op.cit.*, bilj. br. 16., str. 119. Poblježe MANKIEWICZ, *op. cit.*, bilj. 515., str. 745. i 753.

će mjerodavan onaj iznos koji je bio na snazi na dan kada je došlo do događaja koji je prouzročio smrt ili povredu putnika.

Montrealski protokoli iz 1975. god. prvi puta uvode u sustav odgovornosti zračnog prijevoznika novu obračunsku jedinicu, PPV. Za one države koje nisu članice Međunarodnog monetarnog fonda, Protokoli predviđaju mogućnost preračunavanja PPV-a u svoje nacionalne valute. Diplomatska konferencija održana u Montrealu 1975. godine usvojila je Rezoluciju kojom se traži konsolidacija Varšavskog sustava u jednu cjelinu.⁵²⁷

Međutim, prijevoznik prema odredbama Varšavske konvencije iz 1929. god. gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako je prema stavu suda koji vodi spor štetu prouzročio namjerno ili krajnjom nepažnjom kao i u slučaju da su štetu prouzrokovale osobe koje rade na prijevozu u okviru obavljanja svoje djelatnosti.⁵²⁸ U tom slučaju putnik odnosno njegovi nasljednici moraju dokazati da je riječ o kvalificiranoj krivnji prijevoznika odnosno osoba koje rade po njegovu nalogu. Sud pred kojim se vodi postupak za naknadu štete može prijevoznika, sukladno odredbama svojeg nacionalnog prava osloboditi od odgovornosti u cijelosti ili djelomično, ako prijevoznik dokaže da je putnik svojim djelovanjem prouzročio štetu ili je doprinio nastanku štete.⁵²⁹ Zajednička krivnja prijevoznika i oštećenog putnika postoji onda kada oštećena strana nije poduzela sve potrebne mjere za sprečavanje ili ublažavanje štete.

Prema odredbama modificiranog članka 25. Varšavske konvencije iz 1929. god., prijevoznik i osobe kojima se u svojem poslovanju služi odgovarat će neograničeno ako je šteta proizišla iz njihova čina ili propusta učinjenog s namjerom da se šteta uzrokuje, ili bezobzirno i sa znanjem da će šteta vjerojatno nastupiti. Navedena odredba umjesto krajnje nepažnje za gubitak prava na ograničenje propisuje *wilful misconduct* prijevoznika. U slučaju postupka za naknadu štete pokrenutog protiv osoba koje rade za prijevoznika, te će se osobe moći osloboditi od odgovornosti ili je ograničiti ako dokažu da je šteta nastala u okviru obavljanja njihovih dužnosti.⁵³⁰ Ukupan iznos naknade štete koju su prijevoznik i

⁵²⁷ Vidi više MILDE, «Warsaw System» and the 1999 Montreal Convention», *op. cit.*, bilj. br. 474., str. 267. - 282.

⁵²⁸ Čl. 25. Varšavske konvencije iz 1929. god.

⁵²⁹ Čl. 21. Varšavske konvencije iz 1929. god.

⁵³⁰ Čl. XIII. Haškog protokola iz 1955. god.

osobe koje rade za njega dužni naknaditi ne može prijeći iznos utvrđen Haškim protokolom.⁵³¹

Bitna novina koju donosi Varšavska konvencija iz 1929. god. kogentnost je odredaba o zabrani ugovornog isključenja odnosno smanjenja iznosa odgovornosti prijevoznika za štetu. Naime, ništava je i bez pravnog učinka svaka klauzula kojom se nastoji osloboditi prijevoznika od odgovornosti odnosno utvrditi nižu granicu od one utvrđene Konvencijom. To znači da ne bi bile ništave one ugovorne odredbe koje utvrđuju višu granicu odgovornosti nego što je propisano u čl. 22. Varšavske konvencije. Međutim ništavost ove klauzule ne povlači ništavost ugovora koji i dalje ostaje podvrgnut njenim odredbama.⁵³² Navedene odredbe sadrže i Protokoli, kojima je mijenjana Varšavska konvencija iz 1929. god.

6.3.1.4. Nadležnost suda

Odštetni zahtjev za naknadu štete ne prestaje smrću osobe niti prestankom djelovanja pravne osobe koja je dužna nadoknaditi štetu već se prenosi na njihove pravne slijednike.⁵³³ Zahtjev za naknadu štete mora se podnijeti u roku od dvije godine, računajući od prispjeća na odredišno mjesto ili od dana kada je zrakoplov trebao stići, ili od dana zastoja prijevoza, nakon čega se gubi pravo na utuženje.

Zbog međunarodne komponente zračnog prijevoza pitanje nadležnosti suda od posebnog je značenja. Prema čl. 28. Konvencije tužitelju je dana mogućnost izbora između četiri nadležna suda:

- a) suda prijevoznikova prebivališta,
- b) suda na području sjedišta glavne uprave tvrtke zrakoplovnog prijevoznika,
- c) suda na području u kojem se nalazi poslovnica zračnog prijevoznika, s kojim je sklopljen ugovor o prijevozu,
- d) suda u mjestu odredišta,

⁵³¹ Članak XIV. Haškog protokola iz 1955. god.

⁵³² Čl. 23. Varšavske konvencije iz 1929. god.

⁵³³ Čl. 27. Varšavske Konvencije iz 1929. god.

e) u slučaju da prijevoz obavlja stvarni prijevoznik tužba se može podnijeti sudu gdje se nalazi prebivalište stvarnog prijevoznika ili njegovo glavno poslovno sjedište.⁵³⁴

Izborom jednog nadležnog suda tužitelj gubi pravo tužbe pred drugim nadležnim sudom. Prema odredbi čl. 32. st. 1. Konvencije ništavne su sve odredbe ugovora o prijevozu i svi posebni ugovori sklopljeni prije nastanka štete, kojima se mijenjaju odredbe o mjerodavnom pravu ili sudskoj nadležnosti kako je propisano Konvencijom. Međutim, bit će važeće odredbe ugovora kojima se mijenjaju odredbe o mjerodavnom pravu i sudskoj nadležnosti zaključene nakon nastanka štetnog događaja.

Varšavska konvencija od samih početaka izazivala je brojne kritike i nezadovoljstva posebice od strane razvijenih zemalja (zemalja s velikim zrakoplovnim flotama - SAD) kao glavnih nosilaca zračnog prijevoza, smatrajući da granice odgovornosti prijevoznika nisu prihvatljive jer odgovaraju samo početnoj fazi razvoja zrakoplovstva, djelujući destimulativno na razvoj zračnog prijevoza. S druge strane željela se postići bolja zaštita putnika, što je bilo razlogom donošenja brojnih protokola na Varšavsku konvenciju iz 1929. god. Posljedica ovakvih rješenja bila je pravna neujednačenost u pogledu reguliranja pitanja odgovornosti zračnog prijevoznika na međunarodnoj razini jer neke države i dalje ostaju vezane samo odredbama Varšavske konvencije iz 1929. god., dok druge primjenjuju odredbe Varšavske konvencije kako je izmijenjena protokolima, čime je i unifikacijska svrha ovog instrumenta izostala.⁵³⁵

6.3.2. Montrealski sporazum iz 1966.

Zbog nezadovoljstva visinom odgovornosti iz Varšavske konvencije 1929. god. i Haškog protokola iz 1955. god., u cilju iznalaženja zadovoljavajućih rješenja, na inzistiranje SAD-a, u svibnju 1966. godine zaključen je tzv. Montrealski sporazum.⁵³⁶ Ovaj sporazum predstavlja normativni akt zračnih prijevoznika o temelju i visini odgovornosti zračnog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u zračnom prijevozu

⁵³⁴ Čl. VIII. Gvadalaharskog protokola iz 1961. god.

⁵³⁵ O tome vidi MILDE, M.: The «Warshaw System» of Liability in International Carriage by Air – History, Merits, and Flaws and the New «Non-Warshaw Convention» of 28 May 1999, Notes prepared for seminar at the National university of Singapore, 1999., str. 1. - 26. RADIONOV - NOVACIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 514., str. 416. i 417.

⁵³⁶ The «Montreal Intercarrier Agreement» - Vidi *supra*, bilj. br. 487., str. 134. Isto GRABOVAC, *op.cit.*, bilj. br. 16., str. 121.

koji dotiče područje SAD-a. Tim je sporazumom postignut dogovor između prijevoznika o povećanju granica odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika na iznos od 75 000 američkih dolara po putniku uključujući sudske pristojbe i troškove, odnosno 58 000 američkih dolara bez pristojbi i troškova, prihvaćajući načelo objektivne odgovornosti prijevoznika. Budući da je Montrealski sporazum iz 1966. god. bio instrument privatno-pravnog karaktera zračnih kompanija, nije utjecao na odredbe Varšavske konvencije iz 1929. god. i Haškog protokola iz 1955. god. koji se odnose na ograničenje visine prijevoznikove odgovornosti za tjelesni integritet putnika. Riječ je o prvom važećem dokumentu u međunarodnom privatnom zračnom pravu kojim je predviđena objektivna odgovornost za smrt i tjelesne ozljede putnika. Odredba o objektivnoj odgovornosti međunarodnog zračnog prijevoznika u Montrealskom sporazumu iz 1966. govori o odricanju prijevoznika od bilo kakvog pokušaja oslobođenja od odgovornosti predviđenog čl. 20. Varšavske konvencije iz 1929. god., što znači da će prijevoznik biti obvezan naknaditi štetu kod svakog zahtjeva povodom smrti i tjelesne povrede putnika.

Nadalje, Sporazumom je predviđena mogućnost odgovornosti prijevoznika preko navedenih granica, u kojem slučaju putnik ili njegov pravni sljednik treba dokazati krivnju prijevoznika odnosno prijevoznik će se moći osloboditi odgovornosti ako dokaže da su tražitelj naknade ili preminula osoba zlonamjerno sami prouzročili štetu.

Montrealski sporazum bio je privremeni izlaz iz krize nastale prijetnjom otkazivanja Varšavske konvencije od strane SAD-a 1966. godine.⁵³⁷

6.3.3. Modernizacija odgovornosti u zračnom prijevozu

Krajem prošlog stoljeća postalo je jasno da međunarodno zračno pravo nije sposobno držati korak s brzim tehničkim i tehnološkim razvojem u području zračnog prijevoza. Danas dnevno leti na tisuće civilnih zrakoplova, kako u domaćem tako i u međunarodnom prijevozu. Iako se zračni prijevoz svrstava u najsigurnije prijevoze, zrakoplovne nezgode s velikim brojem ljudskih žrtava i negativnim psihološkim učincima stalno se događaju.

⁵³⁷ O Montrealskom sporazumu iz 1966. god. više HJALSTED *op. cit.*, bilj. br. 520. Vidi RADIONOV – NOVAČIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 514., str. 417. - 418. KAŠTELA, *op. cit.*, bilj. br. 505., str. 48. - 49.

U takvim okolnostima dolazi do sve većih pritisaka na nacionalne prijevoznike da u svojim ugovorima o prijevozu dobrovoljno, u privatnom aranžmanu, podignu visinu iznosa ograničenja odgovornosti bez izmjena važećih međunarodnih multilateralnih ugovora, pa se ideje o modernizaciji sustava odgovornosti zračnih prijevoznika ponovno aktualiziraju 90-ih godina 20. stoljeća.⁵³⁸

Konačan otpor Varšavskoj konvenciji iz 1929. god. i njezinim zastarjelim rješenjima učinili su japanski prijevoznici koji su se u studenom 1992. godine, pozivajući se na odredbe članka 22. st. 1. Varšavske konvencije odrekli prava na ograničenje a u svezi s člankom 20. st. 1.⁵³⁹ U istom pravcu idu i naponi nekolicine europskih država, tzv. Malteška skupina, koja 1976. godine pokreće inicijativu uvjetovanja licenciranja nacionalnog zračnog prijevoza unošenjem povećane granice odgovornosti do iznosa od 100 000 PPV-a. Iako hvale vrijedne ove inicijative nisu dobile veću podršku. Krajem listopada 1995. godine, pod okriljem IATA-e, donesen je IATA među-prijevoznički sporazum o odgovornosti za putnike (IIA).⁵⁴⁰ Sporazum je jednoglasno odobren na Godišnjoj generalnoj skupštini Udruženja za međunarodni zračni prijevoz u Kuala Lumpuru potpisan od strane dvanaest direktora zrakoplovnih kompanija iz šest regija. Ovaj među-prijevoznički sporazum imao je za cilj zaštitu putnika tijekom izvršenja svih ugovora o prijevozu od strane prijevoznika potpisnika Sporazuma na globalnoj razini, čime je

⁵³⁸ Za bolje razumijevanje razloga koji su doveli do promjena međunarodnoga zračnog prijevoznog prava navest ćemo neke statistike: 1997. godine dogodilo se 35 zračnih nesreća sa smrtnim ishodom. U tim nesrećama poginulo je 1 059 osoba. U 2005. godini također je došlo do većeg broja nezgoda, promjerice: 3. veljače 2005., zračni prijevoznik Kam Air, zrakoplov Boeing 737-242, Kabul, Afganistan, 104:104; 16. 3. 2005., zračni prijevoznik Kamerov Air Enterprise, zrakoplov Antonov AN-24, Varandey, Rusija, 29:52; 14. 8. 2005., zračni prijevoznik Helios Airways, zrakoplov 737-31S, Grammatikos, Grčka, 121:121; 16. 8. 2005., zračni prijevoznik West Caribbean Airways, zrakoplov MD-82, Machiques, Venezuela, 160:160; 5. 9. 2005., zračni prijevoznik Mandala Airlines, zrakoplov Boeing 737-230, Medan, Indonezija, 101:117; 22. 10. 2005. zračni prijevoznik Bellview Airline, zrakoplov 737-2L9, Lagos, Nigerija, 117:117; 6. 12. 2005., zračni prijevoznik Iran Air Force, zrakoplov Hercules C 130, Teheran, Iran, 94:94; 10. 12. 2005. zračni prijevoznik Sosoliso Airline, zrakoplov DC-9, Port Hartcourt, Nigerija, 107:110. Uz to važno je podatak da je od 1959. do 2004. dogodilo 1402 zrakoplovne nesreće sa 25 664 žrtve. Vidi više PAVLIHA - VLAČIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 131., str. 165. - 166.

⁵³⁹ Japanska inicijativa bila je potaknuta teškom zrakoplovnom nesrećom Japan Airlines-a 1989. godine, nakon koje je japanska vlada prisilila Japan Airlines da se odrekne prava na ograničenje odgovornosti. Tom prilikom prava na ograničenje odreklo se deset japanskih zračnih prijevoznika. Japan je 1992. godine otkazao Varšavsku konvenciju iz 1929. godine te ukinuo granice odgovornosti na svim međunarodnim i domaćim linijama. Bio je to početak kraja ograničenja visine odgovornosti zračnih prijevoznika. VLAČIĆ, P.: Ali Montrealska konvencija napoveduje konec pravice do omejitve višine odgovornosti, Savjetovanje Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava, Zbornik radova, Rijeka, 2005., str. 193. - 194. (str. 189. - 197.); vidi HADDON - CAVE, *op. cit.*, bilj. br. 155., str. 6.; vidi ČIČEROV, A.: Konvencija o poštenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz (Montrealska konvencija), Pravna praksa, št. 10/2000 (Priloga), str. 1. O tome KAŠTELA, *op. cit.*, bilj. br. 505., str. 49.

⁵⁴⁰ Engl. *IATA Intercarrier Agreement on Passenger Liability* (IIA). Sporazum je stupio na snagu 1. 4. 1997. godine, *Transportrecht*, br. 1, 1997., str. 43. Vidi RADIONOV - NOVAČIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 514., str. 420. - 421. POSPIŠIL - MILER, *op. cit.*, bilj. br. 137., str. 123.

proširena teritorijalna primjena u odnosu na Montrealski sporazum iz 1966. god. koji se primjenjuju samo na prijevoz putnika u Americi.

U travnju 1996. godine donesen je Sporazum o provedbi IATA Međuprijevozničkog sporazuma o odgovornosti za putnike (MIA),⁵⁴¹ kojim se prijevoznici obvezuju da će odredbe sporazuma IIA uključiti u svoje prijevozne uvjete i tarife. U siječnju 1997. godine Ministarstvo prometa SAD-a odobrilo je navedene Sporazume.⁵⁴² Među potpisnicima nalazi se i Croatia Airlines.⁵⁴³ Sporazumi mijenjaju temeljne odnose između zračnih prijevoznika i putnika u odnosu na odredbe Varšavske konvencije iz 1929. god. izmijenjene Haškim protokolom iz 1955. god. Njima se prijevoznici obvezuju da će se odreći pozivanja na ograničenje odgovornosti iz članka 22. Varšavske konvencije i ako štete ne prelaze 100 000 PPV-a s tim da zadržavaju pravo isticanja prigovora. Uz Montrealski sporazum iz 1966. i IIA sporazum uvodi temelj objektivne odgovornosti prijevoznika prema kojem prijevoznik do 100 000 PPV-a odgovara temeljem objektivne odgovornosti, a iznad toga iznosa neograničeno temeljem pretpostavljene krivnje. Ovakvim se rješenjem prvi put uvodi neograničena odgovornost zračnog prijevoznika u slučaju smrti i tjelesnih ozljeda putnika.⁵⁴⁴ Uz navedene Sporazume treba spomenuti i ATA sporazum⁵⁴⁵ koji 1997. potpisuju brojni zračni prijevoznici iz SAD-a, a objašnjava način na koji prijevoznici pristaju na implementaciju dvaju IATA sporazuma.

⁵⁴¹ Engl. *IATA Measures of Implementation Agreement (MIA)* iz 1996.

<http://www.iata.org/nr/contentconnector/cs2000/siteinterface/sites/legal/file/mia.pdf>. Stranica posjećena 28. 11. 2010.

⁵⁴² Vidi PAVLIHA, M.: *Prevozno pravo*, Gospodarski vestnik, Ljubljana, 2000., str. 177.

⁵⁴³ *Croatia Airlines* osnovana je 1989. godine pod imenom Zagal, a 1990. godine mijenja u ime *Croatia Airlines* sa sjedištem u Zagrebu. Od 1992. godine punopravna je članica IATA-e a od 1998. godine i Europske udruge zrakoplovnih tvrtki (AEA). U 1991. godini prevezeno je 140 000 putnika, a u 2006. godini taj se broj povećao na 1 577 277 dakle više od deset puta. <http://www.croatiaairlines.com.hr>. Listu potpisnica vidi na internetskoj stranici <http://www.iata.org/legal/files/liassign.doc?B-GO.X=19/&B GO.Y=8>. Stranica posjećena 28. 11. 2010. Većina prijevoznika koja je potpisala IIA potpisala je i drugi Sporazum MIA.

⁵⁴⁴ Navedena rješenja IIA sporazuma odražavaju radikalne stavove velikih i jakih zrakoplovnih kompanija i SAD-a. Do kraja 1997. godine čak je 40 prijevoznika od oko 250 kompanija članica IATA-e prihvatilo Sporazum.

⁵⁴⁵ *ATA (Air Transport Association) Inter-carrier Agreement*. Više o ATA vidi <http://www.airlanes.org/public/home/default.asp>

6.3.3.1. Propisi Vijeća EU o odgovornosti zračnog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika

6.3.3.1.1. Uredba Vijeća (EZ) 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća (Uredba 889/2002)

Daljnja inicijativa za izmjenu Varšavske konvencije iz 1929. god., prvenstveno u pogledu temelja i granica odgovornosti pri prijevozu putnika, dolazi od strane Vijeća EU,⁵⁴⁶ koje je granice odgovornosti kakve je odredila Varšavska konvencija iz 1929. god. smatralo preniskima. Rezultat njihovih napora u uređenju pitanja odgovornosti zračnog prijevoznika bilo je donošenje Uredbe o odgovornosti zračnog prijevoznika za slučaj nesreće (Uredba 2027/97).

Donošenjem Montrealske konvencije iz 1999. god., Uredba EU 2027/97 iz 1997. godine, izmijenjena je novom Uredbom 889/2002, kojom su u pravo EU implementirane odredbe Montrealske konvencije iz 1999. god.,⁵⁴⁷ koju je EU potvrdila Odlukom Vijeća EU od 5. travnja 2001. godine Konvencija je stupila na snagu za EU 28. lipnja 2004. godine.⁵⁴⁸ Područje primjene navedenih odredaba proširuje se na zračni prijevoz unutar pojedinačne države članice.⁵⁴⁹

Uredbom se propisuju obveze zrakoplovnim prijevoznicima iz Zajednice u odnosu na odgovornost u slučaju nezgode putnika za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede ili bilo kojeg drugog tjelesnog oštećenja koju je pretrpio putnik, ako se nesreća koja je prouzročila pretrpljenu štetu dogodila u zrakoplovu ili tijekom bilo koje radnje ukrcaja ili iskrcaja.⁵⁵⁰

Cilj donošenja propisa o odgovornosti prijevoznika u EU je dvostruk:

⁵⁴⁶ O pravu EU detaljnije HARTLY, T. C. Temelji prava Europske zajednice, Uvod u ustavno i upravno pravo Europske zajednice, preveo MATULOVIĆ, M. Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Open Society Institute/Constitutional and Legal Policy Institute (COLPI), Rijeka, 1999., str. 3. - 106.; poblize MISITA, *op. cit.*, bilj. br. 45., str. 492. - 521. *Supra*, str. 17. - 20.

⁵⁴⁷ Čl. 3. Uredbe 889/2002 sadrži samo odredbu po kojoj se na odgovornost prijevoznika u odnosu na putnike i njihovu prtljagu primjenjuju relevantne odredbe Montrealske konvencije iz 1999. god.

⁵⁴⁸ Instrument o potvrđivanju položen je 29. 4. 2004., pa je Konvencija stupila na snagu za EU 28. 6. 2004. godine - <http://www.icao.int/icao/en/leb/treaty.htm>. *Stranica posjećena 15. 1. 2010.*

⁵⁴⁹ Čl. 1. Uredbe 889/2002.

⁵⁵⁰ Nesreća zrakoplova obuhvaća svaki događaj koji nastane u vezi sa operacijom zrakoplova, a za posljedicu ima smrt ili tešku ozljedu osobe u zrakoplovu. S druge strane nezgoda je događaj koji utječe ili bi mogao utjecati na sigurnost zrakoplova, ali s posljedicama slabijeg inteziteta. U cilju postizanja veće sigurnosti zračnog prijevoza EU je u području istraživanja zrakoplovnih nesreća i nezgoda donijela Direktivu 94/56 (Council Directive 94/56/EC of 21 November 1994 establishing the fundamental principles governing the investigation of civil aviation accidents and incidents, (1994) OJ EU, L 319, str. 14) koja propisuje osnovna pravila o provođenju ovih istraga. Rezultati samih istraga mogu biti dobro ishodište za iznalazjelje novih rješenja koja će spriječiti njihovo ponavljanje.

- pružiti odgovarajući stupanj zaštite putnicima koji pretrpe štetu tijekom prijevoza zrakoplovom odnosno u zrakoplovnoj nesreći te
- postaviti jedinstvena i precizna rješenja u pogledu temelja i visine odgovornosti za sve EU prijevoznike.

Budući da se Uredba 2027/97 primjenjuje na «zračne prijevoznike Zajednice», bez obzira na to gdje se prijevoz odvija, kriteriji odgovornosti europskih prijevoznika formalno su, a i praktično izjednačeni na nacionalnoj, ali i na međunarodnoj EU razini.⁵⁵¹ Donošenjem navedene Uredbe, EU je preuzela nadležnost u uređenju imovinskopravnih pitanja odgovornosti zračnog prijevoznika koje je do tada bilo u sferi nadležnosti država članica EU.

Uredba u pravilu slijedi rješenja IATA-inog sporazuma iz 1995. godine.⁵⁵²

6.3.3.1.1.1. Odgovornost prijevoznika

U skladu s čl. 1. Uredbom se propisuju obveze zrakoplovnim prijevoznicima iz Zajednice u odnosu na odgovornost za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede ili bilo kojeg drugog zdravstvenog oštećenja koje je pretrpio putnik, ako se nesreća koja je prouzročila pretrpljenu štetu dogodila u zrakoplovu ili tijekom bilo koje radnje ukrcaja ili iskrcaja. I u ovom slučaju nije precizno određeno vrijeme trajanja odgovornosti prijevoznika. S tim u vezi vidi poglavlje *supra*, toč. 6.3.1.3.2.1.

Pitanje odgovornosti zračnog prijevoznika uređuje čl. 3. Uredbe. Prema istom odgovornost zračnog prijevoznika Zajednice u pogledu putnika (i njihove prtljage) uređuju sve odredbe Montrealske konvencije iz 1999. god. koje se odnose na takvu odgovornost. Uredba prihvaća dvostupanjski sustav odgovornosti za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika kako je regulirano Montrealskom konvencijom iz 1999. god. Za štete do iznosa od 100 000 PPV prijevoznik će odgovarati prema kriteriju objektivne odgovornosti, u kojem slučaju prijevoznik ne može isključiti ili ograničiti svoju odgovornost. S obzirom na primjenu načela objektivne odgovornosti u prvom stupnju, prijevoznik će se moći osloboditi ili ograničiti odgovornost ako dokaže da je putnik prouzročio štetu ili pridonio

⁵⁵¹ Tako SAVIĆ, I.: Zračni promet, *op. cit.*, bilj. br. 50., str. 429.

⁵⁵² Vidi *supra*, str. 157. - 158.

njezinu nastanku. Zbog istih razloga može se osloboditi odgovornosti ako naknadu štete zahtijeva druga ovlaštena osoba, odnosno osoba koja nije putnik.

U drugom stupnju odgovornosti, u slučaju zahtjeva za naknadu štete koja prelazi iznos od 100 000 PPV-a, zračni prijevoznik odgovara temeljem pretpostavljene krivnje, a zahtjev za naknadu štete može osporavati dokazujući da nije postupao s nepažnjom ili da nije na neki drugi način kriv, odnosno da šteta nije posljedica nemara ili propusta njegovih službenika ili opunomoćenika. Međutim, prijevoznik se može osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta nastala zbog nemara ili drugog propusta putnika, odnosno ako dokaže da je šteta nastala isključivo zbog nemara ili skrivljenog čina ili propusta treće osobe.⁵⁵³

Prijevoznik se neće moći koristiti povlasticom ograničenja ili isključenja odgovornosti ako se dokaže da je šteta posljedica radnje ili propusta prijevoznika ili njegovih radnika ili opunomoćenika, počinjenih u namjeri da se prouzroči šteta ili bezobzirno i sa sviješću da će šteta vjerojatno nastupiti. Neće se moći koristiti ograničenjem odgovornosti niti u slučaju takvog ponašanja njegovih radnika ili opunomoćenika ukoliko je takva osoba djelovala u granicama svojeg zaposlenja.

Ovdje moramo skrenuti pozornost da se nakon prve revizije o ograničenja odgovornosti iz Montrealske konvencije iz 1999. god. provedene u lipnju 2009., od 30. prosinca 2009. godine,⁵⁵⁴ primjenjuju novi iznosi ograničenja odgovornosti, uvećani za 13,1%. U skladu s tim prijevoznici država stranaka Montrealske konvencije iz 1999. god., koja predviđa mogućnost redovite revizije visine granica odgovornosti, odgovaraju objektivno do iznosa 113 100 PPV – a. Ovo je posebno važno u kontekstu zračnog prava EU, iz razloga što je EU stranka Montrealske konvencije iz 1999. god., kao i njezine države članice. Budući da se područje primjene Montrealske konvencije iz 1999. god. odnosi i na zračni prijevoz unutar država članica EU, promjena u visini ograničenja odgovornosti reflektira se ne samo na međunarodni zračni prijevoz već i na zračne prijevoznike EU, u okviru domaćeg prijevoza EU.⁵⁵⁵

U preambuli Uredbe ističe se potreba osiguranja odgovarajućeg stupnja naknade štete putnicima nastale u slučaju zrakoplovne nesreće. Prema čl. 3. st. 2. obveza osiguranja

⁵⁵³ Čl. 3. st. 2. Uredbe 2027/97 u svezi s čl. 20. Montrealske konvencije iz 1999. god.

⁵⁵⁴ ICAO Working paper C-WP/13478, 7. 10. 2009. – <http://www.icao.int>. Stranica posjećena 20. 1. 2010.

⁵⁵⁵ Vidi SAVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 50., str. 429.

podrazumijeva obvezu zračnog prijevoznika Zajednice da osigura svoju odgovornost do primjerene visine koja svim osobama s pravom na naknadu štete osigurava isplatu cjelokupnog iznosa naknade štete na koju imaju pravo u skladu s ovom Uredbom.⁵⁵⁶

Odredbe o odgovornosti prijevoznika kogentne su naravi. Međutim, prijevoznik se može odreći prava na ograničenje odgovornosti, odnosno ugovorom utvrditi više granice odgovornosti.

6.3.3.1.1.2. Predujam

Nadalje, Uredba predviđa dužnost prijevoznika na isplatu naknade žrtvama ili njihovim nasljednicima predujma (naknada proporcionalna pretrpljenim ozljedama), koji u slučaju smrti ne može biti manji od ekvivalenta u vrijednosti od 16 000 PPV-a izražen u eurima⁵⁵⁷ po putniku, najkasnije u roku od 15 dana od dana utvrđivanja identiteta fizičke osobe s pravom na naknadu štete, kako bi se na taj način izišlo u susret neposrednim ekonomskim potrebama oštećenog putnika ili njegovim nasljednicima. Navedeni iznos predujma odgovara okvirno iznosu dotadašnjeg sveukupnog ograničenja odgovornosti prema Varšavskoj konvenciji iz 1929. god. kako je izmijenjena Haaškim protokolom iz 1955. god., čime dotadašnje ograničenje postaje predujam. Plaćanje predujma ne predstavlja priznanje odgovornosti, iako je predujam nepovratan, osim u slučaju ako prijevoznik dokaže da se nesreća dogodila krivnjom putnika⁵⁵⁸ ili ako se kasnije dokaže da je osoba koja je primila predujam prouzročila štetu ili joj doprinijela svojom krivnjom, ili da osoba koja je primila predujam nije osoba legitimirana primiti naknadu štete.

6.3.3.1.1.3. Dodatne odredbe

Prema Uredbi, odredbe o odgovornosti prijevoznika i isplati predujma moraju biti sadržane u općim uvjetima prijevoznika.

⁵⁵⁶ O obveznom osiguranju od odgovornosti vidi *infra*, str. 175. i 186. - 188.

⁵⁵⁷ Čl. 5. st. 2. Uredbe br. 2027/97. izmijenjene Uredbom br. 889/2002. Navedeni iznos predujma odgovara okvirno iznosu dotadašnjeg sveukupnog ograničenja odgovornosti prema Varšavskoj konvenciji iz 1929. kako je izmijenjena Haškim protokolom, čime dotadašnje ograničenje postaje predujam.

⁵⁵⁸ Čl. 5. st. 3. Uredbe 2027/97.

Nova rješenja Uredbe usmjerena su na povećane zahtjeve prema prijevoznicima u pogledu informiranosti putnika. Uredba predviđa dužnost prijevoznika da obavijesti putnike o detaljima vezanim za njegovu odgovornost u slučaju nesreće i naknade štete žrtvama. Navedene informacije na zahtjev putnika moraju biti dostupne putnicima u agencijama zračnog prijevoznika Zajednice, mjestima za prijem putnika i na prodajnim mjestima. Putne karte ili druge jednakovrijedne isprave moraju sadržavati sažetak takvih odredbi na jednostavnom i razumljivom jeziku. Prijevoznici koji nisu iz EU, pa ih ne obvezuje Uredba, moraju o tome obavijestiti putnike.⁵⁵⁹ U slučaju da je na putnoj karti navedena samo granica odgovornosti takva informacija nije dovoljna.

U dodatku Uredbe sadržan je sažetak odredaba o odgovornosti koje primjenjuju prijevoznici registrirani u EU u skladu s Montrealskom konvencijom iz 1999. god. i zakonodavstvom EU.

Inicijativa EU potakla je međunarodnu zajednicu na daljnje pregovaranje o donošenju novog međunarodnog sporazuma kojim će biti uređena materija odgovornosti za štete koje pretrpe putnici u prijevozu zrakom.

6.3.3.1.2. Uredba (EZ) 785/2004 o zahtjevima u vezi s osiguranjem zračnih prijevoznika i operatera

Uredba Parlamenta i Vijeća EU 785/2004 od 21. travnja 2004. propisuje obvezu zračnog prijevoznika EU i operatera zrakoplova na osiguranje od odgovornosti u slučaju nesreće u odnosu na putnike, prtljagu, teret i treće osobe.

6.3.3.1.2.1. Područje primjene

Područje primjene regulira čl. 2. Uredbe. Uredba se primjenjuje na sve prijevoznike i operatere koji lete ili iz države članice ili upotrebljavaju zračni prostor unutar teritorija, lete iz ili preko teritorija države članice na koju se odnosi Ugovor.

⁵⁵⁹ Čl. 6. Uredbe 2027/97.

Prema istoj, Uredba se neće primjenjivati na:

- državne zrakoplove kako su definirani u čl. 3. t. b) Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu;
- modele zrakoplova s najvišom dopuštenom masom pri uzlijetanju manjom od 20 kg;
- letjelice koje uzlijeću uz pomoć nogu (uključujući motorne parajedrilice i ovjesne jedrilice, vezane balone, zmajeve, padobrane (uključujući i one za uzlijetanje), zrakoplove, uključujući i jedrilice s najvišom dopuštenom masom pri uzlijetanju (MTOM) manjom od 500 kg, te ultra lake avione koji se koriste u nekomercijalne svrhe, ili za lokalno osposobljavanje pilota tijekom kojeg nema prelaženja međunarodnih granica, ukoliko nisu u pitanju obveze u vezi s osiguranjem predviđene u ovoj Uredbi, a koje se odnose na rizike rata i terorizam;
- primjena Uredbe na zračnu luku Gibraltar ne utječe na pravna stajališta Kraljevine Španjolske i Ujedinjene Kraljevine u vezi sa sporom o suverenitetu nad teritorijem na kojem je zračna luka smještena.
- primjena ove Uredbe na zračnu luku Gibraltar obustavlja odgađa se do stupanja na snagu rješenja uključenih u Zajedničku deklaraciju donesenu od strane ministra vanjskih poslova Kraljevine Španjolske i Ujedinjene Kraljevine 2. prosinca 1987. godine , čije će Vlade obavijestiti Vijeće o datumu stupanja na snagu tih rješenja.

6.3.3.1.2.2. Osiguranje

Prema Uredbi 785/2004 zračni prijevoznici EU i operateri moraju imati obvezno osiguranje za smrt i tjelesne ozljede putnika uz minimalno pokriće od 250 000 PPV-a po putniku, a za nekomercijalne letove ne manje od 100 000 PPV-a⁵⁶⁰ što znači da navedeno osiguranje može biti veće od propisanih iznosa. Zračni prijevoznici i zračni operateri osiguravaju se u skladu s Uredbom od odgovornosti tipične za putnike, prtljagu, teret i treće osobe. Sukladno čl. 4. Uredbe, osigurani rizici obuhvaćaju rat, terorizam, otmice, sabotaže, nezakonite otmice zrakoplova i građanske nereda.⁵⁶¹

⁵⁶⁰ Čl. 6. Uredbe 785/2004.

⁵⁶¹ Iznos od 250 000 PPV-a odgovara iznosu osigurateljnog pokrića utvrđenog Atenskom konvencijom iz 2002. god.

U skladu s odredbom čl. 3. Uredbe, *zračni prijevoznik* definiran je kao poduzeće za zračni prijevoz s valjanom dozvolom za rad. Nadalje, «zračni prijevoznik iz Zajednice» zračni je prijevoznik s valjanom dozvolom za rad koju je dodijelila država članica u skladu s Uredbom (EEZ) 2407/92. Uredba *zračnog operatera* definira kao osobu ili subjekt koji nije zračni prijevoznik i koji stalno i djelatno odlučuje o uporabi ili radu zrakoplova, a pretpostavlja se da se radi o fizičkoj ili pravnoj osobi na čije je ime zrakoplov registriran, osim ako ta osoba ne dokaže da je neka druga osoba operater. *Putnik* je svaka osoba koja se prevozi uz pristanak zračnog prijevoznika ili operatera, osim članova letачke i kabinske posade koji obavljaju svoj posao. Prema Uredbi, *treća strana* svaka je fizička ili pravna osoba, osim putnika ili članova letачke i kabinske posade.

Zračni prijevoznici i zračni operateri dokazuju udovoljavaju li zahtjevima u vezi s osiguranjem koje propisuje Uredba potvrdom o osiguranju ili drugim dokazom o valjanom osiguranju koje su dužni pohraniti u nadležnim tijelima države koja je dodijelila dozvolu za rad zračnom prijevozniku iz Zajednice ili državi članici u kojoj je registriran zrakoplov zračnog operatera (*država članica u pitanju*).⁵⁶² Za zračne prijevoznike i operatere koji nisu iz Zajednice i koji se koriste zrakoplovima registriranim izvan Zajednice, država članica u pitanju je država članica u koju ili iz koje se obavljaju letovi, koja može zahtijevati potvrdu o osiguranju u skladu s Uredbom kada su u pitanju preleti koji ne uključuju slijetanje na ili uzlijetanje s teritorija bilo koje države članice, kao i kada su u pitanju zaustavljanja takvih zrakoplova u državama članicama zbog razloga koji nisu u vezi s prijevozom. Prijevoznicima iz Zajednice koji nemaju odgovarajuće osiguravateljno pokriće prema relevantnim odredbama prava Zajednice može se opozvati dozvola za rad odnosno primijeniti sankcija koja uključuje uskraćivanje prava slijetanja na teritorij države članice. U pogledu zračnih prijevoznika i zračnih operatera Zajednice koji se koriste zrakoplovima registriranim u Zajednici, dokazi o osiguranju pohranjeni u državi članici važiti će za sve ostale države članice. Ukoliko države članice ocijene da uvjeti iz ove Uredbe nisu ispunjeni, uslijedit će zabrana polijetanje zrakoplova dok zračni prijevoznik ili zračni operater koji je u pitanju ne bude u mogućnosti pružiti dokaz o odgovarajućem pokriću iz osiguranja u skladu s Uredbom. Zračni prijevoznici i zračni operateri dužni su osigurati svaki let, bez obzira je li zrakoplov koji se upotrebljava njihovo vlasništvo ili predmet nagodbe o *leasingu*, ili sporazuma o zajedničkom djelovanju ili o franšizi, o

⁵⁶² Čl. 5. st. 2. Uredbe 785/2004.

partnerstvu *code sharing* (zajedničko prodavanje mjesta na istom letu) ili bilo kojem drugom sporazumu iste prirode.⁵⁶³ Prema odredbama čl. 4. t. 3. Uredba ne utječe na odgovornost koja proistječe iz međunarodnih konvencija kojih su potpisnice države članice EU ili EU, zakona EU i nacionalnih zakona država članica.

Uredbama koje je EU donijela u području uređenja odgovornosti zračnog prijevoznika konačno je zaživio novi, suvremeni sustav, znatno povoljniji za putnike od tada postojeće Varšavske konvencije iz 1929. god.⁵⁶⁴

6.3.4. Montrealska konvencija iz 1999. god.

Montrealska konvencija iz 1999. god.⁵⁶⁵ rezultat je dugogodišnjih napora zračnih prijevoznika, vlada razvijenih država te brojnih drugih međunarodnih subjekata uključenih u zračni promet da bi se zastario i neodgovarajući sustav odgovornosti ustanovljen Varšavskom konvencijom iz 1929. god., zamijenio novim i modernijim sustavom. Naime, u današnjem trenutku struktura putnika potpuno je drugačija u odnosu na vrijeme kada je donesena Varšavska konvencija iz 1929. god. a svijest o vrijednosti čovjekova života ima sasvim drugo značenje.⁵⁶⁶

Iako nova Konvencija predstavlja cjelovitu reviziju odredaba Varšavskog sustava, najznačajnije promjene izvršene su u odnosu na odgovornost zračnog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika.⁵⁶⁷

6.3.4.1. Područje primjene

Područje primjene uređuje čl. 1. Konvencije. Tako se odredbe Montrealske konvencije iz 1999. god. primjenjuju na:

⁵⁶³ Čl. 4. st. 2 Uredbe 785/2004.

⁵⁶⁴ Uredba Komisije (EU) br. 285/2010 o izmjeni Uredbe EU br. 785/2004 Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatere (slov. *Uredba Komisije (EU) št. 285/2010 z dne 6. aprila 2010 o spremembi Uredbe (ES) št. 785/2004 Evropskega parlamenta in Sveta o zahtevah v zvezi z zavarovanjem za letalske prevoznike in operaterje*); OJ EU, L 87, 7. 4. 2010. Uredba je stupila na snagu 7. 4. 2010. godine, čije izmjene ne diraju u odredbe o odgovornosti.

⁵⁶⁵ Vidi *supra*, bilj. br. 495.

⁵⁶⁶ Vidi CLARKE, M. A.: *International Carriage by Air*, LLP, London, Hong Kong, 2002., str. 15.

⁵⁶⁷ MILDE, *op. cit.*, bilj. br. 527., str. 282. - 284.

- Sve naplatne i besplatne međunarodne prijevoze osoba, prtljage ili tereta zrakoplovom koje obavlja zračni prijevozni poduzetnik.
- Međunarodni prijevoz prema Konvenciji svaki je prijevoz kod kojeg se na temelju ugovora među strankama polazište i odredište, bez obzira na to postoji li prekid prijevoza ili prekrcaj, nalaze bilo unutar teritorija dvaju država stranaka ili unutar teritorija samo jedne države stranke ako prema ugovoru stranaka postoji jedno zaustavno mjesto unutar teritorija druge države, koja ne mora biti država stranka. Prijevoz između polazišta i odredišta unutar teritorija samo jedne države stranke bez ugovorenog zaustavnog mjesta na teritoriju druge države nije međunarodni prijevoz u smislu odredaba ove Konvencije.
- Prijevoz koji treba izvršiti nekoliko uzastopnih prijevoznika smatra se jednim nepodijeljenim prijevozom ako ga strane smatraju jedinstvenom operacijom, bez obzira na to je li sporazum sklopljen u obliku jednog ili više ugovora, i ne gubi svoje međunarodno svojstvo stoga što se jedan ugovor ili niz ugovora treba izvršiti u potpunosti unutar teritorija iste države.
- Konvencija se primjenjuje na zračni prijevoz koji obavlja isključivo stvarni prijevoznik.

6.3.4.2. Prijevozna isprava

Montrealska konvencija iz 1999. god. u čl. 3. st. 1. propisuje izdavanje pojedinačne ili skupne prijevozne isprave te sadržaj isprave. Međutim u čl. 3. st. 2. propisuje se mogućnost zamjene prijevozne isprave drugim dokumentom koji sadrži podatke propisane za sadržaj prijevozne isprave pri čemu će prijevoznik ponuditi putniku izdavanje pismene izjave o podacima koji su na taj način sačuvani. Putnik će u pismenom obliku biti obaviješten o primjeni odredaba Konvencije u slučaju odgovornosti za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika. Nepostojanje prijevozne isprave, odnosno izdavanja pismene obavijesti o primjeni odredaba o odgovornosti neće utjecati na valjanost ugovora o prijevozu. Ona predstavlja dokaz o sklopljenom ugovoru.

U pogledu navedenog pitanja možemo zapaziti da Montrealska konvencija iz 1999. god., za razliku od Varšavske konvencije iz 1929. god. ne koristi termin «putna karta», već

prijevozna isprava. Isto tako, Montrealska konvencija iz 1999. god. ne propisuje strogu obvezu izdavanja prijevozne isprave (putne karte),⁵⁶⁸ za razliku od Varšavske konvencije iz 1929. god. koja neizdavanje, ili neuredno izdavanje putne karte sankcionira gubitkom prava prijevoznika na ograničenje odgovornosti.

Prema odredbama čl. 3. st. 4. Montrealske konvencije iz 1999. god., neizdavanje, ili neuredno izdavanje prijevozne isprave neće utjecati na postojanje ili valjanost ugovora o prijevozu, na koji će se bez obzira na to primjenjivati pravila Konvencije, uključujući i ona o ograničenju odgovornosti prijevoznika.

6.3.4.3. Odgovornost prijevoznika

6.3.4.3.1. Temelj odgovornosti

Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika regulirana je čl. 17. st. 1. Montrealske konvencije iz 1999. Prema navedenoj odredbi prijevoznik je odgovoran za štetu pretrpljenu u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika samo pod uvjetom da se nezgoda koja je prouzročila smrt ili tjelesnu ozljedu dogodila za vrijeme boravka u zrakoplovu ili tijekom neke od operacija ukrcaja ili iskrcaja.⁵⁶⁹ Formulacija koja se nalazila u Gvatemalskom protokolu «događaj koji je nastao u zrakoplovu ili tijekom bilo koje radnje koja se odnosi na ukrcaj ili iskrcaj» nije prihvaćena iz razloga što bi se odgovornost zračnog prijevoznika mogla primijeniti i na druge događaje u zrakoplovu.

Montrealska konvencija iz 1999. god., inspirirana rješenjima Sporazuma IATA-e iz 1995. i Uredbe EU 2027/1997 uvodi dvostupanjski sustav odgovornosti⁵⁷⁰ zračnog prijevoznika za štetu nastalu uslijed smrti i tjelesne ozljede putnika.

⁵⁶⁸ Vidi čl. 3. st. 2. Varšavske konvencije iz 1929. izmijenjene Haaškim protokolom iz 1955. god.

⁵⁶⁹ U Nacrtu Montrealske konvencije pojam «tjelesna ozljeda» zamjenjen je pojmom «osobna ozljeda». Intencija tvoraca Konvencije bila je uključiti u štete za koje prijevoznik odgovara i psihičke ozljede, međutim u konačnom Nacrtu izričito se navodi «tjelesna ozljeda» za koju prijevoznik odgovara iako se odgovornost prijevoznika vezuje uz psihičku ozljedu koja za posljedicu ima tjelesnu ozljedu. Vidi *infra*, str. 170. i 172. Detaljnije CLARKE, M.: *Contracts of Carriage by Air*, Second edition, Lloyd's List, London, 2010, str. 79.

⁵⁷⁰ «Two tier sistem» - Poblize KAŠTELA, S. - KOVAČIĆ, D. - TEPEŠ, T.: *Contribution to Recognising Carrier's Liability in International Carriage by Air and Sea*, *Promet*, 15, Zagreb, br. 4, 2003., str. 283.-289.; vidi isto KAŠTELA, S. - MILJAK, Z. - BOŽIČEVIĆ, J.: *Air Carrier's Liability for Damages According to the New Montreal Convention*, *Promet*, Zagreb, br. 1, 2001., str. 55. - 58.

Prijevoznik u prvom stupnju za navedene štete do 100 000 PPV-a odgovara temeljem objektivne odgovornosti (dakle, bez obzira je li ili nije kriv) s mogućnošću oslobođenja u cijelosti ili djelomično od odgovornosti u slučaju da dokaže «da je štetu prouzročila ili da je njezinu nastanku pridonijela nepažnja ili druga protupravna radnja ili propust osobe koja traži naknadu, ili osobe od koje izvodi svoja prava, u onoj mjeri u kojoj su takva nepažnja, protupravna radnja ili propust prouzročili štetu ili pridonijeli njezinu nastanku. Isto tako prijevoznik će biti u potpunosti ili djelomično oslobođen odgovornosti kada naknadu štete zbog smrti ili tjelesne povrede putnika traži neka osoba različita od samog putnika, u onoj mjeri u kojoj prijevoznik dokaže da je štetu prouzročila ili da je njezinu nastanku pridonijela nepažnja ili druga protupravna radnja ili propust tog putnika. Odredba ovog članka primjenjuje se na sve slučajeve odgovornosti u ovoj Konvenciji, uključujući i odredbu st. 1. čl. 21.».⁵⁷¹ Prema tome, prijevoznik će odgovarati na temelju relativnog kauzaliteta iako bi se iz odredbe čl. 21. st. 1. Montrealske konvencije koja glasi «prijevoznik ne može isključiti ili ograničiti svoju odgovornost za štetu za smrt i tjelesne ozljede putnika koja ne prelazi iznos od 100 000 PPV-a po svakom putniku» moglo zaključiti da prijevoznik odgovara prema pravilima pooštrene objektivne odgovornosti (apsolutnog kauzaliteta).

U drugom stupnju, kada zahtjev za naknadu štete prelazi iznos od 100 000 PPV-a, prijevoznik će odgovarati neograničeno, temeljem pretpostavljene krivnje, te će se moći osloboditi odgovornosti ako dokaže da šteta nije posljedica nepažnje ili druge skrivljene radnje ili propusta prijevoznika ili njegovih radnika ili opunomoćenika. Prijevoznik će se također moći osloboditi odgovornosti ako dokaže da je šteta nastala isključivo zbog nepažnje ili druge skrivljene radnje ili propusta treće osobe.⁵⁷²

Iz odredbe o odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede kako je regulirana čl. 17. Montrealske konvencije iz 1999. god. proizlazi da su iz odgovornosti za navedene štete isključene psihičke ozljede jer tjelesna ozljeda podrazumijeva samo fizičke ozljede.

⁵⁷¹ Čl. 20. Montrealske konvencije iz 1999. god. Ovakvim reguliranjem odredbe o oslobođenju odgovornosti obuhvaćena su oba stupnja odgovornosti.

⁵⁷² Čl. 21. st. 2. Montrealske konvencije iz 1999. god. Temelj odgovornosti prijevoznika u drugom stupnju do neograničenog iznosa slijedi rješenja Sporazuma IATA-e iz 1995. i Uredbe EU iz 1997.

Međutim, mišljenja smo da bi umjesto pojma tjelesna ozljeda bolje odgovarao pojam oštećenje zdravlja, što bi obuhvaćalo i fizičke i psihičke povrede.⁵⁷³

Iako je Montrealska konvencija iz 1999. god. na zadovoljavajući način riješila većinu problema zračnog prijevoza, pojedini teoretičari upućuju na neka neriješena pitanja koja se pojavljuju u sudskoj praksi.⁵⁷⁴ Radi se o zahtjevima za naknadu štete u slučajevima tzv. posttraumatskog stresnog poremećaja putnika (tzv. PTSP) uzrokovanog vanjskim događajima tijekom prijevoza u kojima putnik nije pretrpio vidljive fizičke ozljede.⁵⁷⁵ U dosadašnjoj sudskoj praksi suci nisu bili skloni takvim psihički ozlijeđenim putnicima dosuditi naknadu.⁵⁷⁶ Iako psihička ozljeda nije dovoljna za ostvarivanje naknade štete temeljem čl. 17. Montrealske konvencije, oštećeni putnici mogu ostvarivati naknadu štete temeljem navedenog članka za tjelesne ozljede⁵⁷⁷ koje su manifestacija takvih psihičkih poremećaja o čemu svjedoče rješenja strane sudske prakse.

Također se sve češće spominje tzv. sindrom ekonomske klase: prilikom dugotrajnih letova i razmjerno malog prostora za sjedenje u najjeftinijoj i najbrojnijoj ekonomskoj klasi zrakoplova javlja se ugrušak - tromb u venama putnika, koji može izazvati emboliju, a time i smrt putnika. Sudovi su u svim dosadašnjim sporovima odbili dosuditi naknadu, tvrdeći da nije riječ o nezgodi u smislu čl. 17. Konvencije.⁵⁷⁸

⁵⁷³ Vidi MILOŠEVIĆ – PUJO, B.: Odgovornost zračnog prijevoznika za fizički integritet putnika – Hrvatska bi trebala ratificirati Montrealsku konvenciju iz 1999. godine, *Revija za pravo i ekonomiju (Review for Law & Economics)* god. 5., Mostar, br. 2, 2004., str. 126.-142.

⁵⁷⁴ Vidi više CLARKE, M. A.: Will the Montreal Convention be able to replace the Warsaw System and what the changes be?, *Transportrecht*, 11/12, 2003., str. 436 - 443.

⁵⁷⁵ Zračne turbulencije, kvar stroja, prijetnja bombom i dr.

⁵⁷⁶ O tome vidi MCKAY, C.: The Montreal Convention: can passengers finally recover for mental injuries?, *Legal and Political journals, Vanderbilt Journal of Transnational Law*, October, 2008. – <http://www.Highbeam.com/doc/1G1-189159314.html>

⁵⁷⁷ O tumačenju izraza tjelesna ozljeda vidi stajalište Američkog visokog suda u slučaju *Eastern Airlines v. Floyd*, TORY, A. - WEIGAND, T. A.: The Modernization of the Warsaw Convention and the New Liability Scheme for Claims Arising Out of International Flight, *Massachusetts Law Review*, spring 2000., str.178. (str.175. - 190.).

⁵⁷⁸ U sporu *James v. Delta Air Lines, Inc.* (9th Cir. (Cal.) January 22, 2007. presuđeno je da u slučaju tromboze putnik ne može tužiti po odgovarajućoj Konvenciji jer nije pretrpio nezgodu u smislu čl. 17. Konvencije, odnosno nije pretrpio fizičke ozljede. Sud je odlučio da zrakoplovna tvrtka nije odgovorna što putnika nije obavijestila o riziku nastanka tromboze. Ne smatra se da je došlo do propusta prijevoznika jer ovakva obavijest ne spada u njegovu obvezu. – *Airline not liable for failure to warn in DVT case, Accident «The NV Flyer»*. Vidi <http://nvflyer.wordpress.com/category/accident/>. Isti stav zastupljen je u sporu *Povey v. Qantas and British Airways* – <http://www.findlaw.com/an/articles/1608/dut-claims-against-airlines-crash-in-high-court.aspx>.

Čl. 26. Montrealske konvencije propisuje kogentnost odredaba o odgovornosti prijevoznika. Prema istom, bez pravnog učinka bit će svaka odredba koja prijevoznika oslobađa odgovornosti ili određuje nižu granicu odgovornosti od one koju predviđa Konvencija. Međutim, ništavost te odredbe neće utjecati na valjanost čitavog ugovora, na koji će se i dalje primjenjivati odredbe Montrealske konvencije iz 1999. god. Isto tako, prijevoznik će moći sklopiti ugovor o prijevozu kojim se odriče određenih prava koja mu stoje na raspolaganju, odnosno moći će postaviti određene uvjete koji nisu u suprotnosti s odredbama Konvencije. Prijevoznik se može u skladu s dispozitivnim propisima ugovaranja odreći prava na ograničenje odgovornost, odnosno može odrediti više granice odgovornosti od onih utvrđenih Montrealskom konvencijom.⁵⁷⁹

U vezi s izloženim, rješenja iz sudske prakse koja ćemo izložiti u nastavku teksta upućuju nas na visok stupanj ujednačenosti pri rješavanju sporova koji nastanu u izvršenju ugovora o prijevozu, što ukazuje na sam unifikacijski značaj važećih međunarodnih instrumenata.

U sporu pred Oksfordskim županijskim sudom *Barclay v British Airways PLC* radi se o zahtjevu za naknadu štete zbog ozljede koju je tužiteljica zadobila kao putnica u zrakoplovu Boeing 747 Britis Airwaysa dana 17. listopada 2004. godine okliznuvši se na plastičnu traku umetnutu u pod zrakoplova dok se kretala kroz prolaz prema svojem sjedalu na koje je namjeravala sjesti. U navedenom slučaju nije bilo objašnjenja za razlog njezina poskliznuća. Pitanje o kojem se raspravljalo bilo je je li je tužiteljčin pad bio «nezgoda» u smislu čl. 17. st. 1. Montrealske konvencije. Prema stajalištu Oksfordskog županijskog suda da bi se radilo o «nezgodi» prema odredbama čl. 17. st. 1. Konvencije, ozljeda mora biti prouzročena vanjskim neobičnim ili neočekivanim događajem, nevezanim s putnikom. U spornom slučaju, po utvrđenim činjenicama, tužiteljčin pad nije bio događaj nevezan s njom. Također je utvrđeno da zrakoplov odgovara svim uvjetima, a let je odrađen u skladu sa svim pravilima. Izgled putničke kabine, sjedeće mjesto dostupno svakom putniku, vrsta putničkih sjedala i traka umetnutih u zrakoplov koji prekrivaju sjedeći prolaz postavljeni su sukladno tuženikovim uobičajenim standardima za zrakoplove tog tipa koji lete na predmetnoj ruti te nisu imali grešku i bili su ispravni za uporabu. Sva zrakoplovna sjedala i svi sustavi koji utječu na okoliš putničke kabine i pod ispravno su

⁵⁷⁹ Čl. 25. Montrealske konvencije iz 1999. god.

funkcionirali. Iako se samo poskliznuće dogodilo na plastičnoj traci, ono je bilo vezano isključivo za tužiteljicu. Sudac zaključuje da su kretanje iza položenog sjedala te stavljanje noge na prisutnu standardnu i ispravnu plastičnu traku osnovne karakteristike ove «nezgode», ne uključuju ništa neobično ili nešto što se razumno može opisati kao neočekivano zbog čega se tužiteljin zahtjev smatra neosnovanim.⁵⁸⁰

U sporu *Wright v. American Airlines Inc.* (ND Tex 8. veljače 2010.) radi se o zahtjevu za naknadu štete zbog ozljede glave koje su nanesene putniku za vrijeme prijevoza zrakoplovom od strane drugog putnika. Ozlijeđeni putnik tužio je američku zrakoplovnu kompaniju prema Montrealskoj konvenciji iz 1999. god. pozivajući se na odredbe čl. 21. st. 2. Konvencije. U navedenom sporu nakon provedenog dokaznog postupka Sud je utvrdio da «tužiteljeve ozljede nisu posljedica nemara, propusta ili drugog štetnog događaja uzrokovanog od strane prijevoznika odnosno posade *American Airlinesa*. Prijevoznik nije odgovoran za štetu u iznosu većem od 100 000 PPV-a jer tužiteljeva ozljeda nije uzrokovana nepažnjom zrakoplovne kompanije, već su isključivo uzrokovane radnjom trećih osoba, putnika koji je otvarao pretinac. Naime, sud je utvrdio da su zračni prijevoznik i osobe koje rade za njega poduzeli sve potrebne mjere koje su svojstvene takvom vidu prijevoza, kojih su se putnici trebali pridržavati. Sukladno tome, sud je presudio da tužitelj nije mogao ostvariti naknadu štete od *American Airlinesa* u iznosu većem od 100 000 PPV-a.⁵⁸¹

U sporu pred Visokim sudom u Engleskoj u slučaju *King. v. Bristow Helicopters* (2002) UKHL radi se o naknadi štete koju zahtijeva putnik koji se prevozio helikopterom, na kojem je nakon polijetanja otkazao motor, zbog čega je došlo do prisilnog slijetanja. Iako je slijetanje izvršeno sigurno, putnik (tužitelj) je doživio posttraumatski poremećaj (stres) zbog čega je dobio čir na želudcu. Sud je utvrdio da putnik u skladu s čl. 17. Montrealske konvencije može ostvariti naknadu štete samo za čir na želudcu jer se radi o fizičkoj ozljedi koja je posljedica psihičke traume.⁵⁸²

⁵⁸⁰ Presuda *Barclay v. British Airways PLC*, Oxford Country Court, 12-13; 27 February 2008., *Lloyd's Law Reports*, vol. 1., 2008., str. 661. - 672. Vidi presudu *Air France v. Saks*, 470 U. S. 392, 405 (1985) u kojoj Vrhovni sud inzistira da nesreća mora uključiti neke nenormalnosti u operaciji prijevoznika. Justia US Supreme Court Center. <http://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/case.html>.

⁵⁸¹ Court limits airline's liability to passenger under Montreal Convention for injury caused by fellow passenger, February 28, 2010, Accident «The NV Flyer». Vidi <http://nvflyer.wordpress.com/category/accident/>. O ovom pitanju vidi VLAČIĆ, *op.cit.*, bilj. br. 539., str. 193. - 194.

⁵⁸² Vidi LANE, S., *Bodily Injury and the Montreal Convention*, Dillon Eustace, Dublin, 2009. Vidi presudu *Weaver v. Delta Airlines Inc* (1999) 56F Supp 2d 1190. Ibidem.

Suprotno tome, u sporu *Husserl v. Swiss Airtransport Co.* sud je odlučio da tjelesna ozljeda može sadržavati i mentalnu ozljedu. Zaključeno je da Konvencija nužno ne isključuje mogućnost psihičke ozljede.⁵⁸³

U Sporu *Olympic Airways v. Husain* radilo se o zahtjevu za naknadu štete zbog smrti putnika nastale tijekom putovanja iz Atene u New York. Tužiteljica je supruga preminulog putnika koji je bio astmatičar. Iako su on i njegova supruga putovali u odjeljku za nepušače, blizina zone za pušače izazvala je kod preminulog putnika probleme s disanjem i gušenje, a potom i smrt. Vrhovni sud utvrdio je odgovornost *Olympic Airwaysa*, smatrajući da je pušenje, iako je bilo dozvoljeno, rezultiralo pogoršanjem zdravstvenog stanja putnika sa smrtnom posljedicom. Sud je svoju presudu temeljio na činjenici da je tome doprinijelo i ponašanje stjuardese koja je odbila premjestiti putnika na veću udaljenost od pušačke zone, ustvrdivši da nema mjesta (što nije bila istina) što je od strane suda okarakterizirano kao neprofesionalno te je presuđeno u korist supruge preminulog putnika.⁵⁸⁴

6.3.4.3.2. Granice odgovornosti

6.3.4.3.2.1. Vrijeme trajanja odgovornosti

Nadalje uz opće pretpostavke o odgovornosti zračnog prijevoznika za štetu sadržane u čl. 17. st. 1. traži se i posebna pretpostavka. Naime, prijevoznik je odgovoran za štetu u slučaju smrti i tjelesne ozljede putnika isključivo pod uvjetom da se nezgoda koja je uzrokovala smrt ili tjelesnu ozljedu dogodila za vrijeme boravka u zrakoplovu ili tijekom ukrcaja ili iskrcaja, čime je vraćena formulacija Varšavske konvencije iz 1929. god.⁵⁸⁵ Prijevoznik će za navedene štete odgovarati samo u granicama prijevoza koje su uređene

⁵⁸³ Tako MCKAY, *op. cit.*, bilj. br. 576.; vidi i MILLER, G.: *Liability in International Air Transport*, Kluwer – Deventer - The Netherlands, New York, 1977., str. 120.

⁵⁸⁴ Presuda u sporu *Olympic Airways v. Husain* 540 U.S. 644 (2004), United States Supreme Court, SCHAFFER, R. - AUGUSTI, F. - EARLE, B.: *International bussines law and its environment*, seventh edition, Chapter VI, «The Carriage of goods and the Liability of Air and the Sea Carriers», 2009., str. 197. Vidi presudu *Watts v. American Airlines, Inc.* (S.D. Ind. Oct. 10, 2007.), Court declines to dismiss complaint in passenger heart attack case, April 15, 2008, Accident «The NV Flyer». Vidi <http://nvflyer.wordpress.com/category/accident/>.

⁵⁸⁵ O tome vidi BARETIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 512., str. 113.; vidi RADIONOV - NOVAČIĆ, *op.cit.*, bilj. br. 514., str. 424. - 425.

navedenim čl. 17. Montrealske konvencije iz 1999. god. Ni nova Konvencija iz 1999. god. ne donosi precizne odredbe o vremenu trajanja odgovornosti. O tome vidi što je ranije rečeno u toč. 6.3.1.3.2.1.

6.3.4.3.2.2. Visina odgovornosti

U okviru izložene materije o temeljima odgovornosti zračnog prijevoznika naglašene su granice njegove odgovornosti pa će prijevoznik u prvom stupnju odgovarati u iznosu od 100 000 PPV-a,⁵⁸⁶ dok u drugom stupnju, kada šteta prelazi iznos od 100 000 PPV-a, prijevoznik odgovara neograničeno.

U skladu s odredbom čl. 22. st. 6. sud može u skladu s odredbama svojeg prava dosuditi u cijelosti ili djelomično iznos sudskih troškova i ostalih troškova postupka koje je tužitelj pretrpio, uključujući i kamate. Međutim, navedena odredba neće se primijeniti ako iznos dosuđene naknade, bez sudskih troškova i ostalih troškova postupka, ne prelazi iznos koji je prijevoznik u pismenom obliku ponudio tužitelju unutar roka od šest mjeseci od dana nastanka štete, ili prije pokretanja postupka, ako je to kasnije.

6.3.4.4. Predujam

Značajna novina u pogledu prijevoznikove odgovornosti uvođenje je instituta predujma koje uređuje čl. 28. Montrealske konvencije iz 1999. god. U slučaju zrakoplovne nezgode s posljedicom smrti ili tjelesne ozljede putnika prijevoznik je dužan, ukoliko to zahtijeva njegovo nacionalno pravo, isplatiti predujam fizičkoj osobi ili osobama koje imaju pravo zahtijevati naknadu štete za podmirenje neposrednih materijalnih potreba tih osoba. Za razliku od rješenja koje donosi europsko zakonodavstvo, Konvencijom nije propisan iznos predujma niti obveza njegove isplate ukoliko to ne propisuje nacionalno pravo prijevoznika. Isplata predujma prema Montrealskoj konvenciji iz 1999. god. ne

⁵⁸⁶ Navedeni iznos nalazimo u IIA Sporazumu, a sadrže ga i sve Uredbe EU koje reguliraju pitanje naknade štete za smrt i tjelesne ozljede putnika.

znači priznanje odgovornosti te će biti uračunata u konačan iznos odštete koju je prijevoznik dužan platiti.⁵⁸⁷

Na uvođenje čl. 28. koji nije bio predviđen Nacrtom konvencije, utjecale su zasigurno države članice EU donošenjem Uredbe EU iz 1997. godine, koja propisuje obvezu plaćanja predujma. Smatramo da je uvođenje instituta predujma u Konvenciju bilo potrebno kako razina zaštite interesa oštećenika prema Konvenciji ne bi bila niža od one utvrđene zakonodavstvom EU odnosno nacionalnim zakonodavstvima zemalja članica EU.

6.3.4.5. Osiguranje

Pored toga, Montrealska konvencija iz 1999. god. predviđa obvezu prijevoznika prema kojoj države stranke mogu od prijevoznika zahtijevati odgovarajuće osiguranje za pokriće njihove odgovornosti utvrđene Konvencijom iz 1999. god. kao i dužnost prijevoznika da na zahtjev države stranke u kojoj obavlja prijevoz predoči dokaz o postojanju odgovarajućeg osiguranja u skladu s Konvencijom.⁵⁸⁸ Tako bi odgovornost prijevoznika bila osigurana do visine 100 000 PPV-a, što odgovara prvom stupnju odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika za koje prijevoznik odgovara temeljem kauzaliteta. Time se olakšava isplata naknade oštećenima a ujedno financijski rasterećuje prijevoznike.

Međutim, Montrealska konvencija iz 1999. god. ne predviđa izravnu tužbu prema osigurateljima kako je npr. predviđeno Atenskom konvencijom iz 2002. god. u slučaju naknade štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika u pomorskom prijevozu, pa osiguratelji zračnih prijevoznika imaju mogućnost isključenja odgovornosti i navođenja obrane u policama osiguranja.

6.3.4.6. Osvremenjena klauzula

Uz dvostupanjski sustav odgovornosti značajna novina koju uvodi Konvencija sadržana je u tzv. osvremenjenoj klauzuli (engl. *modernised clause*), koja predviđa

⁵⁸⁷ Za razliku od Montrealske konvencije iz 1999. god. Uredba EU propisuje isplatu točnog iznosa predujma.

⁵⁸⁸ Čl. 50. Montrealske konvencije iz 1999. god.

pojednostavljen postupak usklađivanja iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika u petogodišnjim razdobljima s obzirom na inflaciju. Uočivši potrebu za kontinuiranom revizijom granica prijevoznikove odgovornosti, s obzirom na negativna iskustva u pogledu toga pitanja iz ranijeg Varšavskog sustava, redaktori Montrealske konvencije iz 1999. god. u samoj su Konvenciji utvrdili preciznu metodu po kojoj će se revizija provoditi.⁵⁸⁹ Prema čl. 24. Konvencije, nužno je pristupiti usklađivanju u razdoblju od pet godina ako se prosječno akumulirana stopa inflacije temelji na procjeni prosječne godišnje stope rasta ili pada potrošačkog indeksa država čija valutna jedinica obuhvaća PPV, i ako premašuje deset posto od prethodne revizije ili od datuma potpisivanja ove Konvencije. Depozitar Konvencije (ICAO) obavijestit će zemlje članice o reviziji ograničenja odgovornosti koje će stupiti na snagu u roku od šest mjeseci ako većina zemalja članica ne izrazi svoje protivljenje takvoj reviziji.

Kako smo već ranije iznijeli prva takva revizija provedena je u lipnju 2009. god., nakon koje su od 30. prosinca 2009. godine na snazi novi iznosi ograničenja odgovornosti u skladu s kojima prijevoznici država stranaka Montrealske konvencije iz 1999. odgovaraju objektivno do iznosa 113 100 PPV-a.⁵⁹⁰

6.3.4.7. Nadležnost suda

Prema odredbama čl. 33. Montrealske konvencije iz 1999. god., tužitelj prema svojem izboru može podnijeti zahtjev za naknadu štete pred sudom:

- prebivališta prijevoznika
- glavnog poslovnog sjedišta prijevoznika,
- poslovnog sjedišta prijevoznika putem kojeg je sklopljen ugovor
- mjesta odredišta.

Time je Konvencija preuzela rješenja čl. 28. Varšavske konvencije iz 1929. god. Međutim, u cilju poboljšanja položaja oštećenog putnika ili njegovih nasljednika, Montrealska konvencija uvodi novu tzv. *petu jurisdikciju*, i to samo za štete koje su nastale zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika. Prema toj odredbi tužba se može podnijeti:

- pred jednim od gore navedenih sudova, ili

⁵⁸⁹ O tome vidi KAŠTELA, *op.cit.*, bilj. br. 505., str. 112.; isto BARETIĆ, *op.cit.*, bilj. br. 512., str. 119.

⁵⁹⁰ Vidi *supra*, str. 162.

- pred sudom zemlje stranke ove Konvencije na čijem je teritoriju u vrijeme nezgode putnik imao glavno i stalno prebivalište, pod uvjetom da prijevoznik ili njegov partner s kojim ima komercijalni ugovor imaju prodajni ured ili ured za izdavanje karata u toj državi. Prema objašnjenju iz Konvencije, pojam glavno i stalno prebivalište znači jedno stalno i trajno prebivalište putnika u vrijeme nesreće, pri čemu nacionalnost putnika nema značenja. Komercijalni ugovor znači ugovor različit od ugovora o agenciji, sklopljen između više prijevoznika i osnovanih na odredbi o njihovu zajedničkom pružanju usluga prijevoza putnika zrakom.⁵⁹¹

Na pitanja postupka primjenjuje se pravo suda pred kojim se vodi postupak.

U slučaju smrti odgovorne osobe, tužba za naknadu štete može se u skladu s odredbama Konvencije podnijeti protiv osoba koje su njezini pravni sljednici.⁵⁹² Što se tiče rokova za podizanje tužbe, Montrealska konvencija iz 1999. god. slijedi rješenja Varšavske konvencije iz 1929. god. U tom je slučaju rok za podnošenje tužbe za naknadu štete dvije godine računajući od datuma dolaska na odredište, ili od datuma kada je zrakoplov trebao stići, ili od datuma kada je prijevoz zaustavljen. Način računanja tog razdoblja određuje se prema pravu suda pred kojim se vodi postupak.⁵⁹³

6.4. Domaći pravni propisi

6.4.1. Pojam i osnovna obilježja ugovora o prijevozu putnika zrakom prema ZOSOZP-u

U odnosu na ugovore, ZOSOZP iz 1998. načelno slijedi tradicionalno poznati institut dispozitivnog uređenja odnosa, što znači da se ugovorom ili općim uvjetima prijevoza odnosi mogu i drukčije urediti. Prijevoznik je obvezan zainteresiranoj osobi, na njezin zahtjev, staviti na uvid opće uvjete prijevoza. Međutim, odredbe o odgovornosti prijevoznika su kogentne naravi pa prijevoznik ne može, ukoliko Zakonom nije drukčije

⁵⁹¹ Čl. 33. st. 2. Montrealske konvencije iz 1999. god. O tome vidi PICKELMAN, R. M.: Draft Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air: The Warsaw Convention Revisited for the Last Time? *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 64, Dallas, br. 23, str. 229.

⁵⁹² Čl. 32. Montrealske konvencije iz 1999. god.

⁵⁹³ Čl. 35. Montrealske konvencije iz 1999. god.

uređeno, ugovorom ili općim uvjetima prijevoza unijeti odredbe kojima se potpuno ili djelomično oslobađa odgovornosti propisane Zakonom, odredbe kojima se isključuju ili ograničavaju prava koja prema Zakonu pripadaju putniku i naručitelju prijevoza ili kojima se prebacuje teret dokazivanja s prijevoznika ili kojima se predviđaju ograničenja odgovornosti povoljnija za prijevoznika od ograničenja predviđenih Zakonom.⁵⁹⁴

Prema odredbi čl. 4. st. 2. ZOSOZP - a iz 1998. «Ugovorom o prijevozu putnika prijevoznik se obvezuje prevesti putnika od mjesta polaska do mjesta odredišta u vrijeme predviđeno redom letenja, odnosno u ugovoreno vrijeme, a putnik se obvezuje platiti odgovarajuću prevozninu.» Ugovor s prijevoznikom može sklopiti putnik ili naručitelj prijevoza što znači da nije nužno da je naručitelj prijevoza ujedno i putnik. Naručitelj prijevoza može s prijevoznikom sklopiti ugovor o prijevozu za jedno ili više putovanja ili na određeno vrijeme cijelim zrakoplovom ili dijelom kapaciteta zrakoplova. Ugovorom sklopljenim s naručiteljem prijevoza prijevoznik se obvezuje da će uz uvjete utvrđene ugovorom prevesti putnika kojega odredi naručitelj prijevoza. Ugovor sklopljen s naručiteljem prijevoza može se odnositi na jednog ili više putnika. Ako nije drugačije ugovoreno, naručitelj prijevoza odgovara prijevozniku za obveze koje proizlaze iz ugovora o prijevozu, u kojem slučaju putnik ima pravo svoje zahtjeve u slučaju otkazivanja leta, kašnjenja leta, odnosno zakašnjenja u prijevozu ostvarivati samo prema naručitelju prijevoza.⁵⁹⁵ U navedenim slučajevima naručitelj prijevoza se obvezuje putniku na vlastiti trošak pribaviti usluge prijevoza uz uvjet da između naručitelja prijevoza i putnika nije drugačije određeno. Za ugovor sklopljen s naručiteljem prijevoza propisan je obavezan oblik. Naime, da bi ugovor bio valjan mora biti sklopljen u pisanom ili elektroničkom obliku.⁵⁹⁶ Prijevoznik je dužan izdati putnu kartu, pojedinačnu ili grupnu. Ona je dokaz da je sklopljen ugovor o prijevozu, premda se postojanje ugovora može dokazivati i na drugi način. Ako je putna karta izdana na ime, ne može se prenositi bez pristanka prijevoznika. Prijevoznik može svoj pristanak odbiti samo iz «opravdanih razloga». Međutim u praksi mogu nastati teškoće u tumačenju ovako neodređenog izričaja. U pogledu pravne naravi ugovora o prijevozu putnika, danas je uglavnom prihvaćeno stajalište da se radi o ugovoru

⁵⁹⁴ Čl. 2. ZOSOZP-a iz 1998.

⁵⁹⁵ Čl. 10. ZOSOZP-a iz 1998.

⁵⁹⁶ Prema odredbama ZOSOZP-a iz 1998. ugovor će biti valjan u pogledu oblika ako je sklopljen, odnosno ispunjen, u obliku koji je propisan pravom mjesta države u kojoj je sklopljen ugovor ... (čl. 180.). O ugovoru o prijevozu u zračnom prometu više MARIN, 2005., str. 106. - 107.; isto GRABOVAC, I.: Ugovor o prijevozu u zračnom prometu, Pravo i porezi, Zagreb, br. 11, 1998., str. 22. - 27.

o djelu.⁵⁹⁷ Pravna narav ugovora važna je zbog moguće primjene supsidijarnih pravnih izvora za one odnose koji nisu uređeni ZOSOZP-om.⁵⁹⁸

Prema odredbi čl. 11. ZOSOZP-a iz 1998., ugovorni prijevoznik ima pravo povjeriti prijevoz putnika stvarnom prijevozniku, pod uvjetom da takva mogućnost nije isključena ugovorom, ako osigura iste ili ne bitno lošije uvjete prijevoza. U slučaju da mu osigura povoljnije uvjete ugovorni prijevoznik nema pravo tražiti razliku prevoznine. Međutim, kod ugovora o prijevozu na određeno vrijeme cijelim zrakoplovom, ugovorni prijevoznik može povjeriti prijevoz stvarnom prijevozniku samo ako je to ugovorom predviđeno ili je naručitelj prijevoza na to naknadno pristao u pisanom obliku.⁵⁹⁹ Nadalje, ako je ugovoren prijevoz putnika na određeno vrijeme cijelim zrakoplovom, prijevoznik može zamijeniti ugovoreni tip zrakoplova samo uz pisani pristanak naručitelja prijevoza, jer će u protivnom odgovarati za naknadu štete koju radi toga pretrpi naručitelj prijevoza. U slučaju zaključenja ugovora o prijevozu putnika na određeno vrijeme cijelim zrakoplovom prijevoznik je dužan izvršavati naloge naručitelja prijevoza u granicama ugovora i prema namjeni zrakoplova. Isto tako, ako je zaključen ugovor o prijevozu putnika cijelim zrakoplovom, prijevoznik ima pravo raspolagati neiskorištenim kapacitetom zrakoplova, za što je potreban pisani pristanak naručitelja prijevoza. Ako je prijevoznik raspolagao neiskorištenim kapacitetom, ugovorena prevoznina smanjit će se u razmjernom dijelu, a ako je prijevoznik raspolagao neiskorištenim kapacitetom zrakoplova odgovara za naknadu štete koju zbog toga pretrpi naručitelj.⁶⁰⁰

U čl. 3. ZOSOZP-a objašnjavaju se stručni pojmovi.

Prijevoznik je pravna osoba s važećom operativnom licencijom.⁶⁰¹ Pritom razlikujemo ugovornog od stvarnog prijevoznika. Ugovorni je prijevoznik osoba koja je sklopila ugovor o prijevozu s putnikom, naručiteljem prijevoza ili pošiljateljem. Stvarni prijevoznik, budući da nije sklopio ugovor o prijevozu, osoba je koja nije ugovorni prijevoznik, ali obavlja cijeli prijevoz ili dio toga prijevoza. Također, on nije ni uzastopni prijevoznik. Nadalje, uzastopni prijevoznik osoba je koja na temelju ugovora o prijevozu,

⁵⁹⁷ Vidi ROMŠTAJN, *op. cit.*, bilj. br. 420., str. 145.

⁵⁹⁸ To znači mogućnost primjene odredaba odsjeka 11. i 14. ZOO-a kao supsidijarnog pravnog izvora odnosno građanskopravnih odredaba ugovora o djelu (prijevozu).

⁵⁹⁹ Čl. 11. st. 2. ZOSOZP-a iz 1998.

⁶⁰⁰ Čl. 13. ZOSOZP-a iz 1998.

⁶⁰¹ Uočavamo razliku u odnosu na raniju definiciju prijevoznika sadržanu u izvornom tekstu čl. 3. ZOSOZP-a iz 1998. prema kojoj je »prijevoznik osoba koja na temelju ugovora prevozi putnike i stvari».

koji sklopi prvi prijevoznik, obavlja dio toga prijevoza, uz pristanak putnika, odnosno naručitelja prijevoza. Odnosi između uzastopnih prijevoznika uređuju se njihovim međusobnim ugovorom. Oni imaju posebnu Zakonom propisanu odgovornost.⁶⁰² Na strani korisnika prijevoza susrećemo se s različitim osobama čija je uloga različita. Tako je naručitelj prijevoza osoba koja s ugovornim prijevoznikom sklapa ugovor o prijevozu koji može, ali i ne mora biti ujedno i putnik (npr. turistička agencija). Putnik je osoba koja na temelju ugovora o prijevozu ima pravo na prijevoz zrakoplovom. U smislu odredaba istog članka domaći prijevoz je prijevoz zrakoplovom kod kojega se, prema ugovoru o prijevozu, mjesto polaska i mjesto odredišta nalaze na teritoriju Republike Hrvatske. Međunarodni prijevoz je prijevoz zrakoplovom kod kojega se, prema ugovoru o prijevozu, mjesto polaska i mjesto odredišta nalaze na teritorijima dviju država ili na teritoriju samo jedne države ako je predviđeno međuslijetanje na teritorij druge države.⁶⁰³ Prema odredbi čl. 15. st. 2. ZOSOZP-a pojmovi koji nisu definirani u čl. 3. Zakona odgovaraju pojmovima koji se koriste u Montrealskoj konvenciji iz 1999. god. Ovakvim uređenjem Republika Hrvatska u cijelosti je prihvatila rješenja aktualnih međunarodnih unifikacijskih instrumenata kojim se uređuje odnosna materija.

6.4.2. Odgovornost prijevoznika

6.4.2.1. Temelj odgovornosti

U slučajevima zaključenja ugovora o prijevozu prijevoznik prije svega odgovara za povredu tjelesnog integriteta putnika.⁶⁰⁴ Prema odredbi čl. 15. st. 3. ZOSOZP-a iz 1998. kako je izmijenjen 2009. godine odgovornost hrvatskog zračnog prijevoznika u pogledu

⁶⁰² Vidi, *infra*, str. 182.

⁶⁰³ Izmjenama iz 2008. godine ZOSOZP između ostalog uvodi pojam dobrovoljca, posebno značenje daje osobama s invaliditetom ili osobama smanjene pokretljivosti posvećujući im cijelo potpoglavlje ZID ZOSOZP-a iz 2008. (čl. 31.c do 31.s), nadalje tumači značenje izraza prijevoznik države potpisnice Sporazuma o Europskom zračnom prostoru, što je Sporazum o Europskom zračnom prostoru, te (što je) Montrealska konvencija o kojoj je bilo riječi u ranijem izlaganju.

⁶⁰⁴ Prava putnika u slučaju uskraćivanja ukrcanja, otkazivanja ili kašnjenja leta uređena su čl. 6. - čl. 14. izmijenjenog ZOSOZP-a. U navedenim slučajevima putnici imaju pravo na naknadu i pomoć, osim kada se radi o besplatnom prijevozu ili ako se radi o prijevozu po umanjenoj tarifi koja nije dostupna javnosti, kao i u slučaju otkazivanja paket aranžmana koje je različito od otkazivanja leta (čl. 6.). Pri tome putnici imaju pravo na novčanu odštetu (čl. 9.a), pravo na vraćanje prevoznine ili preusmjeravanje (čl. 9.b), te pravo na skrb (čl. 9.c). Odredba čl. 9.h uređuje obvezu stvarnog prijevoznika o obavještanju putnika o njihovim pravima u slučaju uskraćivanja, otkazivanja ili kašnjenja leta, dok čl. 9.i propisuje zabranu isključenja odgovornosti putem derogirajućih ili restriktivnih odredaba ugovora o prijevozu, zbog uskraćivanja prava putnicima koja im u navedenim slučajevima prema Zakonu pripadaju.

putnika i njihove prtljage uređuju sve odredbe Montrealske konvencije koje se odnose na takvu odgovornost, što znači da će za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika u cijelosti doći do primjene odredbe Montrealske konvencije iz 1999. god.

Pitanje temelja odgovornosti zračnog prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika mijenja se u odnosu na ranije konvencijske i zakonske odredbe. ZOSOZP iz 1998. svojim izmjenama iz 2009. godine prihvaća rješenja Montrealske konvencije iz 1999. god. i dvostupanjski sustav odgovornosti za štetu uslijed smrti i tjelesne ozljede putnika, odnosno odgovornost do 100 000 PPV-a i iznad toga iznosa, s istim temeljima odgovornosti kao i razlozima za ograničenje, odnosno oslobođenje od odgovornosti.⁶⁰⁵ Prijevoznik će za navedene štete u prvom stupnju do iznosa od 100 000 PPV-a odgovarati po načelu objektivne odgovornosti, a iznad tog iznosa neograničeno, po načelu pretpostavljene krivnje.⁶⁰⁶ Navedena kombinacija različitih temelja odgovornosti predstavlja kompromis u zaštiti interesa prijevoznika i interesa putnika čiji je cilj da putnik bude brzo i pravično oštećen bez vođenja dugotrajnih sporova o odgovornosti prijevoznika, ali isto tako da se ne ugroze interesi prijevoznika ako nije odgovoran za štetu. Ipak moramo naglasiti da u odnosu na raniju zakonsku formulaciju iz 1998. kod pozivanja na granicu odgovornosti zakonodavac ne govori o klasičnoj kvalificiranoj krivnji (namjera ili krajnja nepažnja)⁶⁰⁷ već o nepažnji (koja obuhvaća običnu i krajnju nepažnju), drugoj skrivljenoj radnji ili propustu.⁶⁰⁸

Prijevoznik će također odgovarati za štetu nastalu radnjom ili propustom radnika i opunomoćenika kojima se u svojem poslovanju služi. Zaključak o odgovornosti prijevoznika za štetu koju te osobe prouzroče crpimo iz odredaba čl. 20., 21., i 30. Montrealske konvencije iz 1999. god., koje čine zakonski tekst ZOSOZP-a, odnosno

⁶⁰⁵ Čl. 15. st. 3. ZOSOZP-a iz 1998. kako je izmijenjen ZID ZSOZOP-om 2009. što odgovara čl. 21. Montrealske konvencije iz 1999. god.

⁶⁰⁶ Ovakvim odredbama željelo se zaštititi putnika i njegove pravne slijednike, olakšavajući pri tome ostvarenje naknade štete. Isto tako kada je riječ o naknadi štete iznad 100 000 PPV-a, pogoduje se zračnom prijevozniku te omogućuje dokazivanje svoje ne krivnje odnosno dokazivanje krivnje treće osobe. Prema odredbi čl. 15. st. 4. ZOSOZP-a iz 1998. «prijevoznik ne odgovara ako dokaže da su on ili osoba koja je po njegovu nalogu ili za njegov račun radila na izvršenju prijevoza poduzeli sve potrebne mjere da se šteta izbjegne ili ako dokaže da nije bilo moguće te mjere poduzeti.» Isto tako prijevoznik ...»neće odgovarati niti ako dokaže da je šteta nastala iz razloga koji se nalaze isključivo na strani oštećenog putnika». Iz iznesenog vidljivo je da prijevoznik odgovara na temelju pretpostavljene krivnje, što odgovara odredbi čl. 20. st. 2. i čl. 21. Varšavske konvencije iz 1929. god. na čijim je temeljima nastao izvorni tekst ZOSOZP-a iz 1998.

⁶⁰⁷ Vidi odredbe čl. 19. st. 1. i st. 2. izvornog teksta ZOSOZP-a iz 1998.

⁶⁰⁸ Montrealska konvencija iz 1999. god. nije dosljedna po navedenom pitanju. Naime, odredba čl. 30. st. 3. Montrealska konvencija iz 1999. god. govori o kvalificiranoj krivnji.

odredaba o odgovornosti reguliranim ZOO-om iz 2005. kao općim propisom, posebno kada se radi o opsegu šteta koje je prijevoznik dužan nadoknaditi s obzirom na to da ZOSOZP ne sadrži odredbe o ovom pitanju. Pri povredi tjelesnog integriteta putnika koje su uzrokovale osobe koje rade za prijevoznika, prijevoznik odgovara jednako kao za svoja djela i propuste. Budući da prijevoznik odgovara za štetu koja je rezultat njegove nepažnje, ili druga protupravne radnje ili propusta, analogno tome, odgovarat će za takva ponašanja svojih ljudi.⁶⁰⁹

Nadalje, za štete koje nastanu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, nositelju prava solidarno odgovaraju ugovorni i stvarni prijevoznik.⁶¹⁰ U slučaju odgovornosti ugovornog i stvarnog prijevoznika, radnje i propusti ugovornog prijevoznika i njegovih radnika ili opunomoćenika učinjeni u granicama njihova zaposlenja smatrat će se, u odnosu na prijevoz izvršen od stvarnog prijevoznika, kao radnje i propusti stvarnog prijevoznika, odnosno radnje i propusti stvarnog prijevoznika i njegovih radnika ili opunomoćenika učinjeni u granicama njihova zaposlenja smatrat će se, s obzirom na prijevoz izvršen od stvarnog prijevoznika, također kao radnje i propusti ugovornog prijevoznika. Iako se njihova odgovornost temelji na principu uzajamnosti, stvarni prijevoznik odgovara samo u Zakonom utvrđenim granicama odgovornosti.⁶¹¹ Međutim, ukoliko ugovorni prijevoznik posebnim sporazumom preuzme veće obveze ili se odriče zakonskih prava takav sporazum neće imati učinak prema stvarnom prijevozniku ako se on na njih nije izričito obvezao.

Temeljem čl. 78. ZOSOZP-a iz 1998. kako je izmjenjen 2009. za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika, u slučaju zaključenja ugovora o uzastopnom prijevozu odgovaraju solidarno prvi prijevoznik i onaj uzastopni prijevoznik na čijem je dijelu puta nastala šteta. U takvoj situaciji prvi prijevoznik koji je nadoknadio žrtvi, odnosno njezinim nasljednicima, nastalu štetu, imat će pravo regresa od uzastopnog prijevoznika na čijem je dijelu puta šteta nastala.

⁶⁰⁹ Međutim, prijevoznik može odgovarati i za izbor osoba kojima se služi u prijevozu. Vidi *supra*, bilj. br. 333.

⁶¹⁰ Odredbe o odgovornosti primijenit će se na ugovornog prijevoznika za cijeli prijevoz predviđen ugovorom, a na stvarnog samo za onaj dio prijevoza koji je izvršio (čl. 40. Montrealske konvencije iz 1999. god.); vidi čl. 45. i čl. 48. Montrealske konvencije iz 1999. god.

⁶¹¹ Čl. 15. st. 3. ZOSOZP-a iz 1998. kako je izmijenjen ZID ZOSOZP-om iz 2009. što odgovara čl. 41. Montrealske konvencije iz 1999. god.

Kako ZOSOZP iz 1998. svoje odredbe o odgovornosti zračnog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika temelji na rješenjima Montrealske konvencije iz 1999. god. o temelju odgovornosti zračnog prijevoznika za navedene štete vidi više *supra* toč. 6.3.4.3.1.

6.4.2.2. Granice odgovornosti

6.4.2.2.1. Vrijeme trajanja odgovornosti

Vremensko ograničenje odgovornosti zračnog prijevoznika za smrt i tjelesnu ozljedu putnika uređuje čl. 15. st. 3. ZOSOZP-a iz 1998. prema kojem «prijevoznik odgovara za štetu pretrpljenu u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika samo pod uvjetom da se nezgoda koja je prouzročila smrt ili tjelesnu ozljedu dogodila za vrijeme boravka u zrakoplovu ili tijekom neke od operacija ukrcaja ili iskrcaja».⁶¹² U odnosu na konvencijska rješenja ZOSOZP preciznije određuje vrijeme trajanja prijevoza a u skladu s tim i vrijeme trajanja odgovornosti zračnog prijevoznika. Vremenom prijevoza putnika u zračnom prijevozu smatra se vrijeme od početka radnji otpreme putnika do svršetka radnji prihvata putnika. Prema odredbi čl. 81. st. 1. i st. 2. t. 1. ZOSOZP iz 1998. poslovima prihvata i otpreme putnika smatra se otprema putnika iz aerodromske zgrade i praćenje ili prijevoz do zrakoplova i obratno, odnosno praćenje ili prijevoz putnika od jednog do drugog zrakoplova, do preuzimanja predane prtljage.⁶¹³ U skladu s tim, prijevoznik će odgovarati u navedenim granicama otpreme i prihvata putnika te za cijelo vrijeme trajanja leta.

Međutim, moramo naglasiti da poslove prihvata i otpreme putnika najčešće ne obavlja sam prijevoznik već druga pravna osoba (aerodrom) te se odnosi između prijevoznika i te pravne osobe koja obavlja navedene poslove uređuju njihovim međusobnim ugovorom. Za štetu koju uzrokuje u izvršenju poslova prihvata i otpreme putnika pravna osoba kojoj su navedeni poslovi povjereni odgovara prijevozniku na način kao što bi sam prijevoznik odgovarao pri izvršenju ugovora o prijevozu. U skladu s odredbom čl. 84. st. 2. pravna

⁶¹² Čl. 17. st. 1. Montrealske konvencije iz 1999. godine. Ovakvo rješenje preuzeto je iz Varšavske konvencije iz 1929. god. (čl. 17.). Vidi t. 6.3.1.3.2.1. i t. 6.3.4.3.2.1.; vidi BARETIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 512., str. 113.; vidi RADIONOV - NOVAČIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 514., str. 424. - 425.

⁶¹³ Odgovore na pitanje kako shvatiti vrijeme ukrcajanja i iskrcajanja u međunarodnom prijevozu nalazimo u međunarodnoj sudskoj praksi. Tako se u sporu pred njemačkim sudom 1962. godine u presudi navodi: «Prijevoznik preuzima putnike pod svoju odgovornost čim ih pozove da dođu u čekaonicu, jer već u tom trenutku počinje izvršavati ugovor o prijevozu». Tako ROMŠTAJN, I. - VASILJ, A.: Hrvatsko prometno pravo i osiguranje, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Osijek, 2006., str. 102.

osoba koja obavlja poslove prihvata i otpreme iznimno odgovara i putniku, ukoliko je štetu uzrokovala namjerno ili krajnjom nepažnjom ili ako je radila izvan okvira svojih obveza.

Ako prijevoznik ugovorom preuzme veću odgovornost od one propisane ZOSOZP - om, takva odgovornost obvezuje i pravnu osobu koja obavlja poslove prihvata i otpreme putnika, ali samo pod uvjetom da je ona na to izričito pristala.

6.4.2.2.2. Visina odgovornosti

Kako smo već izložili, prijevoznik za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika odgovara ograničeno u iznosu od 100 000 PPV-a, a iznad toga iznosa neograničeno.⁶¹⁴ Za štetu nastalu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika prijevozniku bez obzira na ograničenja odgovornosti predviđena Zakonom, sud može dodatno, dosuditi u cijelosti ili djelomično iznos sudskih troškova i ostalih troškova postupka koje je tužitelj pretrpio, uključujući kamate. Međutim, ovo rješenje neće se primijeniti ako iznos dosuđene naknade, bez sudskih troškova i ostalih troškova postupka, ne prelazi iznos koji je prijevoznik u pismenom obliku ponudio tužitelju unutar roka od šest mjeseci od dana nastanka štete ili prije pokretanja postupka, ako je to kasnije.⁶¹⁵ Ukupni iznos naknade štete koji se može potraživati od prijevoznika i njegovih radnika ili opunomoćenika u izvršenju prijevoza ne može prijeći granicu odgovornosti utvrđenu ZOSOZP-om osim ako je šteta uzrokovana namjerno ili krajnjom nepažnjom, dakle u slučaju kvalificirane krivnje,⁶¹⁶ u kom će slučaju odgovarati neograničeno.

⁶¹⁴ U Republici Sloveniji odgovornost prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika uređuje Zakon o obligacijskih in stvarnopravnih razmerjih v letalstvu (Uradni list RS, št. 12/2000.) Zakon svojim odredbama prihvaća dvostupanski sustav odgovornosti. Za štete do iznosa do 100 000 PPV-a (izraženo u tolarima) odgovara temeljem objektivne odgovornosti, uz obvezno osiguranje u slučaju nezgode do navedenog iznosa (ne radi se o obveznom osiguranju od odgovornosti). U slučaju štete iznad 100 000 PPV-a izraženo u tolarima, odgovara neograničeno subjektivno, temeljem pretpostavljene krivnje, a odgovornosti se može osloboditi ukoliko dokaže da su on ili osoba koja po njegovu nalogu radi postupali pažnjom urednog gospodarstvenika. Republika Slovenija je Montrealsku konvenciju ratificirala 15. 2. 2002. godine (Uradni list RS – Međunarodne pogodbe, št. 5/02.), iako navedena rješenja temelji na Uredbi EU iz 1997. i MIA sporazumu iz 1996. Vidi PAVLIHA, M.: Prevozne pogodbe: Sedanjost in prihodnost slovenskega ter mednarodnega prava, ZPFR, Rijeka, Supplement 2 (2002), str. 234. i 235. (str. 229. - 241.) O tome: PAVLIHA - VLAČIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 131., str. 180. -181.

⁶¹⁵ Čl. 22. toč. 6. Montrealske konvencije iz 1999. god.

⁶¹⁶ Čl. 30. st. 2. Montrealske konvencije iz 1999. god.

Ukoliko tužba za naknadu štete, bude podnesena protiv prijevoznikova radnika ili opunomoćenika, na odgovornost te osobe primjenjuju se odredbe o ograničenoj odgovornosti koja je kod prijevoza putnika utvrđena za prijevoznika, ako ta osoba dokaže da je radila u okviru svojeg zaposlenja.⁶¹⁷ Ukupna svota koja se može potraživati od prijevoznika i njegovih radnika i opunomoćenika neće moći prelaziti ograničenja utvrđena ZOSOZP-om. Međutim, odredbe o ograničenju odgovornosti neće se moći primijeniti u slučaju kada je šteta posljedica djela ili propusta radnika ili opunomoćenika počinjenih u namjeri da se prouzroči šteta ili bezobzirno i sa znanjem da će šteta vjerojatno nastupiti.

Ako prijevoz u cijelosti obavljaju zračni prijevoznici neke od država potpisnica Sporazuma o Europskom zajedničkom zračnom prostoru,⁶¹⁸ odgovarat će u granicama utvrđenim ZOSOZP-om, osim u slučaju kada zračni prijevoznik dobrovoljno odredi više granice.⁶¹⁹

U skladu s odredbama čl. 19. i čl. 20. ZOSOZP-a iz 1998. putnici moraju biti informirani o odgovornosti zračnog prijevoznika. Zračni prijevoznici moraju prilikom prodaje prijevoza osigurati da sažetci glavnih odredaba koje uređuju odgovornost prema putnicima i njihovoj prtljazi, uključujući rokove za podnošenje tužbe za naknadu štete i mogućnost davanja posebne izjave o prtljazi, budu dostupni putnicima na svim prodajnim mjestima, uključujući telefonsku ili internetsku prodaju.⁶²⁰

⁶¹⁷ Čl. 30. toč. 1. Montrealske konvencije iz 1999. god. Vidi čl. 1061. ZOO-a iz 2005.

⁶¹⁸ NN-MU, br. 4/2008. od 13. 6. 2008. Mnogostrani Sporazum između Europske zajednice i bivše jugoslavenske Republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Rumunjske, Republike Srbije i Misije privremene uprave Ujedinjenih naroda na Kosovu o uspostavi Europskog zajedničkog zračnog prostora – skraćeno Sporazum o Europskom zračnom prostoru - engl. Multilateral Agreement between the European Community and its Member States, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, Romania, the Republic of Serbia and the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo on the Establishment of a European Common Aviation Area (ECAA) potpisan je u Luxemburgu, 9. lipnja 2006. godine. Rumunjska i Bugarska su u međuvremenu postale punopravne članice EU. Republika Hrvatska ratificirala je Sporazum 21. 5. 2008. godine, te je za nju stupio na snagu 21. 6. 2008. Cilj Sporazuma potpuna je harmonizacija hrvatskog nacionalnog zakonodavstva u području zračnog prometa sa zakonodavstvom EU. Navedenim Sporazumom Republika Hrvatska obvezala se implementirati u svoje zakonodavstvo uredbe i direktive koje su obuhvaćene tim Sporazumom, u skladu s fazama definiranim u Sporazumu. Detaljnije vidi RADIONOV, N. - KOCIJAN, I.: Prava putnika u slučaju uskraćenog ukrcanja, otkazanog leta ili dužeg kašnjenja leta (I. dio), Pravna revija, Inženjerski biro d.d., Zagreb, br. 9, 2009. str. 28.-33.

⁶¹⁹ Čl. 21. ZOSOZP-a iz 1998.

⁶²⁰ Sažetak pravila o odgovornosti zračnih prijevoznika prema putnicima i njihovoj prtljazi uređuje čl. 22. ZOSOZP - a iz iz 1998. kako je izmijenjen 2009. Navedeno pitanje regulira čl. 6. Uredbe EU 889/2002. O odgovornosti zračnog prijevoznika BARUN, M.: Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u hrvatskom Zakonu o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu iz 1998. godine, Pravni vjesnik, Osijek, br. 1, 2010., str. 117. - 134.

6.4.2.3. Predujam

Po uzoru na Montrealsku konvenciju iz 1999. god., a slijedeći odredbe Uredbe EU 889/2002, ZOSOZP iz 1998. kako je izmijenjen 2009., također uvodi institut predujma. Odredbe o predujmu sadržane su u čl. 18. ZOSOZP-a prema kojem «predujam ne predstavlja priznanje odgovornosti te se može kompenzirati kasnijim iznosima isplaćenim na temelju odgovornosti zračnog prijevoznika s tim da iznos predujma ne može biti manji od 16 000 PPV-a. Predujam je nepovratan osim u slučajevima propisanim čl. 15. ZOSOZP-a (slučajevi oslobođenja od odgovornosti)⁶²¹ ili kada je bio isplaćen osobi koja nije imala pravo na naknadu štete, a koji je prijevoznik obavezan isplatiti u roku od petnaest dana od dana utvrđivanja identiteta fizičke osobe s pravom na naknadu štete.

6.4.2.4. Osiguranje⁶²²

Osiguranje u zračnom prometu temelji se na načelu dobrovoljnosti. Zakon iznimno propisuje slučajeve kada će osiguranje od odgovornosti biti obvezno.⁶²³ U zračnom prometu zakonski su propisana dva obvezna osiguranja: To su: a) osiguranje vlasnika zrakoplova od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama i putnicima⁶²⁴ i b) osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja, koje se ne smatra osiguranjem od odgovornosti.⁶²⁵ Ti slučajevi su iznimka čije je glavno obilježje da je

⁶²¹ Vidi čl. 20. Montrealske konvencije iz 1999. god.

⁶²² Suvremeni sustav ugovornog prava osiguranja u Republici Hrvatskoj sadržano je u nekoliko zakonskih akata. Obveznopravni odnosi iz ugovora o osiguranju uređeni su: Zakonom o obveznim odnosima, 2005. (Odsjek 27.); Pomorskim zakonikom, 2004. godine (Glava IV.); Zakonom o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu iz 1998. (Glava V.); Zakonom o osiguranju, 2005.; Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu, 2005. (imovinsko-pravne odredbe o obveznim osiguranjima); Zakonom o odgovornosti za nuklearnu štetu, 1998. Vidi PAVIĆ, D.: Kodifikacija ugovornog prava osiguranja, Pravo i porezi, god. XV., Zagreb, br. 6, 2006., str. 17. - 25.

⁶²³ Obvezna osiguranja od odgovornosti uvode se onda kada postoji određeni širi opći društveni interes u zaštiti od posljedica određenih rizika, prvenstveno rizika obavljanja opasne djelatnosti ili korištenja opasnih stvari, automobila i uopće vozila na motorni pogon. Razlozi koji se se uzimaju u obzir prilikom određivanja nekog osiguranja od odgovornosti kao obveznog jesu širina kruga osoba koje su ugrožene određenom djelatnošću, te visina potencijalno nastalih šteta. Iako se navodi da osiguranje od odgovornosti ima podjednak cilj – zaštitu osiguranika i zaštitu oštećenika, propisivanjem osiguranja kao obveznog, težište zaštite ide na stranu oštećenika. Vidi GORENC, *op. cit.*, bilj. br. 12., str. 1447. Tako ČURKOVIĆ, M.: Obvezna osiguranja u prometu, Inženjerski biro, Zagreb, 2007., str. 10. O povijesti osiguranja vidi TERBILLE, M.: *Versicherungsrecht*, izd. C. H. Beck, Munchen, 2004., str. 3.

⁶²⁴ Čl. 39. ZOOP-a.

⁶²⁵ Čl. 2. i čl. 17. ZOOP-a. Ako ZOSOZP-om nije drugačije određeno, na ugovore o osiguranju u zračnom prometu na odgovarajući se način primjenjuju odredbe o ugovorima o plovidbenom osiguranju iz PZ-a iz 2004., osim posebnih odredaba o osiguranju brodova (čl. 126. ZOSOZP-a iz 1998.). Naime, ZOSOZP

zainteresirana osoba, kada se nađe u određenoj situaciji, obvezna sklopiti ugovor o osiguranju, unatoč tomu što se sklapanje ugovora o osiguranju u pravilu temelji na slobodnoj volji ugovornih strana. Obveznost osiguranja u prometu u Republici Hrvatskoj propisuje Zakon o obveznim osiguranjima u prometu (u daljnjem tekstu: ZOOP)⁶²⁶ i drugi posebni zakoni.⁶²⁷

Ratifikacijom Montrealske konvencije iz 1999. god. u tom pogledu dopunjen je naš sustav obveznog osiguranja u zračnom prometu. Republika Hrvatska, kao članica Konvencije, svoje je interno pravo uskladila s njezinim odredbama. Obvezu osiguranja od odgovornosti⁶²⁸ zračnog prijevoznika uređuje čl. 16. ZOSOZP-a, onako kako je izmijenjen 2009.⁶²⁹ Prema tim izmjenama, zračni je prijevoznik obavezan osigurati svoju odgovornost u onoj mjeri u kojoj se ona odnosi na odgovornost za putnike, do primjerene visine koja svim osobama s pravom na naknadu štete osigurava isplatu cjelokupnog iznosa naknade štete na koji imaju pravo u skladu s odredbama ZOSOZP-a.⁶³⁰ To podrazumijeva osiguranje do iznosa odgovornosti propisanih ZOSOZP-om koji se temelji na Montrealskoj konvenciji iz 1999. god., a ne iznosa iz ZOOP-a.⁶³¹ Obveznim osiguranjem obuhvaćene su štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika, štete na prtljazi i štete zbog zakašnjenja. Zakon govori o svim osobama s pravom na naknadu štete pri čemu se misli na osobe koje se smatraju putnicima. Valja uočiti da ZOOP govori o vlasnicima zrakoplova (i korisnicima),

regulira samo neka specifična pitanja iz ugovornog odnosa osiguranja, uglavnom pitanja o osiguranja zrakoplova. Time je u cijelosti osiguranje u zračnom prometu regulirano posebnim propisima (*lex specialis*), zbog čega je razumljiva odredba Zakona o obveznim odnosima da se njegove odredbe o ugovoru o osiguranju ne primjenjuju na osiguranje u zračnoj plovidbi (čl. 923. st. 1. ZOO-a iz 2005.). Treba skrenuti pozornost da se u zakonskom tekstu koristi izraz «plovidbeno osiguranje» umjesto izraza «pomorsko osiguranje».

⁶²⁶ Prema odredbi čl. 13. ZOS-a, obvezna osiguranja u prometu regulirana su ZOOP-om.

⁶²⁷ Neki takvim osiguranjima odriču svojstvo osiguranja u pravom smislu, jer im nedostaje bitan element – sklapanje ugovora o osiguranju od odgovornosti. JAKAŠA, B.: Pravo osiguranja, Informator, Zagreb, 1972., str. 13.

⁶²⁸ Vidi MATIJEVIĆ, B.: Osiguranje u praksi, Naklada, Zadar, 2007., str. 109.; MARKIĆ, V.: Definicija i mjesto osiguranja od odgovornosti u sustavu osiguranja, Svijet osiguranja, Zagreb, br. 3., 1999., str. 43. -44.: Osiguranje od odgovornosti kao posebna vrsta osiguranja je zakonom ili ugovorom uređen skup pravnih odnosa: osiguratelja koji pruža osiguraniku pravnu zaštitu glede obrane od neutemeljenih ili pretjeranih zahtjeva za naknadu štete od strane oštećenika i do osigurane svote nadoknađujući iznos koji je osiguranik obavezan platiti trećim osobama u svezi sa svojom odgovornošću pokrivenom osiguranjem; osiguranika, koji se uplatom premije osiguranja oslobađa štetnih posljedica imovinskopravne odgovornosti, i oštećene osobe, kojoj se naknadom iz osiguranja vrši obeštećenje ako uslijed nastupanja osiguranog slučaja pretrpi štetu. Vidi GORENC, V. i dr., *op. cit.*, bilj., br. 12., str. 1476.

⁶²⁹ ZOSOZP iz 1998. (kako je izmijenjen i dopunjen 2009.) polazi od toga da je u Republici Hrvatskoj već zakonski propisano obvezno osiguranje vlasnika zrakoplova od odgovornosti.

⁶³⁰ Čl. 50. Montrealske konvencije iz 1999. god.

⁶³¹ Detaljnije PAVIĆ, D.: Osnove pomorskog i transportnog osiguranja, Osiguranje, Zagreb, br. 3 - 4, 1996., str. 3. (str. 3. – 23.). Vidi HAZELWOOD, S.: P & I Clubs Law and Practice, LLP Professional Publishing London – Hong Kong, 2000., str. 141. ZOS-a obvezna osiguranja od odgovornosti svrstava u neživotna osiguranja, imovinska osiguranja od odgovornosti (čl. 3. st. 2. ZOS-a).

a Montrealska konvencija iz 1999. god. i naš ZOSOZP o prijevozniku (engl. *carrier*), čime se potvrđuje da je danas općeprihvaćeno stajalište da ugovor o prijevozu putnika i njihove prtljage može sklopiti i osoba koja nije vlasnik prijevoznog sredstva.

Vezano uz osiguranje od odgovornosti zračnog prijevoznika za štete nanesene putnicima, ZOOP predviđa pravo oštećene osobe na podnošenje izravne tužbe prema osiguratelju.⁶³² Taj Zakon osim što predviđa pravo na izravnu tužbu, uređuje i odnos između treće osobe i osiguratelja. Prema odredbi st. 2. čl. 11. ZOOP-a ako oštećena osoba podnese odštetni zahtjev neposredno odgovornom osiguratelju, u odgovoru na takav zahtjev odgovorni osiguratelj ne može isticati prigovore koje bi na temelju zakona ili ugovora o osiguranju mogao istaknuti prema osiguranoj osobi zbog nepridržavanja zakona ili ugovora o osiguranju (npr. da je osiguranik namjerno skrivio prometnu nezgodu ili je prometnu nezgodu skrivio zbog alkoholiziranosti iznad propisane granice i sl.).⁶³³

Ovim institutom, kako smo prethodno rekli ostvaruje se bolja zaštita oštećenih, jer im omogućuje sigurniju i bržu naplatu štete koju u slučaju insolventnosti prijevoznika ne bi mogli naknaditi, dok s druge strane rasterećuje prijevoznike. Možemo reći da osiguranje od odgovornosti pruža dvojaku zaštitu: i osiguraniku (prijevozniku) i oštećeniku (putniku).⁶³⁴

6.4.3. Mjerodavno pravo

Pitanje primjene odredbi ZOSOZP-a na odnose nastale u međunarodnom zračnom prijevozu uređeno je čl. 176. navedenog Zakona. Odredbe ZOSOZP-a primjenjuju se i na odnose koji nastaju u međunarodnom zračnom prometu ukoliko međunarodnim ugovorom nije drugačije utvrđeno. Ovakvo je rješenje logično budući da ZOSOZP obveznopravne odnose između prijevoznika i putnika uređuje znatno detaljnije od Montrealske konvencije iz 1999. god. Međutim, u slučaju da oba izvora uređuju iste odnose (odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika) na različit način, na te će se

⁶³² Čl. 11. st. 1. ZOOP-a. KAUZLARIĆ, Ž.: Vlastito pravo oštećenika i direktna tužba (*actio directa*) prema ZOO-u, uz poseban osvrt na pravo podnošenja odštetnog zahtjeva prema čl. 12. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, Hrvatska pravna revija, Zagreb, br. 12, 2007., str. 41.

⁶³³ Kod isticanja neposrednog zahtjeva prema osiguratelju oštećeni ima samo ona prava koja ima osiguranik. Vidi čl. 945. st. 2. ZOO-a iz 2005.

⁶³⁴ Vidi PAVIĆ, D.: Ugovor o pomorskom osiguranju, Zbornik radova savjetovanja «Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava», Brijuni, 31. svibnja – 1. lipnja 2005. str. 129. - 143. Isto ĆURKOVIĆ, *op. cit.*, bilj. 623., str. 285. - 290.

odnose, ako se radi o međunarodnom prijevozu, primjenjivati odredbe međunarodne konvencije. Ovakvo rješenje u skladu je s čl. 141. Ustava Republike Hrvatske o čemu je bilo riječi na početku rada. Drugim riječima, na odgovornost zračnog prijevoznika za štetu koju pretrpi putnik u međunarodnom prijevozu primjenjivat će se odredbe Montrealske konvencije iz 1999. god. dok će se na domaći prijevoz primjenjivati odredbe ZOSOZP-a.⁶³⁵ Ukoliko Zakon ne sadrži odredbu o mjerodavnom pravu za neki odnos, primijenit će se načela pravnog poretka Republike Hrvatske i opće prihvaćena načela međunarodnog privatnog prava.⁶³⁶ Zabrana primjene inozemnog prava regulirana je čl. 184. ZOSOZP-a prema kojem se inozemno pravo koje bi bilo mjerodavno prema odredbama Zakona neće primijeniti ako je mjerodavnost postignuta radi zaobilaženja odredaba prava Republike Hrvatske, odnosno neće se primijeniti ako bi se učinak primjene protivio javnom poretku Republike Hrvatske.

6.4.4. Zaključna razmatranja

Temeljem prethodno utvrđenog stanja u pogledu pravnog normiranja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika možemo zaključiti da je predmetno uređenje otišlo najdalje upravo u ovoj prijevoznoj grani. Moderna rješenja Montrealske konvencije iz 1999. god., dvostupanjski sustav odgovornosti, objektivna odgovornost prijevoznika u prvom stupnju, institut osiguranja i predujma te povišene granice odgovornosti rješenja su koja putnicima pružaju visok stupanj zaštite, a nalazimo ih i u zakonodavstvu EU. Hrvatsko zakonodavstvo u cijelosti prihvaća suvremena rješenja međunarodnih unifikacijskih instrumenata i regionalnih propisa EU iz područja zračnog prijevoza. Moramo naglasiti da su rješenja koja sadrže odredbe Uredbi EU koje uređuju pitanje odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda putnika strože u odnosu na rješenja Montrealske konvencije iz 1999. god. U skladu s tim, putnici koji svoje zahtjeve ostvaruju temeljem Uredbi 889/2002 i 785/2004, ali i oni koji svoje zahtjeve temelje na ZOSOZP-u, kada je riječ o domaćem prijevozu, imaju bolji pravni položaj u odnosu na one koji svoje zahtjeve ostvaruju primjenom odredaba Montrealske konvencije iz 1999. god.

⁶³⁵ Vidi BARETIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 512., str. 120. - 121. ; vidi isto DEBELJAK - RUKAVINA, *op. cit.*, bilj. br. 512., str. 332. - 333.; vidi HORVAT, L. - KAŠTELA, S.: Osnove zračnog prava, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 1998., str. 45.

⁶³⁶ Čl. 18. ZOSOZP-a iz 1998.

7. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA U CESTOVNOM PRIJEVOZU

Cestovni prijevoz kao grana kopnenog prijevoza seže u daleku povijest,⁶³⁷ a svoju renesansu doživljava pronalaskom motora s unutarnjim sagorijevanjem⁶³⁸ kada cestovni prijevoz postaje značajnim čimbenikom gospodarskog razvitka. Vremenom, usavršavanjem motornih vozila i izgradnjom modernih prometnica, nakon Drugog svjetskog rata dolazi do značajne promjene u odnosima između pojedinih grana prijevoza, pa tako cestovni prijevoz postaje ravnopravnim partnerom ostalim prijevoznim granama. Ubrzanim razvojem cestovnog prijevoza javila se i potreba za iznalaženjem odgovarajućih pravnih regulativa u području uređenja sve složenijih odnosa ove grane prijevoza, kako na nacionalnoj, tako i na međunarodnoj razini.

7.1. Međunarodni pravni izvori

U cilju otklanjanja nedostataka u sferi pravnog uređenja prijevoza ove prometne grane na koju su se dotad primjenjivale odredbe građanskih i trgovačkih zakonika, doneseni su brojni upravno-pravni i imovinsko-pravni propisi sa svrhom da se odnosi u ovoj prijevoznj granj urede na sličan način kao u drugim prijevoznim granama. Pritom su veliki utjecaj na formiranje pravnih izvora cestovnog prava imali već postojeći izvori željezničkog prava.

⁶³⁷ Prve ceste datiraju još iz starog vijeka a građene su u Babilonu 3 000 godina pr. Kr. Do intezivnijeg razvoja građenja cesta dolazi u vrijeme Rimskog Carstva, pa Rimljane smatramo osnivačima cestovnog graditeljstva. Zanimljiv je podatak da su u 19. stoljeću građene «drvene ceste», a takva se spominje kod Sirakuze 1837. godine. Prva auto-cesta izgrađena je kraj Berlina 1921. godine u dužini od 10 kilometara, a danas u svijetu ima oko 19 milijuna kilometara ceste. Podatci prema ROMŠAJN - VASILJ, *op. cit.*, bilj. br. 613., str. 70. Vidi i HORVAT, L.: Cestovno prometno pravo, Zagreb, 2002., str. 116.-117. U Hrvatskoj se pretečom modernijih cesta smatra cesta sagrađena 1726. tzv. Karolinška cesta (između Karlovca i Bakra), Jozefinska cesta izgrađena 1779. između Karlovca i Senja, dok se kao najljepša cesta Europe u to vrijeme smatra Lujzijanska cesta izgrađena 1811. godine. Podatci <http://www.prometna-zona.com/cestovni.html>. *Stranica posjećena* 3. 4. 2008.

⁶³⁸ Prvi automobil na parni pogon konstruirao je Francuz Cugnot 1769. godine. Parni automobili nisu imali većeg uspjeha zbog njihove glomaznosti te konkurencije koju su imali u željeznici, koja se pokazala kao daleko naprednije prijevozno sredstvo. U nizu neuspjelih pokušaja, prethodnica u konstrukciji prvih uspješnih automobila pronalazak je motora sa unutarnjim sagorijevanjem. Velik je broj konstruktora s prijelaza 19. u 20. stoljeće zaslužnih za uspješan pohod automobila u svijet: Maybach, Panckhardt, Royce, Ford, Diesel i dr. *Ibidem*.

Prije, a i neposredno nakon Drugog svjetskog rata, međunarodno reguliranje cestovnog prometa odnosilo se u najvećoj mjeri na pitanje sigurnosti.

Najznačajniji multilateralni akt poslijeratnog vremena koji uređuje pitanje sigurnosti prometa jest Konvencija o cestovnom prometu iz 1949. godine.⁶³⁹ Područje imovinskopravnih odnosa pokriveno je dvjema važnim konvencijama: Konvencijom o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (u daljnjem tekstu CMR konvencija)⁶⁴⁰ te Konvencijom o ugovoru o međunarodnome cestovnom prijevozu putnika i prtljage cestom (u daljnjem tekstu CVR konvencija)⁶⁴¹ koje su ujedno i izvor prava u području odgovornosti cestovnog prijevoznika. CVR konvencija čije su odredbe predmetom naše obrade stupila je na snagu 12. travnja 1994. godine, gotovo dvadeset godina nakon njezina donošenja. Razlozi njezina dugogodišnjeg nestupanja na snagu, pretpostavlja se, leži u pre niskim iznosima ograničenja odgovornosti prijevoznika, koje je većina država smatrala nedostatnim u odnosu na one koji su usvojeni u drugim granama prijevoza, ali i u činjenici što mnogi prijevoznici u svojim općim uvjetima poslovanja sadrže znatno povoljnije odredbe u korist putnika. Jednako kao i CIV konvencija, nadopunjena je i izmijenjena Protokolom iz 1978. godine da bi dotadašnju jedinicu ograničenja odgovornosti izraženu u *Gérminal* francima zamijenila novom jedinicom, PPV-om. Ipak, vrlo slabo prihvaćanje same CVR konvencije utjecalo je i na broj ratifikacija Protokola CVR, pa su ga do danas ratificirale samo dvije države.⁶⁴²

⁶³⁹ Konvencija o cestovnom prometu potpisana je u Ženevi 19. 9.1949. objavljena u Dodatku Sl. l. FNRJ, br. 13/1957. Danas je na snazi Konvencija o cestovnom prometu potpisana u Beču 8. 11. 1968. godine objavljena u Sl. l. SFRJ - Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, br. 6/1978, te Europski sporazum o dopunama Konvencije o cestovnom prometu iz 1968., potpisan u Ženevi od 1. 5. 1971. godine, Sl. l. SFRJ- Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, br. 8/1977. Republika Hrvatska je stranka navedenih akata temeljem notifikacije o sukcesiji od 8. 10. 1991. Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je RH stranka temeljem notifikacije o sukcesiji, NN-MU, br. 12/1993. Za RH Konvencija je stupila na snagu 15. 10. 1993.

⁶⁴⁰ *Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*, zaključena u Ženevi 19. 5. 1956. godine. Nakon što ju je ratificiralo pet država stupila je na snagu 1961. godine. Danas Konvencija obuhvaća čak 53 države članice. FNRJ je Konvenciju ratificirala 1958. godine (Sl. list FNRJ- Međunarodni ugovori, br. 11/1958.), a Hrvatsku obvezuje temeljem notifikacije o sukcesiji (NN-MU 1/1992). Vidi više http://www.unece.org/transconventn/agreem_cp.html.

⁶⁴¹ *Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR)*, zaključena u Ženevi 1. 3. 1973. godine koju je ratificirala i SFRJ, Sl. l. SFRJ-MU, br. 8/1977. Konvencija je konačno stupila na snagu 12. 4. 1994. godine, iako je za stupanje na snagu bilo potrebno samo pet ratifikacija (čl. 25. CVR). Promjena se dogodila početkom 90-ih godina 20. stoljeća kao posljedica političkih događanja kada su neke države članice doživjele raspad na više samostalnih država. Hrvatska je ratificirala Konvenciju 3. 8. 1992. godine te je članica Konvencije uz: Bosnu i Hercegovinu, Slovačku, Latviju, Njemačku, Češku, Ukrajinu, Srbiju i Crnu Goru, Luksemburg i Jugoslaviju. Zbog pogreške u postupku otkazivanja i pristupanja međunarodnim sporazumima zapažamo preklapanje «starih» i «novih» država. – Vidi http://www.unece.org/transconvent/agreem_cp.html. O tome RADIONOV RADENKOVIĆ, N.: Zaštita prava putnika u cestovnom prijevozu i uloga osiguranja, ZPFZ, vol. 58., Zagreb, br. 1 - 2, 2008., str. 400.

⁶⁴² Protokol Konvencije o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage cestom (CVR iz 1973) od 5. 6. 1978. godine nije nikad stupio na snagu. Do sada su Protokol ratificirale samo dvije države, Njemačka i

Iako cestovno prometno pravo EU obuhvaća čitav niz propisa koji se mahom odnose na sigurnost cestovnog prijevoza, privatnopravna materija ugovora o prijevozu donedavno je bila u sferi uređenja nacionalnih propisa i međunarodnih ugovora. Međutim, države članice EU ovlast su i u tom području također prenijele na EU. Kako bi putnici u cestovnom prijevozu u EU uživali jednaku zaštitu kao i putnici u ostalim granama prijevoza, EU zakonodavac je na temelju prenesenih ovlasti donio Uredbu EU 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća, koja se odnosi na prava putnika u autobusima i autobusnom prijevozu i izmjenama Uredbe (EU) 2006/2004,⁶⁴³ koja se direktno primjenjuje u državama članicama EU (u daljnjem tekstu Uredba 181/2011).

7.2. Domaći pravni izvori

Kako bi se u Republici Hrvatskoj nakon njezina osamostaljenja osigurao kontinuitet pravnog normiranja, Zakonom o preuzimanju saveznih zakona iz oblasti prometa i veza koji se primjenjuju kao republički zakoni preuzeti su zakoni prometnog prava u svim granama prijevoza osim Zakona o ugovorima o prijevozu u cestovnom prijevozu iz 1974. godine (u daljnjem tekstu ZPC iz 1974. god.).⁶⁴⁴ Pretpostavlja se da stvarnih razloga za ovakav postupak nije bilo, već se radilo o tehničkoj pogrešci, budući da je u isto vrijeme bio preuzet Zakon o ugovorima u željezničkom prometu (u daljnjem tekstu ZUPŽ),⁶⁴⁵ čije su odredbe bile gotovo identične onima iz ZPC-a. Nastala pravna praznina u području pravnog uređenja cestovnog prijevoza potrajala je sve do 1998. godine kada se zakonodavac odlučio na ponovno zakonsko uređenje navedene problematike donošenjem Zakona o prijevozu u cestovnom prometu iz 1998. godine (u daljnjem tekstu ZPC iz 1998.

Latvija. Njemačka smatra da se daljnji pomak na planu šireg prihvaćanja CVR konvencije i njezina Protokola ne može očekivati dok se značajno ne podignu iznosi ograničenja odgovornosti. Vidi http://www.unece.org/transconvent/agreem_cp.html. Stranica posjećena 8. 10. 2009.; vidi Economic and Social Council of the UN, TRANS/SC.1/2001/14 of the August, 1, 2001., str. 1.-3. Vidi <http://www.unece.org/trans/doc/2001/sc1/TRANS-SCI-2001-14e.pdf>. Stranica posjećena 28. 11. 2010. Tekst Protokola vidi u International Transport Treaties, IV-74, Kluwer Law International, 2006.

⁶⁴³ *Regulation (EU) No 181/2011 of the European Parliament and of the Council of 16 February 2011 concerning the rights of passengers in bus and coach transport and amending Regulation (EC) No 2006/2004*, OJ EU, L 55, od 28. 2. 2011. Uredba je stupila na snagu 20. 3. 2011. godine ali će se primjenjivati od 1. 3. 2013. Uredba (EZ-a) br. 2006/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. 10. 2004. o suradnji između nacionalnih tijela odgovornih za provedbu zakona o zaštiti potrošača («Uredba o suradnji u području zaštite potrošača»), OJ EU, L 364 od 9. 12. 2004., stupila je na snagu 29. 12. 2004. godine.

⁶⁴⁴ Zakon o ugovorima o prijevozu u cestovnom prijevozu, Sl. l. SFRJ, br. 2/1974.

⁶⁴⁵ Zakon o ugovorima u željezničkom prometu, Sl. l. SFRJ, br. 2/1974. i 17/1990.

god.).⁶⁴⁶ Navedenim zakonskim aktom konačno je, prvi put od 1991. godine, jedinstveno regulirana materija javnopravnog i privatnopravnog karaktera cestovnog prijevoznog prava.

Ipak, posebnu pažnju pridajemo uređenju privatnog cestovnog prava u Republici Hrvatskoj u razdoblju od 1991. do 1998. godine. Ugovori o međunarodnom prijevozu putnika cestom uređeni su CVR konvencijom, koja predviđa primjenu svojih odredaba samo kod međunarodnih prijevoza, u kojem se slučaju se odredbe ove Konvencije ne mogu primijeniti na sporove iz ugovora o prijevozu putnika unutar Republike Hrvatske. Zbog nepostojanja posebnog zakona (*lex specialis*) koji uređuje ugovore o prijevozu cestom, pitanje koje se u tom trenutku postavljalo išlo je u sljedećem pravcu: treba li primijeniti opće propise (*lex generalis*), odnosno odredbe glave XIV., čl. 648.-685. Zakona o obveznim odnosima, koje općenito uređuju pitanje prijevoza, a koja se inače primjenjuju kao supsidijarni pravni izvor u slučaju da pojedina pitanja nisu regulirana posebnim propisom, ili primijeniti odredbe ZPC-a iz 1974. god., iako nisu preuzete u interno pravo Republike Hrvatske, ukoliko nisu u suprotnosti s međunarodnim konvencijama o ugovorima o prijevozu putnika i prtljage, ili izravno primijeniti Konvencije i na domaće prijevoze.⁶⁴⁷

U ovakvom sustavu nesređene pravne regulative na sporove koji su nastali do 1991. godine, primjenjivali su se propisi starog saveznog Zakon o ugovorima o prijevozu u cestovnom prometu iz 1974. godine⁶⁴⁸ dok su se sporovi o zahtjevima za naknadu štete nastali u razdoblju od 1991.-1998. godine rješavali po odredbama ZOO-a uz dosuđivanje punih iznosa nastale štete. Izostala je primjena prava na ograničenje odgovornosti prijevoznika budući da je ovaj institut nepoznat u tada važećem ZOO-u.

Stoga je novi ZPC donesen 1998. godine⁶⁴⁹ imao posebno značenje jer je popunio pravnu prazninu koja je godinama postojala u našoj državi na području uređenja ugovornih odnosa cestovnog prijevoza. Ovim su se Zakonom u hrvatsko prometno pravo vratile

⁶⁴⁶ Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, NN, br. 36/1998 od 17. 3. 1998. Zakon je stupio na snagu 25. 3. 1998. godine kada je prestao važiti ZPC iz 1974.

⁶⁴⁷ Prijedlozi za rješenja navedenog pitanja vidi u FILIPOVIĆ, V.: Zašto je Republika Hrvatska ostala bez Zakona koji regulira ugovore o prijevozu u cestovnom prometu, Privreda i pravo, Zagreb, br. 11 - 12, 1991. str. 705.-709. Podrobnije o tome vidi RADIONOV RADENKOVIĆ, N.: Zašto Hrvatska (više) nema propis o ugovoru o prijevozu stvari cestom?, Hrvatska pravna revija, Zagreb, lipanj 2006., str. 44. - 51.

⁶⁴⁸ Vidi presude Privrednog suda Hrvatske II Pž-2074/92-2 od 6. 10. 1992; II Pž 792/92-2 od 19. 1. 1993.

⁶⁴⁹ NN, br. 36/1998 od 17. 3. 1998. Zakon je stupio na snagu 25. 3. 1998. godine. Izmijenjen je ZID ZPC, NN, br. 83/2002 i 26/2003.

materijalno pravne odredbe koje se odnose na ugovore o prijevozu robe, putnika i prtljage u unutarnjem cestovnom prijevozu.⁶⁵⁰ Iako je donošenjem ZPC-a iz 1998. god. formalno popunjen pravni nedostatak, praktično se radilo o odredbama ZPC-a iz 1974. god., koji je samo jezično izmijenjen i u manjoj mjeri noveliran, uz postojanje velikog broja pogrešaka i propusta.

Tako ZPC iz 1998. god. nije sadržavao odredbu o kogentnosti zakonskih odredaba koje se odnose na odgovornost prijevoznika, teret dokaza, ograničenje odgovornosti prijevoznika i sl., za razliku od CVR konvencije koja u čl. 23. izričito isključuje bilo kakvu mogućnost ugovornog isključenja direktnog ili indirektnog, svih konvencijskih odredaba, a ne samo onih koje se odnose na odgovornost prijevoznika. ZPC iz 1998. god. ostaje na principu dispozitivnosti svojih odredaba koje je kao osnovno načelo obveznog prava neprihvatljivo za specifične odnose prijevoznih ugovora posljedica čega je neusklađenost domaćeg zakonodavstva s međunarodnim konvencijama u jednom od temeljnih pitanja.

Iako je ZPC iz 1998. god. uveo institut ograničenja odgovornosti prijevoznika radilo se o potpuno proizvoljno utvrđenim iznosima odgovornosti koji su u značajnoj mjeri odstupali od konvencijskih rješenja. Nadalje, utvrđeni iznosi ograničenja odgovornosti bili su izraženi u nacionalnoj valuti umjesto u PPV-u kao općeprihvaćenoj obračunskoj jedinici zbog čega je dolazilo do zaobilaženja ovog važnog instituta.

Također su izostavljene odredbe o gubitku prava na ograničenje odgovornosti prijevoznika u slučaju namjere ili ponašanja koje predstavlja *dolus eventualis*, čime je otvoren prostor štetnom ponašanju prijevoznika koje je u slučajevima nepostojanja izričite odredbe o ponašanju koje dovodi do gubitka prava na ograničenje odgovornosti znatno teže sankcionirati. I u ovom slučaju ZPC iz 1998. god. nije uskladio odredbe s važećim međunarodnim konvencijama.⁶⁵¹

Međutim, donošenjem Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (u daljnjem tekstu ZID ZPC iz 2002.)⁶⁵² na ugovor u cestovnom

⁶⁵⁰ Čl. 93.-172. ZPC 1998. god.

⁶⁵¹ Rješenja ZPC-a iz 1998. god. vidi u GRABOVAC, I.: Ugovor o prijevozu putnika i prtljage iz Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, Vladavina prava, god. II., Zagreb, br. 6, 1998., str. 63. - 70.

⁶⁵² Člankom 39. ZID ZPC 2002. ukinute su odredbe glave IX. (čl. 93.-172.) ZPC 1998. god. o ugovorima o prijevozu, NN, br. 83/2002.

prijevozu ponovno se primjenjuju opći propisi ZOO-a. Niti novi Zakon o prijevozu u cestovnom prometu iz 2004. godine (u daljnjem tekstu ZPC iz 2004.)⁶⁵³ ne predviđa odredbe o ugovoru u cestovnom prijevozu. Od 1. siječnja 2006. godine u Republici Hrvatskoj, kako smo prethodno rekli, primjenjuje se ZOO-a iz 2005.⁶⁵⁴ čija su rješenja u području odgovornosti prijevoznika inspirirana upravo postojećom pravnom prazninom u cestovnom prijevozu. U Zakon su unijeti pojedini instituti prijevoznog prava uz određeno odstupanje od općih načela i sustava ugovorne odgovornosti kako je predviđena ostalim odredbama ZOO-a. Nova rješenja ZOO-a iz 2005. predstavljaju kompromis između dvaju sustava: općih propisa o ugovorima o prijevozu koji moraju biti prihvatljivi svim granama prijevoza i specifičnih odredaba posebnih zakona koji reguliraju ugovore o prijevozu. Iako je navedeno rješenje formalnopravno ispravno, primjena odredaba ovog općeg propisa neprihvatljiv je način uređenja privatnopravne materije ugovora o prijevozu putnika i prtljage cestom.⁶⁵⁵

7.3. Međunarodni unifikacijski instrumenti

7.3.1. CVR konvencija

7.3.1.1. Područje primjene

CVR konvencija se primjenjuje:

1. Na sve ugovore o prijevozu putnika i prtljage cestovnim vozilima, kada je u ugovoru predviđeno da se prijevoz obavlja na teritoriju najmanje dviju zemalja i da se polazište ili odredište, ili pak i jedno i drugo, nalaze na teritoriju jedne od država ugovornica, bez obzira na to gdje se nalazi sjedište ili kojeg su državljanstva ugovorne strane.⁶⁵⁶ Prema tome, da bi se Konvencija mogla primjenjivati, prijevoz mora imati međunarodno obilježje, za čije su određenje važne odredbe ugovora o prijevozu. Međutim, iako se prijevoz obavlja na teritoriju različitih država, CVR konvencija se neće primjenjivati ako

⁶⁵³ Zakon o prijevozu u cestovnom prometu objavljen u NN, br. 178/2004 od 16. 12. 2004., stupio je na snagu 24. 12. 2004. godine, kada je prestao važiti ZPC iz 1998. god., NN, br. 36/1998, 83/1998, 83/2002, 26/03 - pročišćeni tekst te Uredba o izmjeni Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, NN, br. 102/2004 ZPC iz 2004. god. nekoliko puta je izmijenjen i dopunjen, NN 48/2005, 105/2005, 111/2006 i 63/2008.

⁶⁵⁴ Odredbe o ugovorima o prijevozu sadržane su u čl. 694. - 698. ZOO-a iz 2005.

⁶⁵⁵ Detaljnije o neprihvatljivosti odredaba ZOO-a o ugovoru o prijevozu kao izvoru prava za odnose koji nastaju iz ugovora o prijevozu putnika vidi RADIONOV, *op. cit.*, bilj. br. 20, str. 168. - 170., 353. - 355., o istom vidi RADIONOV RADENKOVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 647., str. 44. - 51.

⁶⁵⁶ Čl. 1. st.1. CVR konvencije.

se polazište ili odredište, ili jedno i drugo, ne nalazi na teritoriju jedne od država ugovornica.

2. U slučajevima kad je prijevoznik država ili neki drugi subjekt javnog prava.

3. U slučaju prekida cestovnog prijevoza te korištenja drugog načina prijevoza, CVR konvencija se primjenjuje na one dijelove koji se ostvaruju cestom, iako nisu međunarodnog karaktera u smislu odredbe čl. 1., ali uz uvjet da nisu pomoćni u odnosu prema tom drugom načinu transporta.⁶⁵⁷

4. Ako se vozilo na jednom dijelu ceste prevozi nekim drugim načinom prijevoza, Konvencija se primjenjuje na one štete koje su nastale zbog nesreće vezane uz prijevoz u tom vozilu koja je nastala dok je putnik boravio u vozilu, ili pri njegovu ukrcavanju ili iskrcavanju.⁶⁵⁸

7.3.1.2. Ugovor o prijevozu putnika cestom - općenito

Ugovor o prijevozu putnika i u međunarodnom i domaćem prijevozu ima konsenzualan karakter. Prema odredbi čl. 5. st. 1. CVR konvencije prijevoznik je u slučaju prijevoza putnika dužan izdati putnu kartu, pojedinačnu ili skupnu, pri čemu se polazi od pretpostavke da je putna karta redovita forma zaključivanja ugovora o prijevozu.⁶⁵⁹ Iako ne postoji izričita odredba o formi sklapanja ugovora, može se zaključiti da Konvencija počiva na stajalištu neformalnosti, što slijedi iz sadržaja odredbe da «nepostojanje neispravnost ili gubitak putne karte ne utječe na postojanje ili valjanost ugovora o prijevozu». Putna karta jest dokaz o postojanju i sadržaju ugovora, ali se može dokazivati i suprotno. S obzirom na jasan propis Konvencije o dužnosti izdavanja putne karte te njezinu sadržaju, prijevoznik koji ne postupi u skladu s odredbama navedenog članka odgovarat će za svaku štetu koju pretrpi putnik.⁶⁶⁰ Prema odredbama čl. 7. CVR konvencije karta koja nije izdana na ime može se ustupiti drugoj osobi i to do početka putovanja, ako u karti nije navedeno drugačije.

⁶⁵⁷ Čl. 2. CVR konvencije

⁶⁵⁸ Čl. 3. CVR konvencije

⁶⁵⁹ Pod skupnom putnom kartom podrazumijeva se ona putna karta koja se odnosi na veći broj putnika koji se zajedno prevozi na temelju jednog ugovora o prijevozu. Skupna putna karta redovito se izdaje kod turističkih putovanja. Tada putnik odlučuje hoće li će prihvatiti skupnu putnu kartu ili će zahtijevati i pojedinačnu putnu kartu.

⁶⁶⁰ Čl. 5. st. 3. CVR konvencije. Vidi RADIONOV, *op. cit.*, bilj. br. 20., str. 325.

U smislu odredaba čl. 1. t. 2.a CVR konvencije «prijevoznik» označava svaku osobu koja se u svojstvu profesionalnog prijevoznika, ali ne u svojstvu korisnika taksi-službe ili službe za iznajmljivanje vozila s vozačem, obaveže, na temelju individualnog ili kolektivnog ugovora, prevesti jednu ili više osoba, a prema konkretnom slučaju i njihovu prtljagu, bez obzira na to obavlja li osoba prijevoz osobno ili ne».⁶⁶¹ CVR konvencija dajući definiciju putnika govori o osobi koju prijevoznik prevozi uz naplatu ili besplatno.⁶⁶² Iako CVR konvencija ne govori izričito o tome, iz navedene definicije možemo zaključiti da se odredbe CVR konvencije primjenjuju na naplatne, ali i besplatne prijevoze.

7.3.1.3. Odgovornost prijevoznika

Odredbe o odgovornosti prijevoznika u međunarodnom cestovnom pravu kogentne su naravi, što proistječe iz odredbe čl. 23. CVR konvencije. Navedena odredba izričito isključuje bilo kakvu mogućnost ugovornog isključenja (direktnog ili indirektnog) svih konvencijskih odredaba, ali ništavost takvih odredaba ne povlači ništavost drugih odredaba ugovora. Nadalje, izričito je naglašeno da je ništava svaka klauzula prema kojoj se prijevozniku ustupaju prava koja proističu iz ugovora o osiguranju sklopljenog u korist putnika ili slične klauzule, te klauzule kojima se prebacuje teret dokazivanja na način različit od onoga kako je utvrđen CVR konvencijom. Isto tako ništave su i klauzule o nadležnosti arbitražnog suda zaključene prije događaja koji je uzrokovao štetu. To znači da su pravno valjane odredbe o isključenju ili ograničenju odgovornosti prijevoznika, odnosno odredbe o nadležnosti suda zaključene nakon nastanka štetnog događaja koji je za posljedicu imao smrt ili tjelesnu ozljedu putnika.⁶⁶³

Prema tome, CVR konvencija ostaje na principima kogentnosti onog dijela pravnih normi koje se odnose na pitanje odgovornosti prijevoznika, tereta dokaza i visine ograničenja odštetnih zahtjeva, poznatih u svim modernim instrumentima međunarodnog prometnog prava. Međutim, Konvencija ide i korak dalje te odredbu o kogentnosti

⁶⁶¹ Baviti se profesionalno jednom djelatnošću znači baviti se njome obrtimice uz naplatu što joj omogućava posjedovanje pravovaljane dozvole svoje države za obavljanje naplatnih prijevoza.

⁶⁶² Čl. 1. st. 2. t. b) CVR konvencije

⁶⁶³ KAŠTELA - HORVAT, *op. cit.*, bilj. br. 288., str. 359. - 360.

proširuje na sve konvencijske odredbe, a ne samo na one koje uređuju pitanje odgovornosti prijevoznika.⁶⁶⁴

7.3.1.3.1. Temelj odgovornosti

Odgovornost prijevoznika za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika u međunarodnom cestovnom prijevozu regulirana je čl. 11. CVR konvencije. Prema tom članku prijevoznik će odgovarati za gubitak ili štetu nastalu zbog smrti, tjelesne ozljede ili drugog oštećenja ili psihičkog zdravlja putnika kao posljedica nesreće u vezi s prijevozom koja je nastala dok se putnik nalazio u vozilu ili ukrcavao ili iskrcavao, ili koja je nastala u vezi s ukrcavanjem ili iskrcavanjem prtljage. Prijevoznik, prema tome, odgovara temeljem relativne objektivne odgovornosti uz mogućnost oslobođenja odgovornosti samo u slučaju ako dokaže da je nesreća nastala zbog okolnosti koje prijevoznik, unatoč uloženoj pažnji u konkretnom slučaju, nije mogao izbjeći, niti otkloniti njihove posljedice.⁶⁶⁵ Stupanj dužne pažnje procjenjuje se objektivno, s obzirom na nivo srednje pažljivog i sposobnog prijevoznika. Uz navedeni slučaj koji dovodi do oslobođenja od odgovornosti, čl. 17. CVR-a propisuje još dva, a odnose se na svaku odgovornost prijevoznika predviđenu CVR-om, pa prema tome i na odgovornost za štetu u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika. Prema odredbama čl. 17. st. 1., prijevoznik će se moći osloboditi odgovornosti potpuno ili djelomično u slučaju ako je šteta nastala krivnjom ili ponašanjem putnika, odnosno njegova ponašanja koje se može okarakterizirati kao nenormalno.⁶⁶⁶ Time je utvrđena podijeljena odgovornost prijevoznika i ozlijeđenog putnika s tim da se odgovornost prijevoznika umanjuje u onoj mjeri u kojoj je šteta posljedica namjere ili nepažnje putnika.⁶⁶⁷ Nadalje, Konvencija predviđa oslobođenje prijevoznika od

⁶⁶⁴ Čl. 23. st. 2. CVR konvencije.

⁶⁶⁵ Čl. 11. st. 2. CVR konvencije. Iz navedene formulacije moglo bi se zaključiti da prijevoznik odgovara na temelju pretpostavljene krivnje, međutim valja uočiti da je unatoč oprečnim stavovima na koje nailazimo u radovima naših znanstvenika, riječ o višoj sili jer su u čl. 11. t. 3. obuhvaćeni upravo slučajni događaji iz čega je jasno vidljivo da prijevoznik odgovara po načelu objektivne odgovornosti s mogućnošću oslobođenja dokazom da je šteta uzrokovana slučajem koji je na prijevozno sredstvo djelovao izvana, što bez dodatka t. 3. ne bi bilo sasvim jasno. Tako POSPIŠIL - MILER, *op. cit.*, bilj. br. 137., str. 147.; isto JAKAŠA, B.: Nekoliko napomena uz Konvenciju o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage cestama, ZPFZ, XXV., Zagreb, br. 2 - 4, str. 130. Suprotno tome RADIONOV RADENKOVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 641., str. 401.

⁶⁶⁶ Ovakva odredba nije u potpunosti jasna jer se ne može znati što se podrazumijeva pod nenormalnim ponašanjem putnika, što će ovisiti o tumačenju suda. O tome više JAKAŠA, *ibidem*. Vidi BRAJKOVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 10., str. 190.

⁶⁶⁷ Vidi RADIONOV RADENKOVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 641., str. 401.

odgovornosti ako je šteta izazvana nuklearnim incidentom, ali samo ako je na osnovi posebnih propisa koji važe u jednoj državi stranci kojima je regulirana odgovornost u području nuklearne energije, odgovornost snosi korisnik nuklearne instalacije ili druga osoba umjesto njega. Međutim, ako ne bi postojala navedena pretpostavka, prijevoznik bi po odredbama CVR konvencije odgovarao objektivno i za ove štete.⁶⁶⁸ Konvencija izričito navodi slučajeve kada se prijevoznik neće moći osloboditi od odgovornosti. U skladu s odredbom čl. 11. st. 3. CVR konvencije prijevoznik se neće moći osloboditi odgovornosti: 1. pozivanjem na fizički ili psihički nedostatak vozača,⁶⁶⁹ 2. pozivanjem na nedostatke ili mane vozila,⁶⁷⁰ 3. pozivanjem na pogrešku ili nepažnju osobe od koje je iznajmio vozilo ili na pogrešku odnosno nepažnju osobe za koju bi ta druga osoba odgovarala da je bila prijevoznik⁶⁷¹ i 4. ako je nastanku štete pridonijela treća osoba, u kojem slučaju prijevoznik zadržava sva regresna prava prema trećoj osobi u onoj mjeri u kojoj je ona dokazano pridonijela šteti.⁶⁷² Treća osoba u smislu ovog propisa svaka je ona osoba koja ne služi za izvršenje obveza preuzetih ugovorom o prijevozu.⁶⁷³ Pritom prijevoznik odgovara za djela i propuste osoba kojima se u svojem poslovanju služi, u mjeri i na način kao za vlastita djela i propuste, uz pretpostavku da su štetu uzrokovale djelujući u okviru svojeg zaposlenja.⁶⁷⁴

7.3.1.3.2. Granice odgovornosti

7.3.1.3.2.1. Vrijeme trajanja odgovornosti

Vrijeme trajanja odgovornosti prijevoznika uređuje ranije citirani čl. 11. CVR konvencije. Prema istom, prijevoznik će za osobne povrede odgovarati ukoliko su nastale dok se putnik nalazio u vozilu, ili ukrcavao ili iskrcavao, ili ako je ozljeda nastala u vezi s ukrcavanjem ili iskrcavanjem u navedenim granicama prijevoza.

⁶⁶⁸ Čl. 17. st. 3. CVR konvencije. Tako BRAJKOVIĆ, *ibidem*.

⁶⁶⁹ Mada se ovdje govori samo o vozaču, ovim propisom treba obuhvatiti i svakog člana posade vozila, iako je teoretski teško zamisliti da neka druga osoba pored vozača bude odgovorna. Navedena odredba odnosi se i na samog prijevoznika kada on osobno obavlja prijevoz.

⁶⁷⁰ Pri tome je potpuno irelevantno iz kojih je razloga nastala mana, odnosno nepravilno funkcioniranje vozila.

⁶⁷¹ Čl. 11. t. 3. CVR konvencije.

⁶⁷² Čl. 17. t. 2. CVR konvencije. Vidi RADIONOV, *op. cit.*, bilj. br. 20., str. 328. Isto POSPIŠIL – MILER, *op. cit.*, bilj. br. 137., str. 148. Vidi NADVORNIK, B. Cestovno transportno pravo, Zagreb, 1975., str. 151. - 152.

⁶⁷³ O tome vidi BRAJKOVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 10., str. 190.

⁶⁷⁴ Č. 4. CVR konvencije.

Međutim, sama odredba o vremenu u kojem se proteže odgovornost prijevoznika za navedene štete nije sasvim jasna. Stoga je potrebno rješenja potražiti u pravnoj teoriji i sudskoj praksi.⁶⁷⁵

7.3.1.3.2.2. Visina odgovornosti

Kao i u ostalim granama prijevoza stroga objektivna odgovornost prijevoznika ograničena je do određenog iznosa. Prema odredbama čl. 13. st. 1. CVR konvencije ukupna svota naknade koju je prijevoznik dužan isplatiti utvrđena je u iznosu od 250 000 Gérminal franaka po putniku ukoliko nacionalnim propisima nije predviđeno više ograničenje. Protokolom iz 1978. godine CVR konvenciji iznosi ograničenja izraženi su u PPV-u te je utvrđen iznos ograničenja odgovornosti cestovnog prijevoznika u visini od 83 333 PPV-a po putniku i putovanju.⁶⁷⁶

Međutim, svaka država stranka može svojim nacionalnim propisima odrediti i višu granicu ili uopće ne odrediti granicu odgovornosti. Ako se glavno poslovno sjedište prijevoznika nalazi u toj državi ili u državi koja nije ugovorna stranka a čije zakonodavstvo predviđa višu granicu ili pak uopće ne određuje granicu odgovornosti, pri određivanju iznosa naknade primjenjuje se zakonodavstvo te države. Ipak, ako unutarnje pravo države koje dolazi do primjene određuje nižu granicu prijevoznikove odgovornosti od one utvrđene Konvencijom, primijenit će se ona granica odgovornosti koja je predviđena Konvencijom. Iznos od 250 000 franaka ne uključuje sudske troškove i kamate, koji padaju na teret prijevoznika. Odredba čl. 13. st. 2. CVR konvencije ima u vidu samo troškove o kojima je rješavao sud, ne uzimajući u obzir ostale izvansudske troškove koji padaju na teret one stranke koja ih je uzrokovala, a koji nisu relevantni za određivanje visine prijevoznikove odgovornosti. Nadalje, ugovorom o prijevozu stranke također mogu utvrditi i više granice odgovornosti, koje obuhvaćaju sve osobe s pravom na naknadu, ukoliko u ugovor nije unesena oprečna odredba. U slučaju da postoji veći broj onih koji imaju pravo na naknadu, a ukupna visina njihovih potraživanja prelazi utvrđeni maksimum, tražbine će se razmjerno smanjiti.

⁶⁷⁵ Vidi *infra*, str. 209. - 211. BRAJKOVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 10., str. 171. - 172.

⁶⁷⁶ Čl. 2. Protokola CVR iz 1978. godine, kojim je izmijenjen čl. 13. st. 1. CVR konvencije i iznos ograničenja odgovornosti od 250 000 zlatnih franaka. Vidi POSPIŠIL – MILER, *op. cit.*, bilj. br. 137., str. 148.

Prijevoznik će imati pravo ograničiti odgovornost samo u slučaju ako ne postoje okolnosti zbog kojih gubi pravo na ovu povlasticu, kada će odgovarati neograničeno. CVR konvencija na uobičajen način definira gubitak prava na ograničenje odgovornosti. Prema odredbama čl. 18. st. 2. Konvencije prijevoznik se neće moći pozivati na granice odgovornosti ako je šteta prouzročena namjerno ili krajnjom nepažnjom, odnosno skrivljenom radnjom osoba za čije postupke odgovara u skladu s odredbom čl. 4. Konvencije. Međutim, smatramo da ovakva odredba nije odgovarajuća, budući da se radi o zastarjelom pravnom propisu koji predviđa stupnjevanje krivnje, što nije primjereno današnjim modernim konvencijskim rješenjima koja opisno definiraju ponašanje koje dovodi do gubitka prava na ograničenje odgovornosti, kao što je slučaj s Montrealskom konvencijom iz 1999. god., COTIF/CIV konvencijom iz 1999. god., s tim da bi donja granica odgovornosti bila tzv. *dolus eventualis*.⁶⁷⁷

7.3.1.3.3. Opseg naknade štete

CVR konvencija pitanje opsega naknade štete uređuje na gotovo istovjetan način kao i CIV konvencija. Prema odredbi čl. 12. CVR-a «sud koji vodi postupak, odlučit će u skladu s pravom države u kojem se nalazi njegovo sjedište, uključujući i pravila o sukobu prava, o povredama za koje postoji pravo na odštetu u slučaju smrti, tjelesne ozljede ili druge fizičke ozljede ili psihičke povrede putnika, te krug osoba koje imaju pravo na odštetu». Konvencija time, slično kao i CIV, samo navodi povrede za koje se može tražiti naknada štete, međutim nije definirano koje se vrste šteta na temelju njih mogu potraživati pa će se to regulirati u skladu s nacionalnim pravom. U tom slučaju dolaze do primjene odredbe ZOO-a koje uređuju pitanje opsega šteta koje se moraju naknaditi u slučaju smrti ili tjelesnih ozljeda putnika. Budući da je o tome bilo riječi u ranijem izlaganju upućujemo na tekst sadržan u t. 4.4.4.5.⁶⁷⁸

⁶⁷⁷ Vidi *supra*, str. 12. O tome RADIONOV, *op. cit.*, bilj. br. 20., str. 330. - 332. Vidi BRAJKOVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 10., str. 221. - 222.

⁶⁷⁸ RADIONOV, *ibidem*.

7.3.1.3.4. Nadležnost suda

CVR konvencija sadrži posebne odredbe o nadležnosti sudova u slučaju spora iz ugovora koji su njome normirani. Prema odredbi čl. 21. t. 1., za sporove iz ugovora o prijevozu putnika u međunarodnom cestovnom prijevozu nadležni su sudovi država potpisnica Konvencije koje su ugovorne strane sporazumno odredile ili jedan od sudova države, na čijem se teritoriju nalazi:

- a) mjesto u kojem tuženik ima svoje glavno poslovno mjesto, prebivalište ili poslovno mjesto čijim je posredovanjem sklopljen ugovor o prijevozu,
- b) mjesto u kojem je šteta nastala ili
- c) mjesto polaska ili odredišta.

Iz navedenog slijedi da CVR konvencija priznaje nadležnost sudova i onih država koje nisu članice Konvencije, a u skladu s tim i izvršnost njihovih presuda u svakoj drugoj državi stranci. Pravo na podizanje tužbe u vezi sa smrću, tjelesnim ozljedama ili bilo kakvom drugom štetom nanesenom fizičkom ili psihičkom zdravlju putnika zastarijeva nakon proteka tri godine. Rok zastare teče od dana kada je osoba kojoj je šteta nanesena o tome saznala ili morala saznati.⁶⁷⁹

7.3.2. Uredba 181/2011

Kako bi razina zaštite putnika u području prijevoza autobusima bila izjednačena s drugim granama prijevoza, EU je donijela Uredbu br. 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća koja se odnosi na prava putnika u autobusima i autobusnom prijevozu i izmjenama Uredbe (EU) 2006/2004. Navedenom Uredbom propisuje se minimalna razina zaštite putnika kao ugovorno slabije strane. Pritom su mjere EU i sadržaj same Uredbe usmjerene su na poboljšanje prava putnika, oslanjajući se na specifičnosti ovog sektora gospodarstva koji se sastoji većinom od malih i srednjih poduzetnika.

Uredba 181/2011 posebnim odredbama uređuje ova pitanja:

⁶⁷⁹ Čl. 22. st. 1. i st. 2. CVR konvencije.

- nediskriminaciju između putnika s obzirom na uvjete prijevoza koje nudi prijevoznik
- prava putnika u slučaju nesreće koja proizlaze iz korištenja autobusa u slučaju smrti, tjelesne ozljede ili oštećenja prtljage,
- nediskriminaciju i obveze na pomoć osobama sa smanjenom pokretljivošću,
- prava putnika u slučaju otkazivanja ili zakašnjenja,
- minimum informacija koje treba pružiti putnicima,
- primanje pritužbi,
- opća pravila o provedbi Uredbe.

U skladu s odredbom čl. 2. st. 1., Uredba se primjenjuje na sve putnike koji putuju redovitim uslugama, gdje se ukrcaj ili iskrcaj putnika nalazi na području države članice i gdje je raspored usluga na udaljenosti 250 km i više.

S obzirom da je predmet ovoga rada odgovornost prijevoznika za štete nastale zbog smrti i tjelesne ozljede putnika, ograničit ćemo se samo na odredbe Uredbe koje uređuju navedena pitanja.

7.3.2.1. Naknada i pomoć u slučaju nesreće

Pitanje naknade u slučaju smrti ili osobne ozljede putnika uređuje čl. 7. Uredbe. Prema toj odredbi putnici u skladu s važećim nacionalnim zakonodavstvom imaju pravo na naknadu za smrt, uključujući razumne troškove sprovoda, ili tjelesnu ozljedu kao i za gubitak ili oštećenje prtljage zbog nesreće koja se dogodi zbog uporabe autobusa. U slučaju smrti putnika to pravo pripada i osobama koje je putnik uzdržavao ili je imao zakonsku obvezu uzdržavati.

Visina naknade utvrdit će se sukladno važećem nacionalnom zakonu. Bilo koja maksimalna granica osigurana od strane nekog nacionalnog zakonodavstva za naknadu u slučaju smrti i osobne ozljede putnika za svaki pojedini slučaj ne može biti manji od 220 000 eura po putniku.⁶⁸⁰ To znači da ukoliko nacionalno zakonodavstvo i propisuje nižu granicu odgovornosti prijevoznika za navedene štete, iznos naknade ne može biti manji od iznosa koji propisuje Uredba koja se direktno primjenjuje u državama članicama EU.

⁶⁸⁰ Čl. 7. st. 2(a) Uredbe 181/2011.

Međutim, naknada za štete zbog smrti ili osobne povrede može biti veća od propisanog iznosa od 220 000 eura.

U skladu s navedenim, Uredba daje samo okvir za ostvarivanje prava na naknadu štete u slučaju smrti ili osobne povrede putnika dok će odgovor na konkretna pitanja dati nacionalno zakonodavstvo svake pojedine države članice EU. Pritom rješenja u pojedinim državama mogu biti različita.

Možemo zapaziti da Uredba ne propisuje institut predujma kao što je slučaj u drugim prijevoznim granama. Naime, Uredbe EU koje uređuju predmetnu materiju u pomorskom, željezničkom i zračnom prijevozu uvode institut predujma s propisanim iznosima naknade koju su prijevoznici dužni platiti za podmirenje neposrednih ekonomskih potreba oštećenog putnika.⁶⁸¹

U slučaju da je prijevoznik izvršenje obveza koje uređuje Uredba povjerio izvršnom (stvarnom) prijevozniku, prodavaču karata ili bilo kojoj drugoj osobi, prijevoznik, putnička agencija, organizator putovanja (touroperator) ili uprava terminala, koji su povjerovali takve obveze, zakonski će biti odgovorni za postupke te izvršne stranke. Stranka kojoj je izvršenje obveze povjereno od strane prijevoznika putem agenta, touroperatora ili upravnog tijela, također podliježe odredbama Uredbe s obzirom na povjerenu obvezu.⁶⁸²

Uredba 181/2011 propisuje kognitivnost odredbi u pogledu obveza koje za prijevoznika proistječu iz Uredbe. U skladu s odredbama čl. 6. Uredbe, prijevoznik ne može posebnom ugovornom klauzulom ograničiti ili se odreći obveza sukladno pravilima Uredbe, međutim, može ponuditi povoljnije uvjete od onih koje propisuje Uredba. U konkretnom slučaju to znači da stranke mogu ugovoriti i više iznose ograničenja odgovornosti od onih propisanih Uredbom. Navedenim rješenjem poboljšava se pravni položaj putnika u cestovnom prijevozu, što je u skladu s rješenjima ostalih prijevoznih međunarodnih unifikacijskih instrumenta.

⁶⁸¹ Vidi str. 74., 162. i 204.

⁶⁸² Čl. 5. Uredbe 181/2011.

Prijevoznici i upravitelji terminala dužni su na prikladan način obavijestiti putnike o njihovim pravima iz Uredbe i takve obavijesti istaknuti na odgovarajućim mjestima. Da bi se pristup informacijama zadovoljio, odnosno da bi putnici bili adekvatno informirani, prijevoznici i upravitelji mogu se koristiti sažetcima Uredbe sastavljene od strane Komisije na svim službenim jezicima institucija EU te ih učiniti dostupnima zainteresiranima.⁶⁸³

U slučaju nastanka šteta tijekom prometovanja autobusom, putnici pokriveni ovom Uredbom mogu podnositi pritužbe prijevoznicima, i to u roku od tri mjeseca otkada je obveza izvršena ili je trebala biti izvršena. Primateelj tužbe dužan je u roku od mjesec dana od zaprimanja iste odgovoriti na tužbu, zahtijevati od putnika da je dopuni ili tužbu odbaciti. Međutim, vrijeme u kojem je prijevoznik dužan odgovoriti na tužbu ne može biti ni u kojem slučaju dulje od tri mjeseca od njezina zaprimanja.

Iako navedena Uredba poboljšava pravnu poziciju putnika, odredbe koje donosi nisu u dovoljnoj mjeri razrađene a niti usklađene s rješenjima ostalih Uredbi EU iz područja pomorskog, zračnog i željezničkog prijevoza, koje se odnose na odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika.

7.4. Domaći pravni propisi

7.4.1. Pojam i osnovna obilježja ugovora o prijevozu putnika cestom prema odredbama ZOO-a iz 2005.

U nedostatku posebnog propisa u uređenju ugovora o prijevozu putnika u domaćem cestovnom prijevozu, na iste se primjenjuju opće odredbe ZOO-a. To proizlazi iz odredbe čl. 665. ZOO-a iz 2005. koja propisuje sljedeće: «odredbe ovog odsjeka primjenjuju se na sve vrste prijevoza ako zakonom za pojedine vrste nije drukčije određeno». Prema odredbama ZOO-a iz 2005. ugovorom o prijevozu prijevoznik se obvezuje putnika prevesti na ugovoreno mjesto, a putnik se obvezuje za to platiti odgovarajuću naknadu. Prijevoznik je svaka osoba koja se bavi prijevozom kao svojim redovitim poslovanjem, ali

⁶⁸³ Vidi čl. 24. Uredbe 181/2011.

i svaka druga osoba koja se obveže izvršiti prijevoz uz naknadu.⁶⁸⁴ Iz ovih odredaba može se zaključiti da se odredbe ZOO-a koje reguliraju ugovore o prijevozu putnika u domaćem prijevozu primjenjuju samo na naplatne ugovore.⁶⁸⁵ Iznimku predstavljaju odredbe ZOO-a koje uređuju pitanje odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika, koje će se primijeniti i u slučaju besplatnih prijevoza.

ZOO iz 2005. kojim je regulirana materija ugovora o prijevozu ne sadrži odredbe o putnoj karti.⁶⁸⁶ Putnik može odustati od ugovora prije nego što počne njegovo izvršenje u kom slučaju je obvezan naknaditi štetu prijevozniku. Isto tako, putnik može odustati od ugovora ukoliko je kašnjenje početka putovanja toliko da druga strana nema interesa za ugovoreni prijevoz kao i u slučaju da prijevoznik neće ili ne može izvršiti ugovoreni prijevoz. U tom slučaju putnik ima pravo na povrat prevoznine.⁶⁸⁷ Ne može se ugovoriti naknada veća od one određene tarifom ili nekim drugim obveznim aktom. U slučaju da naknada nije utvrđena tarifom ili ugovorom prijevoznik će imati pravo na naknadu uobičajenu za ovu vrstu prijevoza.⁶⁸⁸

7.4.2. Odgovornost prijevoznika

7.4.2.1. Temelj odgovornosti

U skladu s odredbama čl. 694. ZOO-a iz 2005. prijevoznik je dužan prijevoz osoba izvršiti sigurno onim prijevoznim sredstvom koje je određeno ugovorom o prijevozu i uz uvjete udobnosti i higijene koje se prema vrsti prijevoznog sredstva i udaljenosti puta smatraju nužnim,⁶⁸⁹ odnosno izvršiti prijevoz bez oštećenja zdravlja, ozljede ili smrti putnika.

Prema navedenoj odredbi, prijevoznik odgovara za sigurnost putnika od početka do završetka prijevoza, uključujući vrijeme ulaženja i izlaženja iz vozila, kako u slučaju

⁶⁸⁴ Čl. 661. ZOO-a iz 2005.

⁶⁸⁵ Prema odredbama čl. 2. t. 29. ZPC-a iz 2004. koji je više puta putnik je osoba koju prijevoznik prevozi uz naknadu, NN, br. 178/2004, 48/2005, 105/2005, 111/2006 i 63/2008.

⁶⁸⁶ Čl. 97. ZPC iz 1998. o tom pitanju prihvatio je rješenje CVR konvencije.

⁶⁸⁷ Čl. 663. ZOO iz 2005.

⁶⁸⁸ Prema odredbama čl. 2. t. 27. ZPC iz 2004. god. «opći uvjeti prijevoza» označavaju akt koji donosi prijevoznik, a kojim se utvrđuju uvjeti pod kojima se obavlja prijevoz (cjenik, ponašanje putnika, prijevoz životinja, prijevoz prtljage, ponašanje posade prema putnicima i dr.)».

⁶⁸⁹ Čl. 694. ZOO-a iz 2005.

naplatnog, tako i u slučaju besplatnog prijevoza, te je dužan naknaditi imovinsku i neimovinsku štetu koja nastane oštećenjem zdravlja, ozljedom ili smrću putnika, osim ako jesu prouzročene radnjom putnika ili stranim uzrokom koji se nije mogao predvidjeti, ni izbjeći ili otkloniti.⁶⁹⁰ Iz citirane zakonske odredbe proizlazi da prijevoznik odgovara za sigurnost i tjelesni integritet putnika strogo, temeljem relativne objektivne odgovornosti, uz mogućnost oslobođenja od odgovornosti zbog dvaju razloga: radnja putnika i strani uzrok koji se nije mogao predvidjeti, izbjeći ni otkloniti, što odgovara višoj sili. U tom slučaju prijevoznik mora dokazati da se radi o uzroku koji je na prijevozno sredstvo djelovao izvana, odnosno mora dokazati da se nije radilo o pogonskoj pogrešci ili mani vozila, tj. o slučaju za koje prijevoznik odgovara. Uočavamo da su odredbe predviđene ZOO-om iz 2005. o odgovornosti gotovo istovjetne onima iz CVR konvencije uz postojanje istih ekskulpacijskih razloga. Ovakva stroga odgovornost prijevoznika rezultat je visokog stupnja zaštite putnika u međunarodnom i domaćem cestovnom prijevozu.⁶⁹¹

O navedenom svjedoče i rješenja dostupne sudske prakse.

Raspravljajući povodom zahtjeva ozljeđene putnice za naknadu materijalne i nematerijalne štete od J.O. d.d. Split kao tuženika, sa pripadajućim zateznim kamatama, zbog teških tjelesnih ozljeda koje je kao putnica zadobila u autobusu gradskog javnog prijevoza, Vrhovni je sud Republike Hrvatske na temelju činjeničnog stanja utvrđenog u dokaznom postupku ocijenio da su nastupile okolnosti koje u smislu zakonske odredbe čl. 684. st. 1. ZOO-a iz 2005. oslobađaju prijevoznika od odgovornosti za štetu, a u takvoj situaciji ne postoji ni odgovornost tuženika kao osiguratelja u pogledu obvezne naknade štete nastale tužiteljici. Sud svoju odluku temelji na zaključku da je predmetna šteta nastala isključivom radnjom tužiteljice kao oštećene te je utvrdio da je do pada tužiteljice došlo zbog njezina neopreznog i naglog ustajanja sa sjedećeg mjesta upravo u trenutku kada je vozač autobusa propisno poduzeo radnju skretanja u zavoju, pri čemu se tužiteljica nije držala za postavljene rukohvate u autobusu, a vozač autobusa pri upravljanju istim nije učinio nikakav propust koji bi predstavljao nepravilnu ili nepropisnu vožnju koja bi bila uzročno povezana s nastankom štete. Vozač nikako nije mogao predvidjeti radnju tužiteljice niti je izbjeći iz razloga što u danom trenutku nisu postojale okolnosti u kojima bi mogao predvidjeti takvo ponašanje putnika u autobusu, a koje ponašanje nije uobičajeno

⁶⁹⁰ Čl. 697. st.1. ZOO-a iz 2005.

⁶⁹¹ O temelju odgovornosti prijevoznika u cestovnom prijevozu vidi GRABOVAC, I.: Temelji ugovorne odgovornosti u Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu, Pravo u gospodarstvu, vol. 37., Zagreb, 1998., br. 3, 1998. O istom MARIN, 2005., str. 121.

u redovnim životnim prilikama, odnosno nije mogao predvidjeti da će baš u trenutku skretanja netko od putnika poduzeti radnju naglog ustajanja s mjesta ne držeći se za rukohvate u autobusu.⁶⁹²

U drugom slučaju Vrhovni sud Republike Hrvatske odlučivao je o zahtjevu za naknadu štete zbog zadobivenih tjelesnih ozljeda kada je tužitelj kao putnik vozeći se u autobusu ispao kroz prozor na kolnik. Pravni temelj odgovornosti za štetu tuženika kao prijevoznika i tužitelja (putnika) proizlazi iz njihova ugovornog odnosa, koja je odgovornost regulirana odredbama tada važećeg ZPC-a iz 1974. god. Ustanovljeno je da se tužitelj kao putnik nepravilno ponašao za vrijeme vožnje jer nije sjedio na sjedalu, već je klečao i bio gornjim dijelom tijela nagnut izvan otvorenog prozora autobusa u vrijeme vožnje te je upravo takvo ponašanje tužitelja prouzrokovalo i štetu koja mu je nastala ozljeđivanjem. Navedeno ponašanje okvalificirano je kao nenormalno i nepropisno ponašanje tužitelja kao putnika za vrijeme vožnje. Stoga, sud ne nalazi da bi tuženik kao prijevoznik bio i u dijelu kriv za tako nastalu štetu. Na njegovoj strani nema krivnje jer nije utvrđeno da bi postojali propusti u sigurnoj vožnji putnika i održavanju autobusa a zbog kojih bi došlo do pada tužitelja kroz prozor autobusa. U navedenom slučaju tužitelj je isključivo kriv za vlastitu štetu jer je upravo on svojim protupropisnim ponašanjem u vrijeme vožnje prouzrokovao ispadanje okvira iz ležišta i svoj pad na kolnik.⁶⁹³

Prema starijoj sudskoj praksi Vrhovnog suda, «.....prijevoznik odgovara za štetu koja nastane zbog smrti, oštećenja zdravlja ili ozljede putnika, osim ako dokaže da je štetu izazvala radnja putnika ili neki drugi uzrok koji se nije mogao predvidjeti. Prijevoznik odgovara za štetu koja je nastala kad je oštećena uslijed komešanja i guranja putnika prilikom zaustavljanja ispala iz autobusa s obzirom na to da komešanje i guranje putnika prilikom zaustavljanja autobusa u javnom gradskom prometu ne predstavlja uzrok koji se nije mogao predvidjeti ili ukloniti.»⁶⁹⁴

⁶⁹² Presuda VSRH Rev 1020/07-2 od 9. 10. 2008. O tome vidi Presuda Općinskog suda u Splitu I P 819/98 od 7. 10. 2005. te Županijskog suda u Splitu Gž-1418/06 od 24. 5. 2007.

⁶⁹³ Presuda Okružnog suda u Rijeci br. Gž-1266/91-2 od 24. srpnja 1991., presuda Općinskog suda u Rijeci br. P-2707/88-25 od 27. 3. 1991., Presuda VSRH Rev 222/1992-2 – <http://sudskapraksa.vsrh.hr/supra/OdlukaTekst.asp?docID=3E293F7...>

⁶⁹⁴ Presuda VSRH Gž-662/78 od 30. 1. 1979. Citirano prema RADIONOV, op. cit., bilj. br. 20., str. 329.

Moramo također naglasiti da uvođenje odredbe čl. 697. st. 3. ZOO-a iz 2005. o kogentnosti odredaba o odgovornosti prijevoznika znači kvalitativan pomak u reguliranju navedene materije u odnosu na ZOO iz 1978. godine. Prema navedenom članku ništave su odredbe ugovora te općih uvjeta prijevoza, tarifa ili kojeg drugog općeg akta kojima se ta odgovornost smanjuje.⁶⁹⁵ U tom slučaju svako ugovaranje manjeg opsega šteta za koje se odgovara ili proširenje liste slučajeva zbog kojih se prijevoznik može osloboditi odgovornosti u cijelosti ili djelomično, povlačili bi za sobom ništavost takvih odredaba ugovora. U ovom dijelu ZOO iz 2005. prihvatio je rješenja posebnih prijevoznih propisa koji sadrže odredbu o kogentnosti onog dijela svojih odredaba kojima se definira odgovornost prijevoznika u cjelini. Kogentnost ovog dijela Zakona potrebna je zbog činjenice što je prijevoz djelatnost od općeg interesa koju obavljaju specijalizirana trgovačka društva s kojima korisnici prijevoza sklapaju u pravilu ugovore o pristupanju. Uvođenjem prisilnih odredaba o odgovornosti prijevoznika željelo se spriječiti prijevoznike da ugovorima, odnosno općim uvjetima prijevoza, tarifama ili drugim općim aktima isključe ili umanje svoju odgovornost za štete nastale u prijevozu.⁶⁹⁶

7.4.2.2. Granice odgovornosti

7.4.2.2.1. Vrijeme trajanje odgovornosti

Trajanje odgovornosti prijevoznika uređuje čl. 697. st. 1. ZOO-a prema kojoj prijevoznik odgovara za sigurnost putnika od početka do završetka prijevoza, uključujući vrijeme ulaznja i izlaska iz vozila.⁶⁹⁷ Pritom trenutak početka ili završetka odgovornosti prijevoznika nije u potpunosti jasan. Dvojbeno je odgovara li prijevoznik za ozljede putnika prije nego što sami stupe u fizičku vezu s vozilom (npr. čekajući ukrcaj na peronu kolodvora). Prema *Jakaši*: «Vozar (...) odgovara dok se putnik nalazi u materijalnoj vezi s vozilom. Ta veza nastaje početkom ukrcaja a završava svršetkom iskrcanja. Ukrcaj započinje časom kada se putnik dohvati vozila u namjeri da se u njega ukrca, u svrhu prijevoza. Nije potrebno da stupi nogom na vozilo. Npr. putnik se dohvati ručke na vratima vozila, a vozilo u tom času krene. Kada osoba koja je na ovaj način stupila u vezu s

⁶⁹⁵ Odredba čl. 671. st. 1. i 2. ZOO-a iz 1978. godine u pogledu kogentnosti odredaba nosila se samo na prijevoz stvari. O tome RADIONOV RADENKOVIĆ, N.: Ugovor o prijevozu prema ZOO iz 2005: pozadina izmjena, *Liber amicorum Nikola Gavella: Građansko pravo u razvoju*, Pravni fakultet u Zagrebu, 2007., str. 659. - 683.

⁶⁹⁶ Tako RADIONOV RADENKOVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 695., str. 668.

⁶⁹⁷ Vidi RADIONOV RADENKOVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 641., str. 394.

vozilom ima putnu kartu ili je i inače zaključila ugovor o prijevozu, treba neoborivo pretpostavljati da se namjeravala ukrcati u vozilo u svrhu prijevoza. Inače ove okolnosti mora dokazivati zainteresirana stranka. Za osobu koja je već zaključila ugovor o prijevozu nije (...) relevantno da se ona u tom času namjeravala samo privremeno ukrcati u vozilo, primjerice radi smještaja prtljage. Završetak iskrcanja nastaje u času kada putnik potpuno prekine materijalnu vezu s vozilom.»⁶⁹⁸ Prema *Brajkoviću* «vremenski interval prijevoznikove odgovornosti obuhvaća i vrijeme čekanja, odnosno kretanja putnika u redu za ulazak ili izlazak iz vozila, bez obzira na samu dužinu reda ili fizičku odvojenost putnika od vozila.»⁶⁹⁹ Odgovor na pitanje trajanja odgovornosti također možemo potražiti i u ZOOP-u iz 2005. koji daje širu definiciju putnika. Prema ZOOP-u, koji uređuje obvezno osiguranje putnika u javnom prijevozu od posljedica nesretnog slučaja, «putnicima se smatraju osobe koje se radi putovanja nalaze u jednom od prijevoznih sredstava određenih za obavljanje javnog prometa, bez obzira na to jesu li već kupile voznu kartu, a također i osobe koje se nalaze u krugu kolodvora, pristaništa i zrakoplovne luke ili u neposrednoj blizini prijevoznog sredstva prije ukrcavanja, odnosno nakon iskrcavanja, koje su namjeravale putovati određenim prijevoznim sredstvom ili su njime putovale, osim osoba koje su zaposlene na prijevoznom sredstvu. Putnicima (...) se smatraju i osobe koje imaju pravo na besplatnu vožnju.»⁷⁰⁰

Iako postoje različita poimanja o vremenu trajanja odgovornosti, mišljenja smo da se period odgovornosti prijevoznika odnosi na vrijeme fizičkog kretanja vozila s putnicima te vrijeme u kojem putnik ulazi ili izlazi iz vozila.

U slučaju revizije pred Vrhovnim sudom Republike Hrvatske iz 2002. godine «Ocijenjeno je da je svojstvo putnika autobusa izgubila osoba koja je nakon izlaska iz autobusa prelazila cestu i stradala na drugom kolovoznom traku, a ne onom na kojem se iskrcala iz autobusa» iz čega se može zaključiti da nesreća koja se dogodila nije uzročno vezana s putovanjem tužiteljice autobusom, bez obzira na to što se dogodila blizu mjesta na kojem se tužiteljica iskrcala....».⁷⁰¹

⁶⁹⁸ JAKAŠA, B.: Komentar Zakona o prijevozu cestovnog prometa, Sveučilište u Zagrebu, 1976., str. 55.

⁶⁹⁹ BRAJKOVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 10., str. 172.

⁷⁰⁰ Čl. 18. ZOOP-a. O vremenu trajanja odgovornosti cestovnog prijevoznika RADIONOV RADENKOVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 641., str. 394. - 395.

⁷⁰¹ Presuda VSRH, Rev 2638/98. od 4. 7. 2002. Vidi u ĆURKOVIĆ, M. - LUI, A.: Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Komentar i napomene, Sudska praksa, Inženjerski biro d.d., Zagreb, ožujak 2006., str. 56.

Navedeno stajalište potvrđeno je i u sudskom sporu pred Županijskim sudom u Bjelovaru u kojem tužiteljica potražuje naknadu štete od tuženika kao prijevoznika, a koju je pretrpjela uslijed tjelesnih ozljeda (prijeloma noge) zadobivenih prilikom izlaska iz autobusa tuženika na neuređenom autobusnom stajalištu. Presudom istog, «prijevoznik ne odgovara za ozljeđivanje putnika prilikom njegova izlaska iz vozila (autobusa) na autobusnom stajalištu, a do kojeg je ozljeđivanja došlo uslijed pada nakon što je putnik s obje noge već stajao na podlozi autobusnog stajališta, i koji pad nije bio ni u kakvoj uzročno posljedičnoj vezi ni s izvršenim prijevozom, ni sa stanjem vozila kojim je prijevoz izvršen, već je posljedica stanja autobusnog stajališta za koje tuženik kao prijevoznik ne odgovara».⁷⁰²

7.4.2.2.2. Visina odgovornosti prijevoznika

Unatoč strogoj objektivnoj odgovornosti prijevoznika kako je definirana u CVR konvenciji i domaćem pravu, prijevoznik će moći u slučaju oštećenja zdravlja, ozljede ili smrti putnika ograničiti svoju odgovornost ako štetu nije prouzročio namjerno ili krajnjom nepažnjom (kvalificirani oblici krivnje)⁷⁰³ do iznosa utvrđenog zakonom ili međunarodnim ugovorom.⁷⁰⁴ Upravo zbog nepostojanja posebnih propisa u hrvatskom prijevoznom cestovnom pravu o ograničenju odgovornosti prijevoznika, smatramo da je uvođenjem citirane odredbe u ZOO, intencija zakonodavca bila ispraviti ovu pogrešku uvođenjem principa ograničenja do unaprijed predviđenog iznosa. Zakonodavac ne propisuje granice odgovornosti, već upućuje na zakon, odnosno međunarodni ugovor.⁷⁰⁵ Budući da iznos

⁷⁰² Presuda Županijskog suda u Bjelovaru, Gž-1810/08-2 od 2. 4. 2009. godine kojom je preinačena prvostupanjska presuda o navedenom predmetu. Sudska praksa Županijskog suda u Bjelovaru, br. 34, siječanj – prosinac 2009., Bjelovar, 2010.

⁷⁰³ Prema *Filipoviću*, namjerno je ono ponašanje kod kojeg počinitelj djeluje s direktnom namjerom da prouzroči štetni uspjeh (*dolus specialis*) kada djeluje bezobzirno u znanju da će šteta nastupiti (*dolus principalis*), te kada djeluje sa spoznajom o mogućem nastupanju štetne posljedice s čijim se mogućim ostvarenjem štetnik pomirio (*dolus eventualis*). Vidi FILIPOVIĆ, V.: Što nam novo donosi Pomorski zakonik u institutu globalnog ograničenja brodareve odgovornosti, UPPPK, Zagreb, br. 1 - 4, 1994. str. 98. - 99.

⁷⁰⁴ Čl. 697. st. 2. ZOO-a 2005. Ovakvim rješenjem zakonodavac u interno zakonodavstvo vraća odredbu o ograničenju odgovornosti. Time je u slučaju primjene ZOO-a iz 2005. u sporovima iz ugovora o domaćem cestovnom prijevozu, riješen problem koji je postojao u izmijenjenom ZPC iz 1998. god.

⁷⁰⁵ Ukoliko ne postoji relevantan međunarodni ugovor u istoj grani prava, rješenje navedenog pitanja trebalo bi potražiti međunarodnom ugovoru druge grane prijevoza.

ograničenja odgovornosti nije predviđen odredbama ZOO-a iz 2005.,⁷⁰⁶ u navedenim slučajevima doći će do primjene odredbe CVR konvencije koja uređuje ugovore o prijevozu putnika, te primjena ograničenja odgovornosti u visini od 250 000 franaka⁷⁰⁷ po putniku i putovanju a slijedom odredbe čl. 697. st. 2. ZOO-a.⁷⁰⁸ Navedeni iznos ne uključuje kamate te sudske i druge troškove nastale u postupku, koji bi mogli teretiti prijevoznika. Isto tako, može se ugovorom utvrditi i veći iznos ograničenja odgovornosti čime se reproducira opće usvojeno načelo o mogućnosti povećanja granica odgovornosti, odnosno može se uopće ne odrediti granica odgovornosti.⁷⁰⁹ Utvrđeni iznos pokriva sve nastale tražbine u vezi sa smrću ili ozljedama, odnosno drugim oštećenjima zdravlja putnika. U slučaju postojanja više zainteresiranih koji imaju pravo na naknadu, a iznos njihova potraživanja prelazi utvrđenu granicu, njihove tražbine, razmjerno će se smanjiti.

Ukoliko ne postoji relevantan međunarodni ugovor u istoj grani prava, odgovor na pitanje primjene iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika trebalo bi potražiti u domaćem propisu ili međunarodnoj konvenciji druge prijevozne grane koja je najbližnja onoj u kojoj je šteta nastala, odnosno u ovom slučaju u propisima koji reguliraju odgovornost prijevoznika u prijevozu željeznicom. Budući da Protokol iz 1978. godine kojim se uvodi obračunska jedinica PPV-a i ograničenje odgovornosti u iznosu od 83 333 PPV-a nije stupio na snagu, te zbog činjenice što su iznosi ograničenja odgovornosti iz CVR konvencije izraženi u Gérminal francima, izračun granice odgovornosti prijevoznika danas predstavlja poseban problem.⁷¹⁰ S tim u vezi postavlja se pitanje načina preračunavanja vrijednosti Gérminal franka u PPV.⁷¹¹ Da bi se ekvivalent vrijednosti Gérminal franka izračunao u nacionalnoj valuti, potrebno je znati ima li nacionalna valuta svoj temelj u zlatu ili ne. U državama koje ne temelje svoje nacionalne valute na zlatu

⁷⁰⁶ Iznosi ograničenja nisu mogli biti propisani ZOO-om kao općim propisom, budući da su ti iznosi različiti u pojedinim prijevoznim granama.

⁷⁰⁷ Pod frankom iz čl. 13. st. 1. CVR konvencije smatra se zlatni franak težine 10/31 grama, finoće 0,9000 (čl. 19. CVR konvencije). Gérminal franak uveden je u Francuskoj 7. 4. 1803., a upotrebljavao se do 1914. godine. O povijesti Gérminal franka vidi <http://www.culture.gouv.fr/culture/actualites/celebrations2009/francgerminal.htm>.

⁷⁰⁸ Čl. 13. st.1. CVR. Protokol CVR konvencije iz 1978. u čl. 2. kojim je izmijenjen čl. 13., st.1. CVR predviđao je ograničenje u iznosu od 83 333 PPV što odgovara iznosu od 250 000 Gérminal franaka.

⁷⁰⁹ Prema odredbi čl. 105. ZPC-a iz 1998. za štetu zbog smrti, oštećenja zdravlja ili tjelesne ozljede putnika prijevoznik je odgovarao do iznosa stvarne štete, ali najviše do 700 000 kn uz mogućnost oslobođenja od odgovornosti ako dokaže da štetu nije mogao predvidjeti, izbjeći ili ukloniti (viša sila).

⁷¹⁰ Prema Zakonu o prevoznih pogodbah v cestnem prometu (ZPPCP-1) Republike Slovenije utvrđen je iznos ograničenja odgovornosti u iznosu od 83 333 PPV-a čime je prihvaćeno rješenje Protokola iz 1978. O tome vidi PAVLIHA, M. i dr.: Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu (ZPPCP-1), uvodna pojasnila, GV založba, Ljubljana, 2004.

⁷¹¹ Prema mišljenju Međunarodne transportne unije (engl. *International Road Transport Union – IRU*) vrijednost Germinal franka treba računati prema dnevnoj cijeni zlata na jednoj od međunarodnih burzi robe.

Gérminal franak odgovara vrijednosti zlata koju taj franak sadržava, izračunat prema cijeni tržišta zlata, a u slučaju da je nacionalna valuta utemeljena na zlatu, utvrdit će se službeni paritet zlata i valute, koji su odredile mjerodavne vlasti.⁷¹²

U nastavku teksta dat ćemo primjer izračuna ograničenja odgovornosti prijevoznika primjenom metode izračuna prema burzovnoj cijeni zlata. Gérminal franak je zlatni franak težine 10/31 grama čistoće 0,9000,⁷¹³ odnosno 1 Germinal franak iznosi oko 0,323 grama 24-karatnog zlata. Vrijednost jednog grama zlata te čistoće iznosi oko 33,58 eura.⁷¹⁴ Za izračun vrijednosti Gérminal franka vrijednost jednog grama zlata potrebno je pomnožiti s težinom zlata Gérminal franka, tj. $33,58 \text{ eura} \times 0,323 \text{ g} = 10,84634 \text{ eura}$. Ograničenje odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesnu ozljedu putnika iznosi 250 000 Gérminal franka pomnoženih s vrijednošću jednog franka, tj. $250\,000 \times 10,84634 = 2.711.585,00$ eura. Preračunavanjem eura u hrvatske kune prema srednjem tečaju Narodne banke Hrvatske, došli smo do iznosa od 20,092.844,00 kuna, koji predstavlja iznos do kojeg prijevoznik danas u putničkom cestovnom prijevozu odgovara za štete po putniku i putovanju, ukoliko se ustanovi njegova odgovornost.⁷¹⁵ Ovako utvrđen iznos ograničenja odgovornosti uz primjenu metode izračuna prema burzovnoj cijeni zlata praktično znači nepostojanje prava prijevoznika na ograničenje te pravnu nesigurnost za stranke u sustavu ugovornog cestovnog prijevoznog prava.

Protokolom iz 1978. godine uvedena je granica odgovornosti prijevoznika u iznosu od 83 333 PPV-a po putniku i po putovanju, što bi danas prema službenom izračunu MMF-a iznosilo oko 713.132,564 kuna po putniku i putovanju. Do ovog iznosa došli smo primjenom sljedeće metode: $1 \text{ PPV} = 1,53462 \text{ USD}$. $1 \text{ USD} = 5,574589 \text{ kn}$. $83\,333 \times 1,53462 \times 5,574589 = 713,132,564 \text{ kn}$.⁷¹⁶ Navedeni iznos višestruko je manji od iznosa utvrđenog primjenom metode izračuna putem burzovne cijene zlata. Usporedbom prikazanih metoda možemo zaključiti da je izračun vrijednosti ograničenja odgovornosti

⁷¹² Vidi Harmonisation des prescriptions applicables aux opérations de transport international par route et facilitation de ces opérations, Revision de la Convention relative au contrat de transport international de voyage et de bagages par route (C.V.R.), Conseil Economique et Social, Doc. TRANS/SC.1/2000/17 de septembre 2000, str. 1. - 3. O izračunu zlatnog franka u nacionalnu valutu odnosno PPV vidi RADIONOV RADENKOVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 641., str. 402. - 405. Vidi THEUNIS, J.: International Carriage of Goods by Road (CMR), London, 1987.

⁷¹³ Čl. 19. CVR konvencije.

⁷¹⁴ Podatci prema: <http://goldprice.org/gold-price-euros.html> na dan 10. 12. 2010.

⁷¹⁵ Podatci prema: <http://www.hnb.hr/tecajn/htecajn.htm> na dan 10. 12. 2010.

⁷¹⁶ <http://www.imf.org>. 10. 12. 2010.

cestovnog prijevoznika danas jedino moguć putem vrijednosti PPV-a uz primjenu ograničenja iz Protokola CVR-a, bez obzira što Protokol nije stupio na snagu. Prihvatanje metode izračuna putem PPV-a značilo bi stvarno uvođenje instituta ograničenja odgovornosti prijevoznika i njegove odgovarajuće zaštite u sustavu prava putnika na naknadu štete, zbog čega bi CVR konvenciju, odnosno njezin Protokol trebalo što prije ratificirati. Međutim, pristupanje novih država CVR-u i dalje predstavlja problem preniskih iznosa ograničenja u oba izvora: CVR konvenciji i njezinu Protokolu.⁷¹⁷ Danas u suvremenim međunarodnim unifikacijskim instrumentima prijevoznog ugovornog prava postoji tendencija stalnog povišavanja iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika uz primjenu nove obračunske jedinice PPV-a, zbog čega bi što prije trebalo pristupiti revidiranju postojeće CVR konvencije koja svojim rješenjima predstavlja neodgovarajući i zastarjeli pravni instrument.

7.4.3. Osiguranje

U reguliranju pitanja odgovornosti prijevoznika za štete nastale uslijed smrti i tjelesnih ozljeda putnika u cestovnom prijevozu do primjene dolaze odredbe ZOOP-a kojim je za cestovna vozila utvrđena obveza osiguranja vlasnika ili korisnika cestovnog vozila od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama uporabom vozila (automobilska odgovornost – AO)⁷¹⁸ i obveza osiguranja putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja.⁷¹⁹

U slučaju automobilske odgovornosti za štetu treća ovlaštena osoba, iako nije subjekt ugovora o osiguranju od odgovornosti za štetu, ovlaštena je na temelju samog zakona

⁷¹⁷ U novijim međunarodnim unifikacijskim instrumentima postoji tendencija stalnog povišavanja iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika uz primjenu obračunske jedinice PPV-a koja se još naziva i papirnato zlato. Ipak moramo naglasiti, iako danas široko prihvaćena, obračunska jedinica PPV nije imuna na promjenu svoje vrijednosti. Premda način njezina izračuna omogućuje stanovitu zaštitu od promjene vrijednosti pojedinih svjetskih valuta, ipak, u cjelini uzevši, postaje osjetljiva na realni pad vrijednosti valuta koje sudjeluju u njezinu izračunu kod globalne recesije u dužem razdoblju. S tim u vezi postavlja se pitanje potrebe revizije iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika u međunarodnoj konvenciji iz cestovnog prijevoza. O tome vidi: Rapport explicatif actualise – CIM, Buletin des transports internationaux ferroviaires, 5/1999, str. 397.

⁷¹⁸ Ugovorom o osiguranju od automobilske odgovornosti za štete prouzrokovane uporabom motornog vozila zasniva se pravni odnos između dvaju subjekata: osiguratelja i osiguranika. Šteta uzrokovana trećoj osobi uporabom motornog vozila pruža toj osobi pravo na podnošenje zahtjeva za naknadu štete izravno prema osiguratelju iz ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti, ali na temelju zakona.

⁷¹⁹ Čl. 2. st. 1. t. 1. i 2. ZOOP-a.

neposredno od osiguratelja od automobilske odgovornosti potraživati naknadu za pretrpljenu štetu. Time oštećena osoba stječe vlastito pravo na naknadu iz osiguranja, kojemu se osiguratelj ne može protiviti, a eventualne ugovorne klauzule kojima bi bilo ograničeno ovo pravo oštećene osobe u odnosu na osiguranika ne bi imale nikakav učinak. Krug trećih osoba određuje čl. 23. ZOOP-a primjenjujući kriterij negativnog određenja. Navedeni članak određuje krug osoba koje se ne smatraju trećima, odnosno koje to osobe nemaju pravo na naknadu štete iz osiguranja od automobilske odgovornosti za štetu. U skladu s odredbama ovog članka t. 1. i t. 2. trećim se osobama ne smatraju vozač vozila zbog tjelesne ozljede te vlasnik, suvlasnik, zajednički vlasnik i korisnik motornog vozila zbog štete na stvarima. Ovo je iz razloga što te osobe ne mogu biti same sebi odgovorne za štetu koju prouzroče svojim djelovanjem, odnosno za štetu za koju su one odgovorne.⁷²⁰

Osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja uređuje čl. 17.-21. ZOOP-a unutar kojih ne nalazimo odredbu kojom bi detaljnije bila razrađena obveza vlasnika prijevoznog sredstva na sklapanje ugovora o osiguranju putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja.

Obvezno osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja najpoznatiji je primjer obveznih osiguranja u prometu koji nastaju na temelju ugovora. Radi se o obveznom osiguranju u kojem je obveza sklapanja ugovora o osiguranju propisana zakonom, a samo sklapanje prepušteno je strankama.⁷²¹ Ugovor o osiguranju putnika u javnom prijevozu od posljedica nesretnog slučaja ugovor je u korist treće osobe, odnosno ugovor u korist putnika.⁷²² Obvezu sklapanja ugovora o osiguranju putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja propisuje čl. 4. st. 1. ZOOP-a temeljem kojeg je vlasnik prijevoznog sredstva dužan, prije uporabe prijevoznog sredstva u prometu, sklopiti ugovor o osiguranju putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja i obnavljati ga sve dok je prijevozno sredstvo u prometu. Obveza sklapanja i obnavljanja ugovora o osiguranju propisana je za vlasnike prijevoznih sredstava,⁷²³ u prvom redu radi

⁷²⁰ Detaljnije BELANIĆ. L.: Treće osobe u osiguranju od automobilske odgovornosti, ZPFR, vol. 28., Rijeka, br. 1, 2007., str. 633. - 668. Vidi ČURKOVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 623.

⁷²¹ MATIJEVIĆ, B.: Ugovor o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti s posebnim osvrtom na uvjete osiguranja od automobilske odgovornosti, *Osiguranje*, Zagreb, br. 10, 2006., str. 41.

⁷²² ČURKOVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 623., str. 58.

⁷²³ Prema odredbama čl. 17. st. 2. ZOOP-a, ugovor o osiguranju putnika od posljedica nesretnog slučaja dužni su sklopiti: 1. vlasnici autobusa kojima se obavlja javni prijevoz u gradskom, međugradskom i međunarodnom linijskom i izvanlinijskom prometu; 2. vlasnici autobusa koji prevoze radnike na posao i s posla te autobusa kojim se prevoze turisti; 3. vlasnici taxi automobila i rent-a-car vozila kad se iznajmljuju s

zaštite žrtava u prometu, ali i zaštite osoba odgovornih za štetu koje bi se u slučaju njihove obveze plaćanja štete često našle u vrlo teškoj financijskoj situaciji.⁷²⁴

Osiguranje putnika od nesretnog slučaja treba razlikovati od osiguranja od odgovornosti jer se kod osiguranja nesretnog slučaja radi o osiguranju u korist trećega, pa kod nastupa osiguranog slučaja zahtjev za naknadu prema osiguratelju, pripada osiguraniku, tj. osobi kojoj se dogodio nesretni slučaj, dok je kod osiguranja od odgovornosti, osiguranik osoba odgovorna osobi kojoj se nesretni slučaj dogodio. ZOOP-om određeni su najniži iznosi osiguranih svota kod svih obveznih osiguranja u prometu koji se ugovorom o osiguranju mogu povećati. Minimalni osigurani iznos iz automobilske odgovornosti za autobuse iznosi 6.500.000,00 kuna⁷²⁵ po jednom štetnom događaju koji stoji na raspolaganju svim ozlijeđenim osobama, dok najniža osigurana svota po polici o osiguranju putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja, koju putnik ili drugi ovlaštenik može ostvariti, iznosi 40.000,00 kuna za slučaj smrti, a 80.000,00 kuna u slučaju trajnog invaliditeta po putniku, osim ako ugovorom o osiguranju putnika nije predviđena viša osigurana svota.⁷²⁶ ZOOP izričito predviđa mogućnost kumulacije naknada po polici automobilske odgovornosti i polici osiguranja putnika u javnom prometu.⁷²⁷

7.4.4. Nadležnost suda

U pogledu pitanja nadležnosti sudova ZPC iz 2004. god. ne sadrži nikakve odredbe te će se na sporove povodom prijevoza putnika u ovoj prijevoznoj grani na odgovarajući način primijeniti opći propisi koji reguliraju postupak i nadležnost sudova u Zakonu o

vozačem; 4. vlasnici tračnih vozila za prijevoz putnika; 5. vlasnici svih vrsta pomorskih, jezerskih i riječnih plovila, uključujući skele i splavove, koji na redovitim linijama slobodno prevoze putnike, uključujući krstarenje i prijevoz turista; 6. vlasnici svih vrsta plovila iz prethodne toč. 5., koja se iznajmljuju s najmanje jednim članom posade; 7. zračni prijevoznici, odnosno operateri zrakoplova kojima se obavlja prijevoz osoba i stvari u javnom zračnom prometu; 8. vlasnici svih ostalih prijevoznih sredstava, bez obzira na vrstu pogona, kojima se uz naplatu prijevoza prevoze putnici u javnom prometu.

⁷²⁴ Vidi PRIMORAC, *op. cit.*, bilj. br. 194., str. 327., tako i LUI, A.: Obvezna osiguranja prema Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu, u: Novi propisi iz osiguranja, Inženjerski biro, Zagreb, 2006., str. 133.

⁷²⁵ Čl. 26. st. 2. t. 1. ZOOP-a.

⁷²⁶ Čl. 19. st. 2. ZOOP-a.

⁷²⁷ Čl. 20. st. 2. ZOOP-a. Vidi RADIONOV RADENKOVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 641., str. 407. - 409. Vidi ĆURKOVIĆ, M.: Ugovori o obveznom osiguranju u cestovnom prometu, Zagreb, 1989., str. 132. - 133. Tako POSPIŠIL – MILER, *op. cit.*, bilj. br. 137., st. 149.

parničnom postupku. U skladu s odredbom čl. 34. ZPP-a, st. 2. za navedene sporove stvarno je nadležan općinski sud.

7.4.5. Zaključna razmatranja

U Republici Hrvatskoj ugovore o prijevozu putnika u cestovnom prijevozu u nedostatku *lex specialisa* uređuju opće odredbe ZOO-a iz 2005. koji se kao propis građanskog prava u načelu primjenjuje supsidijarno. Time se ZOO, iako opći propis, sve više shvaća kao izvor prava za ugovore o prijevozu u cestovnom prometu na koje se tradicionalno primjenjuju odredbe prijevoznog prava. S obzirom na složenost izvršenja prijevoznog posla kao i specifičnosti različitih prijevoznih grana, ZOO iz 2005. sadrži odredbe vezane uz institut odgovornosti prijevoznika – u prvom redu o ograničenju odgovornosti – zadržavajući opći karakter tih odredaba, a koje se primjenjuju u svim prijevoznim granama. Međutim ZOO ne određuje granice odgovornosti već upućuje na zakon ili međunarodnu konvenciju i time situaciju čini dodatno složenom. U praksi bi ova odredba mogla značiti mogućnost primjene odredaba posebnog zakona najbliže prijevozne grane, u ovom slučaju ZUPŽ-a ili relevantnih odredaba CVR konvencije.

U skladu s odredbom čl. 697. st. 2. ZOO-a iz 2005. prijevoznik gubi pravo na ograničenje odgovornosti u slučaju da je štetu prouzročio namjerno ili krajnjom nepažnjom, čime je riješen višegodišnji problem koji je postojao zbog manjkavosti ZPC-a iz 1998. god. Naime, ZPC iz 1998. god. nije sadržavao odredbu o gubitku prava na ograničenje u slučaju kvalificirane krivnje prijevoznika što je neprihvatljivo u sustavu odštetne odgovornosti prijevoznika. Međutim, ovakvo rješenje odstupa od odredaba novijih međunarodnih konvencija i nacionalnih propisa u drugim granama prijevoza koje predviđaju gubitak prava na ograničenje na razini *dolus eventualis*.

U pogledu prijevoza putnika, odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede temelji se na kauzalitetu uz mogućnost oslobođenja samo u dvama slučajevima što je posljedica visoke razine zaštite putnika kao stranaka ugovora o prijevozu. Odgovornost prijevoznika precizno je uređena izričitim navođenjem opsega šteta za koju prijevoznik odgovara, u kom će slučaju odgovarati za sve imovinske i neimovinske štete koje putniku nastanu tijekom izvršenja ugovora o prijevozu. Postojanje instituta ograničenja

odgovornosti u ZOO-u od posebne je važnosti upravo kod šteta nastalih zbog smrti ili tjelesne ozljede većeg broja putnika, gdje zahtjevi za naknadu ovih šteta u tako širokom opsegu znaju dosegnuti iznimno visoke iznose što može dovesti do stečaja prijevoznika s dalekosežnim negativnim posljedicama za cestovnu prijevozničku djelatnost u Republici Hrvatskoj.

Kvalitetno uređenje ugovora o prijevozu putnika, posebno u odnosu na institut ograničenja odgovornosti prijevoznika, neophodan je uvjet za ostvarenje odgovarajuće pravne zaštite, a često i samog egzistencijalnog opstanka hrvatskih prijevoznika na tržištu, posebno u odnosu na predstojeći ulazak Republike Hrvatske na Jedinstveno tržište EU.

Na temelju izloženoga, situacija u pogledu uređenja ugovora o prijevozu uz određeni kvalitativni napredak u odnosu na period do donošenja novog ZOO-a iz 2005. koji prihvaća pojedine institute prijevoznog prava, daleko je od one koja bi mogla zadovoljiti visoke standarde prijevozne djelatnosti, zbog čega je potrebno što prije pristupiti izradi i donošenju novih pravnih regulativa kako u domaćem, tako i u međunarodnom cestovnom prijevozu koji ostaje na zastarjelim rješenjima CVR konvencije, koja uređuje predmetnu materiju. U protivnom, bez postojanja modernih zakonodavnih rješenja prijevozništvo ostaje bez pravnog oslonca, što će se odraziti na konkurentnost cestovnog prijevoznog poduzetništva unutar ove prijevozne grane, ali i u odnosu prema drugim granama prijevoza. Pritom će osobe koje ostvaruju pravo na naknadu štete koja može nastati tijekom realizacije ugovora o prijevozu putnika u domaćem cestovnom prijevozu znatno teže ostvariti to pravo od onih koji naknadu štete ostvaruju u drugim prijevoznim granama.

U tom smislu važno je spomenutu činjenicu da je i EU u uređenju navedene materije donijela vlastite zakonske propise kako bi sama pozicija putnika u cestovnom prijevozu u EU bila ujednačena s onim u drugim prijevoznim granama.

8. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA U ŽELJEZNIČKOM PRIJEVOZU

Željeznički prijevoz jedan je od najstarijih vidova prijevoza, čija pojava datira s početka 19. stoljeća.⁷²⁸ Zbog njegova međunarodnog karaktera, javila se vrlo rano potreba za stvaranjem jedinstvenih pravila za rješavanje ugovornih odnosa koji nastaju iz ugovora o prijevozu željeznicom.⁷²⁹ Naime, navedeno pitanje bilo je regulirano nacionalnim zakonima pojedinih država, ali zbog postojećih razlika među njima dolazilo je do pravne nesigurnosti, posebice kada su se u slučaju spora primjenjivala pravila dvaju ili više pravnih sustava. Međusobna povezanost i značenje željezničkog prijevoza u međunarodnom prometu utjecali su na karakter i sadržaj pravnih izvora u željezničkom pravu. Željezničko pravo javlja se mnogo kasnije od pomorskog te danas predstavlja samostalnu cjelinu prometnog prava. Njegova je najvažnija karakteristika u tome što je formirano na monopolističkom položaju željeznice u odnosu na druge vidove prometa na kopnu. Međunarodni izvori željezničkog prava u odnosu na područje normiranja dijele se na konvencije javnopravnog i privatnopravnog normiranja.

8.1. Međunarodni pravni izvori

Slika međunarodno pravne regulative željezničkog prijevoza ne bi bila potpuna ako ne spomenemo prve međunarodne konvencije s područja željezničkog prijevoza donesene

⁷²⁸ Prvi pogonski stroj, preteču lokomotive sagradio je Englez Richard Trevithick 1804. godine. 1825. god. George Stephenson počinje konstruirati prve moderne parne lokomotive, pa je tako njegovom lokomotivom pod nazivom *Locomotion* koja je razvijala brzinu 24 km/h, otvorena prva pruga javnog prometa između Darlingtona i luke Stockton udaljene 34 km. <http://en.wikipedia.org/wiki/RichardTrevithick>. Stranica posjećena 9. 10. 2009. http://en.wikipedia.org/wiki/Stockton_and_Darlington_Railway. Stranica posjećena 10. 10. 2009. Kotoriba je prvo mjesto u Hrvatskoj koje je dobilo željezničku prugu 24. 4. 1860. a povezivala je Veliku Kanižu u Mađarskoj s Pragerskim u Sloveniji. U Hrvatskoj je od Kotoribe preko Čakovca do Macina prolazila u dužini od 41 km. Susjedni Slovenci prvu prugu dobili su 1846. <http://www.kotoriba.hr/prvapruna.html>. PAVLIHA – VLAČIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 131., str. 39. O povijesti gradnje željezničkih pruga u Dalmaciji vidi KOLB, H.: Željeznice u Dalmaciji, Zbornik Društva inženjera i tehničara, Split, 1958., str. 255. - 280.

⁷²⁹ Već 1874. godine u Švicarskoj se pokreće inicijativa za donošenje jedinstvenih pravila za prijevoz robe željeznicom. FILIPOVIĆ, V.: Nova Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu/COTIF 1890/, UPPK, Zagreb, br. 93, 1982., str. 1. - 3., vidi COTTIERE, R.: Predgovor u knjizi NANNASY, B.: *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, GOF-Verlag, Vienna, 1956., str. 8.

davne 1890. godine u Bernu. Bila je to Međunarodna konvencija o željezničkom prijevozu stvari (u daljnjem tekstu CIM)⁷³⁰ kao prvi ugovor međunarodnog javnog prava sklopljen s ciljem ostvarenja direktnog prijevoza robe željeznicom, i jedan od prvih modernih međunarodnih multilateralnih ugovora, koji je stupio na snagu 1893. godine. Konvencija je donesena relativno brzo. Potom kako se željeznički prijevoz počeo masovno upotrebljavati, Konvencija je višestruko revidirana. Prva revizijska konferencija održana je u Parizu 1896. godine. Dalje su uslijedile konferencije u Bernu 1905. i 1923. godine, 1933. godine u Rimu, a nakon toga još četiri puta u Bernu (1952., 1961., 1966. i 1970. godine).

Prva konvencija koja uređuje prijevoz putnika i prtljage bila je Međunarodna konvencija o željezničkom prijevozu putnika i prtljage (CIV) iz 1924. godine.⁷³¹ CIV konvencija je kao i CIM konvencija također doživjela više izmjena. Konvencijom nije bila regulirana odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika, već je prepuštena nacionalnom pravu država stranaka, zbog čega je 1966. godine u Bernu donesena Dopunska konvencija (CA) Međunarodnoj konvenciji o prijevozu putnika i prtljage željeznicom (CIV) od 25. veljače 1961. godine,⁷³² koja uređuje navedeno pitanje. Upravo iz tog razloga u literaturi se navodi da je jedinstveno međunarodno uređenje odgovornosti prijevoznika za povredu tjelesnog integriteta putnika nastupilo donošenjem Dopunske CIV konvencije.⁷³³ Naime, rješenja sadržana u nacionalnim zakonodavstvima o nekim temeljnim, teoretskim i materijalnim pitanjima bila su toliko različita da nije bilo moguće

⁷³⁰ Franc. *Convention internationale pour le transport des marchandises par chemins des fer – CIM*. Konvencija je zaključena u Bernu 1. 10. 1890., a stupila na snagu 1. 1. 1893. godine. Države članice Konvencije bile su: Belgija, Njemačka, Francuska, Italija, Nizozemska, Austro-Ugarska, Rusija i Švicarska, a kasnije su pristupile Danska, Rumunjska, Švedska, Kraljevina Srbija i Bugarska. FILIPOVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 729., str. 1.; vidi. NANASSY, B.: Predgovor u knjizi WICK, J. *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, Vienna, 1974., str. 9. -13.

⁷³¹ *Convention internationale pour le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer – (CIV)*, koja je stupila na snagu 01. 10. 1928., a njezine revizijske konferencije tekle su paralelno s revizijama CIM-a. Vidi više ZELENIKA, R.: *Pravo multimodalnog prometa*, Rijeka, 2006., str. 83. i dalje. Isto RADIONOV, *op.cit.*, bilj. br. 20., str. 14. - 30., vidi NANASSY, *op. cit.*, bilj. br. 729., str. 10.

⁷³² Franc. *Convention additionnelle (CA) a la Convention internationale concernat le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV), du 25 fevrier 1961*. Dopunska CIV konvencija potpisana je u Bernu 26. 2. 1966., a stupila je na snagu 1. 1. 1973. godine. Konvenciju su ratificirale sljedeće države: Alžir, SR Njemačka, Austrija Belgija, Bugarska, Danska, Španjolska, Finska, Francuska, Grčka, Mađarska, Iran, Irak, Irska, Italija, Luksemburg, Maroko, Norveška, Nizozemska, Poljska, Portugal, DR Njemačka, Rumunjska, Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije, Švedska, Sirija, Čehoslovačka, Tunis, Turska, Švicarska, i Jugoslavija. Vidi MUTZ, G.: *Die Haftung der Eisenbahn für Totung und Verletzung von Reisenden im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr nach dem Zusatzbereinkommen zur CIV*, Vienna, 1977., str. 64. Bivša SFRJ je ratificirala CIV konvenciju, Sl. l. SFRJ-MU, br. 56/1971 i Dopunsku konvenciju CIV, Sl. l. SFRJ-MU, br. 9/1967.

⁷³³ Vidi BASEDOW, *op. cit.*, bilj. br. 20., str. 432.

pronaći jedinstveno rješenje koje bi prihvatili predstavnici različitih zemalja.⁷³⁴ Zbog toga se u ranijim revizijama CIV konvencije nastojalo na međunarodnoj razini kodificirati samo ono o čemu je dotad bilo postignuto kompromisno rješenje. Sva ostala pitanja o čijem su sadržaju postojali neujednačeni stavovi ostavljena su pravnom uređenju nacionalnih zakonodavstava. Postojeće različitosti u odnosu na odgovornost prijevoznika otežavale su stvaranje jedinstvenih pravila koja bi na zadovoljavajući način regulirala sporna pitanja.⁷³⁵ Konačno, napori međunarodnih stručnjaka u postizanju kompromisnih rješenja u području odgovornosti prijevoznika rezultirali su usvajanjem rješenja kojim će se, kada postoji zajednički interes, osigurati minimum prava na međunarodnoj razini uz mogućnost ostvarivanja većeg opsega prava u okviru nacionalnog zakonodavstva. S obzirom da ovakva rješenja nisu bila zadovoljavajuća sa stajališta zaštite interesa ugovornih stranaka, pristupilo se reviziji teksta CIV konvencije iz 1961. godine, što je rezultiralo donošenjem ranije spomenute Dopunske konvencije (CA) iz 1966. godine. Postignuta kompromisna rješenja ipak nisu na zadovoljavajući način regulirala pitanje odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika, budući da i dalje u velikoj mjeri upućuju na nacionalno pravo. Naime, čl. 28. st. 1. CIV-a navedena pitanja prepuštao je pravnoj regulativi države u kojoj se štetni događaj dogodio jer nije bilo moguće, vodeći računa o različitostima koje su postojale između nacionalnih zakonodavstava u području odgovornosti postići jedinstveno rješenje. Unatoč tome, možemo reći da Dopunska konvencija iz 1966. godine predstavlja novi međunarodni okvir, kvalitetno poželjniji u odnosu na CIV konvenciju iz 1924. godine. Brz tehnički i tehnološki razvoj željezničkog prometa doveo je do višestrukih revizija CIM i CIV konvencija, a kako su ratifikacije pojedinih revizija tekle različitom brzinom to je i stupanje na snagu bilo neujednačeno zbog čega je i cijeli sustav postao neučinkovit. Zbog toga se vrlo brzo nakon stupanja na snagu Dopunske konvencije iz

⁷³⁴ O pitanjima pravne prirode odgovornosti željezničkog prijevoznika vidi HAENNI, J.: Carriage by Rail, International Encyclopedia of Comparative Law, Volume XII-2, Chapter II, 1973., str. 44., 45. i 48.

⁷³⁵ Prema stajalištima pojedinih autora, odgovornost željeznice po JP/CIV ugovorna je odgovornost, i to kauzalna. Radi se o odgovornosti koja proizlazi kako iz obveze željeznice da putnika preveze neozljeđenog, tako i o odgovornosti iz opasnosti željezničkog prijevoza. Druga grupa autora govori čak o zakonskoj odgovornosti, s tim da kauzalna odgovornost proistječe neposredno iz Dopunske konvencije, a potom se njezine odredbe implementiraju u nacionalna zakonodavstva, zbog čega postaje zakonskom odgovornosti. Treću grupu autora čine oni koji smatraju da se određenje pravne prirode odgovornosti treba prepustiti nacionalnom pravu. Međutim, iz povijesti nastanka Dopunske konvencije može se zaključiti da je odgovornost prijevoznika ugovorna, ali dotad nije postignuto jedinstveno mišljenje o njezinoj pravnoj prirodi. U konačnom prijedlogu JP/CIV (1966) govorilo se o odgovornosti za rizik. O tome više FLORIO, M.: La responsabilitè du cheim de fer pour la mort et les blessures des voyageurs en trafic international, These, Lausanne, 1969., str. 53. i 55. Vidi i FAVRE, J.: Was ist ein Unfall im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb im Sinne des Zusatzubereinkommens zur CIV, Zeitschrift fur den internationalen Eisenbahnverkehr, Bern, 1971. str. 205. EDLBACHER, O.: Die Haftung der Eisenbahn fur Totung und Verletzung von Reisenden im Rahmen der CIV, Zeitschrift fur den internationalen Eisenbahnverkehr, Bern, 1966., str. 147. Vidi MUTZ, *op. cit.*, bilj. br. 732. str. 78. i 80.

1966. godine, radi postizanja kvalitetnijeg rješenja, javila potreba za njezinim objedinjavanjem s osnovnom Konvencijom (CIV).⁷³⁶ Nova revizijska konferencija održana u Bernu 1980. godine, rezultirala je donošenjem nove Konvencije o međunarodnim prijevozima željeznicama (u daljnjem tekstu COTIF iz 1980.),⁷³⁷ čime su obje verzije CIV-a spojene, a otad problematika odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika uređena Dodatkom A COTIF – CIV. COTIF iz 1980. sastavljen je od jednog temeljnog ugovora kojim se uređuje pitanja osnivanja, organizacije i strukture Međudržavne organizacije za međunarodni željeznički prijevoz OTIF,⁷³⁸ koja se njime osniva. Cilj organizacije bio je stvaranje jedinstvenog sustava pravnih pravila za prijevoz putnika, prtljage i robe u međunarodnom prometu između država članica te njegovo daljnje usavršavanje.⁷³⁹ Zajedničke odredbe sadržane su u čl. 5. - 11. «glavnog» dijela COTIF-a iz 1980. dok su pitanja arbitraže sadržana u čl. 12. - 16., postupka revizije čl. 19. - 21., kao i odredbe o ratifikaciji, pristupanju, stupanju na snagu, otkazu depozitaru, rezervama i drugim provedbenim odredbama koje su se pojavljivale u CIM i CIV konvencijama. Sastavni dio COTIF-a iz 1980. tekst je Protokola o privilegijima i imunitetima organizacije OTIF i njezinih članova, s obzirom na njezino svojstvo međunarodne organizacije. U ovu krovnu konvenciju izdvojeno je ono što se revizijama ne želi mijenjati a što ne pripada u područje materijalnog prijevoznog prava. Privatnopravna materija željezničkog prijevoza, do tada regulirana CIV i CIM konvencijama, zbog brzih tehnoloških unapređenja željezničkog prometa koje zahtijevaju periodične izmjene i dopune, izdvojena je u dvama dodacima temeljne konvencije. Nekada samostalne konvencije CIM i CIV stopile su se u COTIF konvenciju i postale njezinim dodatkom a,

⁷³⁶ Više o pripremnim radovima na objedinjavanju odredaba CIV-a i Dodatne konvencije CIV-a vidi YERETZIAN, K.: Bilan destravaux de revision de la CIV et de la Convention additionnelle a la CIV, Bulletin 9/10, 1979., str. 97.

⁷³⁷ Franc. *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)*, donesena je 9. 5.1980. godine, a stupila na snagu 1. 5. 1985. godine u skladu s člankom 24. Konvencije. Napominjemo da je bivša SFRJ Konvenciju ratificirala (objavljena u Dodatak Sl. 1. SFRJ - MU, br. 8/1984). Države članice su Albanija, Alžir, Austrija Belgija, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Češka, Danska, Finska, Francuska, Njemačka, Grčka, Hrvatska, Mađarska, Iran, Irak, Irska, Italija, Libanon, Lihtenštajn, Litva, Luksemburg, Makedonija, Monako, Maroko, Nizozemska, Norveška, Poljska, Portugal, Rumunjska, Slovačka, Slovenija, Španjolska, Švedska, Švicarska, Sirija, Tunis, Turska, Ujedinjeno Kraljevstvo. Vidi <http://www.unece.org/trade/cotif/Welcome.html#TOC>.

⁷³⁸ Franc. *Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires, OTIF* je organizacija osnovana 1. 5. 1985. u Bernu, te je zamijenila Bernski savez osnovan 1980. godine kojeg su članice bile sve države koje su pristupile međunarodnim konvencijama CIM i CIV. Osnovna svrha OTIF-a je ujednačavanje pravila u međunarodnom prijevozu putnika, prtljage i robe, usklađivanje rada nacionalnih željeznica, prikupljanje podataka i obavijesti koji se odnose na međunarodne prijevoze, olakšanje likvidiranja financijskih pitanja i rješavanje spornih pitanja između država članica. Organizacija se sastoji od 39 zemalja članica Europe, Sjeverne Afrike i Bliskog istoka. Detaljnije vidi KAŠTELA - HORVAT, *op. cit.*, bilj. br. 288., str. 310.

⁷³⁹ Čl. 2. COTIF 1980.

dotad samostalna Međunarodna konvencija o željezničkom prijevozu robe (CIM) i Međunarodna konvencija o željezničkom prijevozu putnika i prtljage (CIV), postaju dodatkom COTIF-a iz 1980. Dodatak A, pod nazivom Jedinostvena pravila o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage (u daljnjem tekstu CIV iz 1980.)⁷⁴⁰ sadrži odredbe koje se odnose na ugovor o prijevozu putnika i prtljage, te Dodatak B pod nazivom Jedinostvena pravila o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe (u daljnjem tekstu CIM iz 1980.) koji uređuje odnose proistekle iz ugovora o prijevozu robe.⁷⁴¹ Ovakva struktura nove konvencije pojednostavljuje postupak revizije budući da se revizijske konferencije obvezno održavaju nakon određenog broja godina, na kojima se čitav dotadašnji međunarodni ugovor stavlja izvan snage i donosi novi. U pogledu izmjena odredaba CIM i CIV konvencije, kojima se uređuju pitanja odgovornosti prijevoznika za štetu, izmjene se provode na tradicionalan način predviđen za izmjene međunarodnih ugovora. U slučaju izmjena ovih odredaba odluku donosi Opća skupština i one podliježu ratifikaciji, prihvaćanju ili odobrenju od država članica. Odluke Opće skupštine stupaju na snagu nakon što ih usvoji više od dvije trećine država ugovarateljica, po isteku roka koji utvrdi isto tijelo.⁷⁴² Ovakav sustav izmjena doprinosi pravnoj sigurnosti i postojanosti čitavog sustava. Međutim, s obzirom na vrlo brz tehnički i tehnološki razvoj, sve dinamičnije poslovne odnose te pritisak konkurencije, naročito cestovnog prijevoza, bilo je potrebno brzo reagirati kako bi se korisnicima prijevoza mogla pružiti brža i jeftinija usluga, uz jamstvo visokih standarda odgovornosti prijevoznika za robu, putnike i prtljagu. Stoga je u Bernu od 17. do 20. prosinca 1990. godine održana druga Opća skupština OTIF-a na kojoj je donesen Protokol iz 1990. godine o izmjeni o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. (u daljnjem tekstu Protokol iz 1990.)⁷⁴³ kojim su osim izmjena odredaba glavne konvencije izvršene izmjene odredaba CIM-a i CIV-a, među ostalim u pogledu povišenja i proširenja granica odgovornosti prijevoznika, kako bi željeznički prijevoz pratio zahtjeve sve oštrije tržišne utakmice jer se pozicija željeznica značajno promijenila. Upravo o izmjenama odredaba o

⁷⁴⁰ Franc. *Regles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages.*

⁷⁴¹ Konvencija CIM kao Dodatak B osnovne Konvencije imala je četiri aneksa: Aneks I – Odredbe o međunarodnom željezničkom prijevozu opasnih tvari (RID); Aneks II – Odredbe o međunarodnom željezničkom prijevozu privatnih vagona (RIP); Aneks III – Odredbe o međunarodnom željezničkom prijevozu kontejnera (RICO); Aneks IV – Odredbe o međunarodnom željezničkom prijevozu ekspresnih pošiljaka (RIEx).

⁷⁴² Čl. 20. st. 2. COTIF-a iz 1980.

⁷⁴³ *Protocole 1990. portant modification de la convention relative aux Transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9. mai 1980.*, stupio je na snagu 1. 11. 1996. Hrvatska je pristupila COTIF-u iz 1980., 5. 3. 1992., s učinkom od 1. 12. 1992. godine. Vidi više RADIONOV, *op. cit.*, bilj. br. 20., str. 20. i 26.

odgovornosti ovisi konkurentnost ove grane prijevoza i prilagođenost novim tržišnim uvjetima. Nadalje, nove okolnosti proizišle iz raspada bivšeg SSSR-a i ponovnog ujedinjenja Njemačke dovode do otkazivanja SMGS konvencije⁷⁴⁴ čime se proširilo područje utjecaja COTIF-a iz 1980. i na prijevoze između dotadašnjih članica SMGS konvencije, a zaživjelo zajedničko tržište na području EU s imperativnim ukidanjem svih oblika monopola donijelo je promjene u odnosu na željeznički prijevoz. Na strukturnu izmjenu položaja željeznica utjecala je Direktiva Vijeća Europe 91/440/EEC o razvoju željeznica na području EU,⁷⁴⁵ čija je direktna primjena u državama članicama EU utjecala na izmjenu i prilagođavanje nacionalnih zakona, ali u prvom redu na potrebu žurnih izmjena COTIF-a. Cilj ove Direktive bio je prilagodba željezničkog poduzetništva EU zahtjevima zajedničkog tržišta što bi se postiglo razdvajanjem kompletnog željezničkog poslovanja na dva dijela, onog koji će upravljati željezničkom infrastrukturom i onog koji će se isključivo baviti prijevoznikom djelatnošću, čime bi se omogućila konkurentnost te ukidanje državnog monopola.⁷⁴⁶ Međutim, sam način na koji će cilj Direktive biti ostvaren u pojedinoj državi, kao i forma i rokovi, osim ako to samom Direktivom nije predviđeno, ostavljeni su na volju državama članicama, što proistječe iz čl. 15. Direktive 91/440/EEC. Prema odredbi navedenog članka, ..»Države članice će (...) usvojiti zakone, uredbe i administrativne odredbe nužne za usaglašavanje sa ovom direktivom najkasnije do 1. siječnja 1993.» Ovo novo područje željezničkog prava, a s obzirom na Direktivu moralo je dovesti do uređenja ovog pitanja na isti način i u međunarodnoj konvenciji koje su sve zemlje EU članice.⁷⁴⁷ Stoga je u lipnju 1999. godine sazvana 5. opća skupština OTIF-a u Vilniusu, Latvija, koja je izglasala Protokol od 3. lipnja 1999. o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine (u daljnjem

⁷⁴⁴ Sporazum o međunarodnom teretnom prometu (SMGS) nastao kao rezultat težnji Sovjetskog Saveza za jačanjem pozicija i utjecaja prema nekim europskim i azijskim državama nakon Drugog svjetskog rata. Stupio je na snagu 1. 11. 1951. godine, a predstavlja neku vrstu regionalne konvencije uređenja željezničkog prometa. Primjenjivao se isključivo na međusobni promet između država potpisnica Sporazuma. Članice ove Konvencije bile su: Bugarska, Čehoslovačka, Kina, Mađarska, Mongolija, Njemačka Demokratska Republika, Poljska, Rumunjska, Sovjetski Savez i Vijetnam. Prema RADIONOV, *op. cit.*, bilj. br. 20., str. 14.

⁷⁴⁵ Direktiva 91/440/EEC od 29. 7. 1991. godine (*Council Directive 91/440/EEC of 29 July 1991 on the development of the Community's railways*), OJ EU, L 237, 24/08/1991, str. 25. - 28.

⁷⁴⁶ Detaljnije vidi FREISE, R.: Kooperation und Wettbewerb im internationalen Schienenverkehr – Rechtliche Grundlagen für das Verhältnis der europäischen Eisenbahnen zueinander, Bulletin 4/92, str. 116. O pravnoj koncepciji međunarodnog željezničkog prijevoza FREISE, *ibidem*, str. 116. i 117.

⁷⁴⁷ Vidi RADIONOV, *op. cit.*, bilj. br. 20., str. 23 i 24. Vidi FREISE, *op. cit.*, bilj. br. 746., str. 125. i 128.; vidi detaljnije RADIONOV, N.: Stvarna prava na željezničkoj infrastrukturi, Pogled nakon reforme željezničkog sustava, ZPFZ, vol. 59, Zagreb, br. 5, str. 982. - 1014.

tekstu COTIF iz 1999.).⁷⁴⁸ Struktura COTIF-a iz 1999. izmijenjena je na način da i dalje postoji osnovna Konvencija a postojeći Dodaci A i B i dalje uređuju odnose koji proistječu iz ugovora o prijevozu stvari i osoba. Dodatak A (CIV iz 1999.) kao i do sada uređuje odnose iz ugovora o prijevozu osoba, a Dodatak B (CIM iz 1999.) sadrži odredbe koje uređuju odnose iz ugovora o prijevozu stvari željeznicom. Dodatak I, RID, CIM-u, postaje samostalan Dodatak C glavne konvencije, s odredbama pretežito javnopravnog karaktera, a odnosi se na prijevoz opasnih tvari željeznicom.⁷⁴⁹ Ostali dodatci CIM-u iz 1980, RIP, RICO i RIEEx izostavljeni su jer njihove odredbe ne nalaze više primjenu u novim odnosima liberaliziranog tržišta, ali se dodaju novi dodatci koji uređuju novonastale odnose: Jedinstvena pravila o ugovorima za korištenje vozila u međunarodnom željezničkom prometu (CUV) – Dodatak D, Jedinstvena pravila o ugovorima o korištenju infrastrukture u međunarodnom željezničkom prometu (CUI) – Dodatak E, Jedinstvena pravila o vrednovanju tehničkih standarda i prihvaćanju jedinstvenih tehničkih propisa (APTU) – Dodatak F i Jedinstvena pravila o tehničkom odobrenju za prihvatljivost željezničkih sredstava namijenjenih za korištenje u međunarodnom prometu (ATMF) – Dodatak G. Ovako izmijenjena Konvencija dovodi do korjenitih promjena u organizacijskom i strukturalnom smislu prijevoza željeznicom, prilagođavajući je novonastaloj situaciji na međunarodnom željezničkom tržištu.⁷⁵⁰ Ipak, materijalno-pravne odredbe koje se odnose na odgovornost prijevoznika, sadržane u odredbama CIV-a i CIM-a, odnosno u Dodacima A i B nisu se značajnije mijenjale u odnosu na COTIF iz 1980.⁷⁵¹

⁷⁴⁸ *Protocol of 3 June 1999 (Protocol of Vilnius) for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 (1999 Protocol)*. Stupio je na snagu 1. 7. 2006. godine, nakon obavijesti depozitara o polaganju 27. ratifikacije koja je uslijedila 5. 4. 2006. godine, a u skladu s čl. 4. st. 1. prema kojem je za njezino stupanje na snagu potrebna ratifikacija, prihvata ili odobrenje dvije trećine država članica. http://www.otif.org/otif/_epdf/News_Inkraftreten_Prot.99_el.pdf. Hrvatska je ratificirala Protokol 1999. i to Zakonom o potvrđivanju Protokola od 3. 6. 1999. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. 5. 1980. godine (Protokol iz 1999.) i Konvenciju o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. 5. 1980. godine u verziji Protokola o izmjenama od 3. lipnja 1999. s pripadajućim dodacima, NN-MU, br. 12/2000 od 24. 10. 2000. Ukupno 42 države su članice COTIF-a iz 1980. Popis država: Albanija, Alžir, Austrija, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Hrvatska, Republika Čehoslovačka, Danska, Estonija, Finska, Francuska, Njemačka, Grčka, Mađarska, Iran, Irak, Island, Italija, Latvija, Libanon, Lihtenštajn, Latvija, Luksemburg, Republika Makedonija, Monako, Maroko, Nizozemska, Norveška, Poljska, Portugal, Rumunjska, Srbija, Slovačka, Slovenija, Španjolska, Švedska, Sirija, Tunis, Turska, Ukrajina, Ujedinjeno Kraljevstvo. http://www.otif.org/otif/_defpdf/defpdf_2009/Prot-1999-ratifications_10.11.2009_fde.pdf.

⁷⁴⁹ Vidi FREISE, R.: Das neue internationale Eisenbahnfrachtrecht (CIM 1999), *Transprrecht*, 11-12, 1999, str. 418.

⁷⁵⁰ Detaljnije vidi RADIONOV RADENKOVIĆ, N.: Rekonstruiranje tržišta željezničkih usluga u Europskoj uniji i nova Konvencija o željezničkom prijevozu (COTIF 1999), *ZPFZ*, Zagreb, br. 3 - 4, 2003., str. 845. - 873. Isto POSPIŠIL – MILER, *op. cit.*, bilj. br. 137., str. 136. - 139.

⁷⁵¹ Konvencija COTIF iz 1999. na temelju čl. 38., isto kao i Atenska konvencija iz 2002. god. zbog gospodarske integracije omogućava pristup COTIF-u regionalnim organizacijama koje imaju ovlasti usvojiti vlastitu legislativu koja je obvezujuća za države članice, koju sadrži Konvencija, a čiji su članovi jedna ili

Budući da je od zadnje izmjene COTIF-a prošlo već određeno vrijeme, nastojalo se u pojedinim pitanjima dalje unaprijediti prava putnika. Na razini EU to je učinjeno donošenjem Uredbe EU 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu (u daljnjem tekstu Uredba 1371/2007).⁷⁵² Uredba se primjenjuje na međunarodni prijevoz putnika što ih obavljaju prijevoznici u željezničkom prometu s licencom izdanom u skladu s Direktivom 95/18/ES o izdavanju licence prijevoznicima u željezničkom prometu.⁷⁵³ Pritom opseg reguliranja Uredbe ide u pravcu proširenja primjene i na domaći prijevoz. Uredba 1371/2007 sustav odgovornosti temelji na odredbama CIV-a iako donosi novine u odnosu na samu Konvenciju.

8.2. Domaći pravni izvori

Kao i u ostalim granama prometa, Republika Hrvatska je nakon osamostaljenja u području željezničkog prijevoza preuzela zakone bivše države,⁷⁵⁴ primjenjujući ih kao republičke, a potom donijela niz novih propisa kojima se uređuje domaći i međunarodni željeznički promet u Republici Hrvatskoj, u skladu s obvezama koje je preuzela Sporazumom o stabilizaciji i pridruživanju.⁷⁵⁵ Nakon višegodišnjih napora, 1996. godine donesen je Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (u daljnjem tekstu ZUPŽ)⁷⁵⁶ koji kao *lex specialis*, uređuje ugovore o prijevozu putnika, prtljage i robe, kao i pitanja vezana za taj ugovor unutar teritorija Republike Hrvatske, te na prijevoz preko

više država članica. Uvjeti pristupa bit će definirani ugovorom sklopljenim između Organizacije i regionalne zajednice. Organizacija predstavlja Međunarodnu organizaciju za međunarodni prijevoz željeznicom (OTIF).

⁷⁵² *Regulation (EC) No 1371/2007 of The European Parliament and of The Council of 23 October 2007 on rail passengers rights and obligations*, Done at Strasbourg, 23 October 2007, OJ EU, L 315/14, 3. 12. 2007. Uredba je stupila na snagu 3. 12. 2009.

⁷⁵³ Čl. 2. st. 1. Uredbe 1371/2007.

⁷⁵⁴ Zakon o preuzimanju saveznih zakona iz oblasti prometa i veza koji se u Republici Hrvatskoj primjenjuju kao republički, NN, br. 53/1991.

⁷⁵⁵ Nakon potpisivanja SSP-a 29. 10. 2001. godine pristupilo se izradi Nacrta zakona o željezničkom prometu u cilju usklađivanja domaćeg zakonodavstva s područja željezničkog prometa. Detaljnije o izjenama hrvatskih zakona s u području željezničkog prava i usklađivanjem s *acquisem* vidi u RADIONOV, N.: Hrvatsko željezničko pravo i mjere prilagodbe pravu Europske unije prema Planu provedbe Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju, ZPFR, Suppl. 2, Rijeka, 2000., str. 307.-324.

⁷⁵⁶ Zakon je objavljen u NN, br. 87/1996 od 16. 10. 1996. godine, a stupio je na snagu 24. 10. 1996. kada je prestao važiti Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu, Sl. l. SFRJ, br. 2/1974 i 17/1990, preuzet Zakonom o preuzimanju saveznih zakona, NN, br. 53/1991. Imovinskopravni odnosi u željezničkom prijevozu bili su regulirani Hrvatskim trgovačkim zakonikom iz 1875. godine, kasnije Željezničko-saobraćajnom uredbom iz 1925., koja je zamijenjena Uredbom o prijevozu putnika i prtljage i robe željeznicom iz 1940. Nakon toga donesen je Zakon o prijevozu željeznicom iz 1957. godine, koji je bio na snazi do 1974. ROMŠTAJN, *op. cit.*, bilj. br. 420., str. 27.

teritorija druge države crtom koja je pod isključivim upravljanjem Hrvatskih željeznica, ako je sporazumom Republike Hrvatske i druge države određeno da se određeni prijevoz neće smatrati međunarodnim.⁷⁵⁷ Na ostala pitanja koja nisu regulirana navedenim Zakonom primjenjuju se opći propisi, tj. ZOO iz 2005. Uz ZUPŽ, važnu ulogu imaju Tarife koje predstavljaju skup podzakonskih propisa, odredaba, pokazatelja, uvjeta i cjenika koji zajedno sa Zakonom čine jednu materijalnopravnu cjelinu, a moraju se javno objaviti i javno istaknuti kao opći uvjeti prijevoza.⁷⁵⁸ Međutim, cjelokupan sustav pravnog uređenja željezničkog prijevoza sačinjavaju i drugi propisi koji uređuju ostala područja željezničkog prijevoza.⁷⁵⁹

8.3. Međunarodni unifikacijski instrumenti

8.3.1. Dodatak A – CIV 1999.

8.3.1. 1. Područje primjene

Ugovori o međunarodnom prijevozu putnika u željezničkom prometu regulirani su Dodatkom A – CIV 1999., čije se odredbe sukladno čl. 1. primjenjuju u sljedećim slučajevima:

1. Na svaki ugovor o željezničkom prijevozu putnika bez obzira odvija li se uz naknadu ili besplatno, kada je odredište u različitim državama članicama, neovisno o mjestu stalnog boravišta ili mjestu poslovanja i nacionalnosti strana u ugovoru o prijevozu;⁷⁶⁰
2. Kada je međunarodni prijevoz, koji je predmet samo jednog ugovora o prijevozu uključuje pomorski ili pogranični riječni prijevoz u unutarnjem prometu države članice, kao dopuna pograničnom željezničkom prijevozu;
3. Kada međunarodni prijevoz, koji je predmet samo jednog ugovora o prijevozu uključuje pomorski ili pogranični riječni prijevoz, kao dodatak željezničkom

⁷⁵⁷ Detaljnije čl. 1. i 2. COTIF-a u vezi s čl. 1. ZUPŽ-a. O tome RADIONOV, *op. cit.*, bilj. br. 20., str. 31.

⁷⁵⁸ GRABOVAC, *op. cit.*, bilj. br. 88., str. 133. - 134.

⁷⁵⁹ Zakon o sigurnosti u željezničkom prometu, NN, br. 40/2007 od 18. 4. 2007. godine koji je zamijenio raniji Zakon o sigurnosti u željezničkom prometu iz 1992. godine, NN, br. 77/1992, a 1. 1. 2005. stupio je na snagu novi Zakon o željeznici, NN, br. 123/2003 od 31. 7. 2003. godine koji je zamijenio ranije Zakone o Hrvatskim željeznicama, NN, br. 42/1990 i 53/1994. Ujedno je doneseno više podzakonskih akata kojima se uređuju različita tehnička i organizacijska pitanja od važnosti za željeznički promet.

⁷⁶⁰ Čl. 1. st. 1. CIV 1999.

- prijevozu, ako se pomorski ili pogranični riječni prijevoz odnosi na prijevoz vozila za koji se putniku izdaje potvrda koja može biti uključena u putnikovu kartu;
4. Kada je riječ o obvezama prijevoznika u slučaju usmrćenja ili osobne povrede, za putnike koji prate pošiljku čiji je prijevoz izvršen sukladno Jedinostvenim pravilima CIM-a;
 5. Jedinstvena pravila neće se primijeniti na prijevoz obavljen između postaja koje se nalaze na teritoriju susjednih država, kada infrastrukturom tih postaja upravlja jedan ili više upravitelja, podređenih samo jednoj od tih država;
 6. Države članice u slučaju direktnog željezničkog putničkog prometa obvezuju se primjenjivati Jedinstvena pravila samo na prijevoz obavljen u dijelu infrastrukture koji se nalazi na njezinu teritoriju koji mora biti jasno određen i povezan sa željezničkom infrastrukturom države članice. Jedinstvena pravila u tom slučaju vrijede: a) da se mjesto polaska ili odredišta, kao pravac određenu ugovoru o prijevozu, nalazi na specificiranoj infrastrukturi ili b) da specificirana infrastruktura povezuje infrastrukturu dviju država članica i da je označena kao ruta za tranzitni prijevoz. Država koja je pridržala pravo primjene Jedinstvenih pravila u skladu s ovom točkom može ga povući bilo kada, o čemu mora obavijestiti depozitara. Povlačenje stupa na snagu mjesec dana nakon što depozitar o tome obavijesti države članice.
 7. U slučaju da se željeznička vozila prevoze trajektom, odredbe koje se odnose na odgovornost prijevoznika u slučaju smrti ili osobne povrede putnika odnose se na gubitke i štete sukladno čl. 26. st. 1., koje su rezultat nezgode izazvane prometovanjem željeznice, a koja se dogodila dok je putnik bio u tom vozilu, ulazio ili izlazio iz njega.
 8. Ako je zbog izvanrednih okolnosti privremeno obustavljeno prometovanje željeznice i putnici se prevoze drugim oblicima prijevoza, na štete koje nastanu za vrijeme prijevoza nekim drugim prometnim sredstvom također se primjenjuju odredbe CIV konvencije.

8.3.1.2. Ugovor o prijevozu putnika željeznicom - općenito

Ugovor o prijevozu putnika u željezničkom prijevozu ima konsenzualan karakter. Prema odredbama čl. 6. CIV konvencije, ugovorom o prijevozu putnika prijevoznik⁷⁶¹ preuzima prijevoz putnika, prtljage i vozila do odredišta te isporuku prtljage i vozila u mjestu odredišta. Ugovor o prijevozu potvrđuje se jednom ili više karata koje su izdane putniku te predstavlja dokaz o zaključenju i sadržaju ugovora o prijevozu.⁷⁶² Prema tome, za valjano sklapanje ugovora dovoljna je suglasna volja ugovornih strana. Međutim, izostanak, neispravnost ili gubitak karte neće utjecati na postojanje ili valjanost ugovora na koji se primjenjuju odredbe Jedinostvenih pravila, što znači da karta predstavlja samo oborivi dokaz o zaključenju i sadržaju ugovora o prijevozu.⁷⁶³ U skladu s tim pravna priroda putne karte odgovara onima kako su uređene u međunarodnim ugovorima o prijevozu putnika i prtljage u cestovnom i zračnom prijevozu. Ipak, nepostojanje valjane putne karte za sobom može povući pravne posljedice koje su predviđene čl. 9. CIV-a, u kojem će slučaju putnik morati uz cijenu karte platiti i nadoplatu. U slučaju odbijanja plaćanja naknade za prijevoz ili nadoplate, morat će prekinuti putovanje. Putna karta može biti načinjena i u elektroničkom obliku. Ako karta nije izdana na ime moći će se prenijeti na drugoga uz uvjet da putovanje još nije započelo.

Važno je također spomenuti da uvođenjem jedinstvenog slobodnog tržišta, prema CIV -u, ne postoji više obveza prijevoznika na prijevoz putnika koji žele s njim sklopiti prijevozni ugovor s obzirom da je nestao razlog njezina donošenja – monopolistička pozicija željeznice u svakoj državi. Naime, CIV ne sadrži nikakve odredbe u smislu obveze prijevoznika na prijevoz iz čega se može zaključiti da takva obveza ne postoji što potvrđuje i odredba čl. 4. CIV-a koja propisuje slučajeve u kojima države mogu na osnovi bilateralnih ugovora predvidjeti obvezu prijevoza putnika. Navedena ograničenja primjene Jedinostvenih pravila odnose se na prijevoze isključivo između dviju postaja u različitim državama kada između njih ne postoji druga postaja te u slučaju prijevoza između dviju država članica kada se prijevoz odvija preko države koja nije članica Konvencije. U skladu s odredbama međunarodnog javnog prava države mogu svojim sporazumima odrediti

⁷⁶¹ Prijevoznik podrazumijeva ugovornog prijevoznika s kojim je putnik sklopio ugovor o prijevozu na temelju Jedinostvenih pravila ili sukcesivni prijevoznik koji je odgovoran na temelju ugovora; zamjenski prijevoznik je prijevoznik koji nije zaključio ugovor o prijevozu s putnikom ali kojemu je ugovorni prijevoznik povjerio u potpunosti ili djelomice obavljanje željezničkog prijevoza.

⁷⁶² Sadržaj putne karte propisan je čl. 7. CIV-a 1999. u skladu s Općim uvjetima prijevoza.

⁷⁶³ Čl. 6. st. 2. i 3. CIV-a 1999.

uvjete prema kojima prijevoznici imaju obvezu prevoziti putnike, robu, životinje i vozila u prometu između tih država. Uslijed nastalih promjena, nestaju i dosadašnje obvezne tarife pojedinih prijevoznika koje se primjenjuju na prijevozne ugovore sklopljene na području na kojem djeluje taj prijevoznik, što je uvjetovano činjenicom da međunarodne prijevoze sada može obavljati više sukcesivnih prijevoznika na području jedne države, ali isto tako i samo jedan prijevoznik ili međunarodno prijevozničko poduzeće, zbog čega se govori o potrebi uvođenja jedinstvenih međunarodnih prijevozničkih tarifa koje bi zamijenile dosadašnji međusobno neusklađen sustav tarifa nacionalnih prijevoznika.⁷⁶⁴

8.3.1.3. Odgovornost prijevoznika

Odgovornost prijevoznika za putnike uređuje Dodatak A - CIV 1999. u čl. 26. - 31. Odredbe o odgovornosti prijevoznika za štete koje nastanu povredom tjelesnog integriteta putnika imaju relativno kogentan karakter. Prema odredbi čl. 5. CIV-a ukoliko nije drukčije određeno Jedinstvenim pravilima ništave su odredbe kojima se direktno ili indirektno ograničavaju odredbe Jedinstvenih pravila. Ništavnost ovih odredaba ne znači i ništavnost ostalih odredaba ugovora o prijevozu. Međutim, prijevoznik može preuzeti veću odgovornost i obveze od onih predviđenih Jedinstvenim pravilima.⁷⁶⁵ Relativna kogentnost odredaba znači da prijevoznik može proširiti svoju odgovornost u korist putnika (korisnika prijevoza), odnosno povisiti granice svoje odgovornosti, ali isto tako i odreći se nekih ekskulpacijskih razloga koji su mu dani kao mogućnost za oslobođenje ili ograničenje odgovornosti. Unatoč kogentnosti odredaba Jedinstvenih pravila, interesi država stranaka Konvencije za zaštitom vlastitih državljana uvjetovali su unošenje čl. 2. u sadržaj Dodatka A – CIV 1999. koji u slučaju usmrćenja ili osobne povrede putnika propisuje mogućnost davanja jednostrane izjave (*«Deklaracija vezana uz obveze u slučaju usmrćenja ili osobne povrede putnika»*), kojom države mogu odustati od primjene dijela odredaba Jedinstvenih pravila, koje se odnose na obveze prijevoznika u slučaju usmrćenja ili osobne povrede putnika, kada su ti putnici državljani ili imaju mjesto boravka u državi na čijem je teritoriju nezgoda nastala. Ovo rješenje potvrđuje stav da države stranke Konvencije nastoje svakako, čak i nakon što je nastao štetni događaj na koji se primjenjuju odredbe CIV-a, izbjeći mogućnost podvrgavanja pravilima o odgovornosti prijevoznika

⁷⁶⁴ Vidi čl. 1. CIV-a 1999. Vidi RADIONOV, *op. cit.*, bilj. br. 20., str. 121.-122.

⁷⁶⁵ Odredbe su nastale po uzoru na one sadržane u čl. 41. CMR-a, te čl. 5. CIM-a 1999.

kako je utvrđeno CIV-om 1999. Država koja je izjavila rezervu u skladu sa st. 2. istog članka može u svakom trenutku povući rezervu, o čemu treba obavijestiti depozitara. Povlačenje stupa na snagu mjesec dana nakon što depozitar o tome obavijesti države stranke.

S obzirom na činjenicu da se područje primjene CIV-a 1999. odnosi na putnike u međunarodnom prijevozu, na putnike koji se prevoze u nacionalnim granicama primijenit će se odnosno nacionalno pravo. Uporedno postojanje različitih pravnih pravila o odgovornosti željeznice za smrt i tjelesne ozljede putnika za međunarodni i nacionalni putnički prijevoz vodi nužno prema neujednačenosti koje u pojedinim slučajevima mogu biti nepravedne, primjerice ako su dva putnika ozlijeđena tijekom putovanja u istoj željezničkoj nezgodi u istom kupeu od kojih je jedan imao nacionalnu, a drugi međunarodnu prijevoznu ispravu. Na prvog se primjenjuje nacionalno pravo, dok se na drugog primjenjuju odredbe CIV konvencije. Isti je slučaj i ako se radi o međunarodnom prijevozu, ako je ozlijeđeni putnik državljanin ili ima boravište na teritoriju države koja je izjavila rezervu o primjeni nacionalnog prava sukladno odredbi čl. 2. CIV-a. U tom slučaju različiti putnici s međunarodnom putnom ispravom u istom štetnom događaju mogu biti stavljeni u različit pravni položaj. Naime, nacionalno pravo koje treba primijeniti može biti povoljnije odnosno nepovoljnije za putnike. U tom smislu bilo je prijedloga da se putniku da mogućnost da odluči hoće li umjesto međunarodnog propisa zahtijevati primjenu eventualno povoljnijih odredaba nacionalnog prava države stranke Konvencije na čijem se teritoriju dogodila nezgoda. Međutim, protiv ovakvog stava ide sam cilj unifikacije jer bi odgovornom prijevozniku unaprijed bio nepoznat način odgovornosti. Pored toga putnik s međunarodnom putnom ispravom ne bi smio biti u lošijem položaju od onog putnika s nacionalnom prijevoznom ispravom. S obzirom na različite stavove prihvaćeno je kompromisno rješenje o mogućnosti izjavljivanja rezerve.⁷⁶⁶

8.3.1.3.1. Temelj odgovornosti

Pitanje temelja odgovornosti prijevoznika uređuje čl. 26. st. 1. CIV-a 1999. U smislu odredaba navedenog članka prijevoznik koji je s putnikom sklopio ugovor o

⁷⁶⁶ Vidi detaljnije EDLBACHER, *op. cit.*, bilj. br. 735., str. 146; Vidi MUTZ, *op. cit.*, bilj. br. 732., str. 75.

međunarodnom prijevozu odgovarat će za štetu zbog smrti, osobne povrede ili neke druge tjelesne ili mentalne povrede⁷⁶⁷ putnika, koja je rezultat nezgode⁷⁶⁸ proizišle iz prometovanja željeznice i koja se dogodila dok je putnik bio u željezničkom vozilu, ulazio ili izlazio iz njega, bez obzira na korištenu željezničku infrastrukturu. Dakle, riječ je o vrlo strogoj objektivnoj odgovornosti.⁷⁶⁹ Razlozi uvođenja objektivne odgovornosti za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika koje nastanu tijekom prijevoza opravdavaju se okolnostima u kojima se odvija željeznički prijevoz. Naime, putnik se za vrijeme trajanja prijevoza nalazi u relativno skućenom prostoru i ima vrlo ograničene mogućnosti kretanja koje bi moglo dovesti do štetnih posljedica i ozljeda. Stoga se smatra da je svaka ozljeda koja je nastala tijekom takvog prijevoza najvećim dijelom uzrokovana razlozima koji su na strani prijevoznika, kao i zbog činjenice da se radi o upravljanju opasnom stvari, zbog čega se njegova odgovornost pooštrava u odnosu na odgovornost na temelju krivnje.

CIV konvencija izričito navodi razloge zbog kojih se prijevoznik može osloboditi od odgovornosti. Prema odredbama čl. 26. st. 2. CIV-a prijevoznik će se moći osloboditi odgovornosti u sljedećim slučajevima: ako je nezgoda izazvana okolnostima koje nisu vezane uz željeznički promet i koje prijevoznik, unatoč uloženoj dužnoj pažnji, nije mogao izbjeći ili čije posljedice nije mogao spriječiti (viša sila).⁷⁷⁰ Ovdje se radi o klasičnom pojmu više sile gdje se izričito spominje element izvanjskosti te neizbježnosti i neotklonjivosti posljedica štetnog događaja što odgovara pojmu više sile u našem pravnom sustavu. U skladu s tim, prijevoznik će odgovarati za unutarnji slučaj, tj. pogonski rizik koji je neotklonjiv i nepredvidiv unatoč uloženoj dužnoj pažnji. Drugi eksculpacijski

⁷⁶⁷ Prema *Jakaši*, pod duševnom povredom putnika podrazumijeva se psihička poremećenost, a ne eventualno duševna bol. Vidi JAKAŠA, *op. cit.*, bilj. br. 61., str. 505.

⁷⁶⁸ O pojmu nezgode i mišljenjima koje elemente nezgoda mora imati vidi FAVRE, *op. cit.*, bilj. br. 735., str. 197. i 208.

⁷⁶⁹ Prvi uspješni pokušaj zakonskog uređenja odgovornosti bez krivnje za opasne stvari uslijedio je 1838. godine, donošenjem njemačkog Zakona o željeznicama, u čijem je paragrafu 25 bilo predviđeno: «Željeznička kompanija je dužna naknaditi štetu koja nastane licima i stvarima u željezničkom prometu ili drugim licima i njihovim stvarima. Od te obveze može se osloboditi ako dokaže da je šteta uzrokovana krivnjom oštećenog, ili drugim neotklonjivim događajem. Opasni karakter kompanije ne može se smatrati kao oslobađajuća okolnost od obveze naknade štete.» Na taj je način po prvi puta u moderno pravo uveden institut kauzalne odgovornosti uz formalno obrazloženje da svatko tko pribavi koristi od stvari opasne za okolinu treba snositi i rizike proizišle iz takve djelatnosti. Vidi BRAJKOVIĆ, *op. cit.*, bilj. br. 10., str. 26.

⁷⁷⁰ Ovakvim određenjem željele su se isključiti sve bolesti koje nisu posljedica nezgode, te one koje su nastale u dužem vremenskom razdoblju, npr. oštećenje kralježnice zbog čestog putovanja vlakom, u kom slučaju nema iznenadnosti. Događaj se mora dogoditi u relativno kratkom roku, oštro ograničenom vremenskom periodu koji traje samo nekoliko trenutaka. Tako MUTZ, *op. cit.*, bilj. br. 732., str. 85. O oslobođenju prijevoznika od odgovornosti za slučaj više sile vidi JAKAŠA, *op. cit.*, bilj. br. 61. str. 384. i 505. O tome vidi NANASSY, *op. cit.*, bilj. br. 729., str. 533.

razlog osobna je krivnja putnika.⁷⁷¹ Ranija formulacija koja je napuštena kao ekskulpacijski razlog navodila je «nenormalno» ponašanje putnika uslijed kojeg je došlo do štete.⁷⁷² Treći je razlog kada se prijevoznik može osloboditi odgovornosti ili je ograničiti u slučaju ako je nezgoda posljedica ponašanja treće osobe⁷⁷³ koju prijevoznik unatoč uloženoj dužnoj pažnji, nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti.⁷⁷⁴

⁷⁷¹ Postoje mišljenja prema kojima se ponašanje putnika kao ponašanje vanjskog karaktera izvan željezničkog pogona može kvalificirati kao viša sila i time postati razlogom za oslobođenje od odgovornosti. Jedan od razloga zbog kojeg je ponašanje putnika izdvojeno kao posebna osnova za oslobođenje od odgovornosti je taj što se pod višom silom shvaćenom u njemačkom pravnom smislu podrazumijevaju samo prirodni događaji i ratni događaji, a ne ljudske radnje. O tome više MUTZ, *op. cit.*, bilj., 732., str. 98.; EDLBACHER, *op. cit.*, bilj. br. 735, str. 146.

Rješavajući povodom zahtjeva za naknadu štete zbog teških tjelesnih ozljeda koje je putnik zadobio iskačući iz vlaka izvan kolodvorskih perona predviđenih za izlazak putnika, sud je zauzeo stajalište prema kojem prijevoznik nije kriv za nastalu štetu. U spornom slučaju lokomotiva se s prva dva vagona zaustavila izvan područja kolodvora s peronima, dok se ostatak kompozicije zaustavio na području kolodvora. Vlak se na stanici zaustavljao kraće vrijeme, zbog čega je putnik, ne želeći riskirati polazak vlaka prije nego li stigne do dijela koji je bio u ravnini s peronima, skočio sa stepenice vlaka, na šljunčani kolosjek pored kompozicije, mada kontrolor nije dao odobrenje za iskrcaj putnika. Štoviše, kontrolor je izlazak spriječio zatvaranjem vrata, s obzirom na to da je strojovođa namjeravao vratiti vlak unatrag. Međutim vrata su se dala nasilno otvoriti, te je putnik, skočivši sa stepenice, zadobio višestruki prijelom noge, uslijed čega je došlo do smanjenja njegove radne sposobnosti, zbog čega je potraživao naknadu. Sud je u navedenom slučaju utvrdio da se radi o krajnjoj nepažnji putnika koja je dovela do njegove tjelesne povrede zbog čega se željeznica oslobađa svake odgovornosti. Sud je zaključio da prosječno znanje svakog putnika mora biti takvo da može spoznati da je umjesto nasilnog otvaranja vrata vlaka i iskakanja s gotovo metar visoke stepenice na kamenje uz prugu potrebno pokušati proći kroz kompoziciju do vagona iz kojeg može izići na peron, čak i uz rizik da u tome neuspjeje jer će vlak krenuti. Kašnjenje uzrokovano vožnjom manje je od štete koja nastaje teškim tjelesnim ozljedama do kojih može doći iskakanjem iz vlaka i to je svakom razumnom putniku jasno. Presuda LG Hannover od 31. 7. 1991., Bulletin 1/1994., str. 23.

U drugom slučaju, koji je vođen pred Cour d'appel de Paris, radilo se o tužbi putnice koja je stradala tijekom prijevoza u spavaćim kolima. Dotična putnica u snu je pala s gornjeg ležaja, kada je izgubila svijest te pretrpjela niz ozljeda što je rezultiralo materijalnim i nematerijalnim troškovima, koje ozlijeđena putnica potražuje od željeznice. Budući da se radilo o prijevozu unutar Francuske, odgovornost željeznice temelji se na pretpostavljenoj krivnji. U postupku je utvrđena odgovornost željeznice uz obrazloženje da je do ozljede došlo kada se putnica u snu okrenula, što predstavlja spontani i nepredvidivi pokret koji je doveo do gubitka ravnoteže na visokom i posebnom ogradom nezaštićenom ležaju. U skladu s tim ponašanje putnice ne upućuje ni na koji način na krivnju na strani putnice, koja nije propustila poduzeti mjere opreza. Kako nije dokazan niti jedan od slučajeva koji bi željeznicu oslobodio od odgovornosti za nastalu štetu, ostalo se na pretpostavci njezine odgovornosti. Presuda Cour d'appel de Paris od 24. 05. 1985., Bulletin 1-2/1986., str. 21.

⁷⁷² EDLBACHER, *op. cit.*, bilj. br. 735., str. 192. i 193. Navedena izmjena motivirana je poštovanjem prema hendikepiranim osobama. RADIONOV, *op. cit.*, bilj. br. 20., str. 132.

⁷⁷³ U presudi francuskog suda Cour de cassation, odlučivalo se povodom žalbe francuske željeznice na presudu kojom je proglašena odgovornom za tjelesnu ozljedu putnice koju je dotična putnica pretrpjela kada joj je na glavu pao ruksak drugog putnika neposredno prije ulaska vlaka u odredišnu stanicu. U postupku nije dokazana krivnja putnika, odnosno nije dokazano da je putnik vlasnik torbe istu nepravilno smjestio na nosače prtljage, zbog čega bi moglo doći do njezina prevrtanja i pada pri kočenju vlaka. Također je važno naglasiti da tijekom prijevoza nije bilo primjedaba niti od strane ozlijeđene putnice niti kontrolora vlaka u smislu nepravilnog smještaja torbe. Budući da nije dokazana krivnja treće osobe pri nastanku štete, utvrđena je objektivna odgovornost željeznice za nastalu štetu, koje se prijevoznik može osloboditi ukoliko dokaže da je do štete između ostalog došlo zbog nepredvidivog i neizbježnog događaja, što u konkretnom slučaju nije bilo razlogom nastanka štete. Presuda Cour de cassation od 22. 4. 1981., Bulletin 7-8/81, str. 122. Tako i RADIONOV, *op. cit.*, bilj. br. 20. str. 132. – 133.

⁷⁷⁴ Razloge zbog kojih je ponašanje trećih izdvojeno kao samostalan ekskulpacijski razlog za oslobođenje od odgovornosti, a ne podvedeno pod pojam više sile vidi u MUTZ, *op. cit.*, bilj. br. 732., str., 104.; o tome vidi JAKAŠA, *op. cit.*, bilj. br. 61., str. 136.

Ovdje moramo skrenuti pozornost na slijedeće. Nova organizacija željezničkog poduzetništva u EU omogućava korištenje iste željezničke infrastrukture⁷⁷⁵ od strane više prijevoznika. Pitanje koje se pritom postavlja odnosi se na odgovornost ugovornog prijevoznika za štetu koja je nastala ponašanjem stvarnog prijevoznika koji je koristio istu infrastrukturu, odgovara li on i za njega ili se taj prijevoznik smatra trećom stranom? Odgovor na ovo pitanje daje čl. 26. st. 2. t. c) CIV-a. U skladu s odredbama ovog članka, drugi poduzetnik koji koristi istu infrastrukturu ne smatra se trećom stranom. U tom se slučaju odgovorni prijevoznik koji je naknadio štetu može koristiti pravom regresa prema drugom prijevozniku.⁷⁷⁶

Pritom se s obzirom na ponašanje treće osobe stupanj dužne pažnje koju prijevoznik treba uložiti definira objektivno, a ne s obzirom na subjektivne mogućnosti konkretnog prijevoznika. U slučaju da prijevoznik nije u cijelosti oslobođen odgovornosti odgovarat će u potpunosti do granice utvrđene Jedinim pravilima, ali uz pravo regresa prema trećoj strani (drugom poduzetniku).

Jedno od pitanja koje može nastati u vezi s prijevoznikovom odgovornošću je pitanje odgovornosti za štete koje nastanu kao posljedica mane korištene infrastrukture kojom upravlja neko drugo poduzeće, koje je organizacijski i stvarno neovisno od prijevoznika. Kako se ne bi umanjila razina zaštite korisnika prijevoza, CIV 1999. donosi rješenje sadržano u čl. 51., prema kojem: «Prijevoznik je odgovoran za svoje službenike i druge osobe čije usluge koristi u obavljanju prijevoza, kada ti službenici ili druge osobe djeluju u okviru svojih dužnosti. Upravitelji željezničke infrastrukture na kojoj se prijevoz obavlja smatraju se osobama čije usluge prijevoznik koristi za obavljanje prijevoza». U skladu s tim upravitelj infrastrukture se kod naknade štete putnicima smatra osobom kojom se prijevoznik u svojem poslovanju služi, a ne trećom osobom izvan postojećeg ugovornog odnosa. Tako danas prijevozničko poduzetništvo u EU u sustavu odredaba o odgovornosti prijevoznika podrazumijeva uz djelatnost stvarnog prijevoznika i djelatnost upravitelja infrastrukture.⁷⁷⁷

⁷⁷⁵ Željeznička infrastruktura u smislu odredaba čl. 3. Jedinim pravila o ugovoru o korištenju infrastrukture u međunarodnom željezničkom prometu (CUI – Dodatak E Konvenciji) podrazumijeva sve željezničke pruge i stabilne instalacije ukoliko su nužne za prometovanje željezničkih vozila i sigurnost prometa.

⁷⁷⁶ Čl. 26. st. 2. CIV-a. Drugi poduzetnik koji koristi istu infrastrukturu ne mora nužno biti željeznički poduzetnik.

⁷⁷⁷ Rapport explicatif, Bulletin 1/1996, str. 62. - 73., str. 69.

Ako prijevoz obavlja nekoliko uzastopnih prijevoznika na temelju jedinstvenog ugovora o prijevozu, u slučaju usmrćenja i osobne povrede putnika bit će odgovoran onaj prijevoznik koji je na temelju ugovora bio obvezan osigurati usluge prijevoza. U slučaju da uslugu prijevoza nije osigurao prijevoznik, nego zamjenski prijevoznik, solidarno će odgovarati samo ova dvojica prijevoznika.⁷⁷⁸ CIV konvencija ne poznaje solidarnu odgovornost više uzastopnih prijevoznika, već svaki prijevoznik odgovara objektivno za dio puta na kojem sam prevozi.⁷⁷⁹

Iz izloženoga možemo zaključiti da prijevoznik odgovara strogo, po načelu relativnog kauzaliteta, uz mogućnost oslobođenja od odgovornosti ako dokaže postojanje jednog od tri navedena oslobađajuća razloga i uzročne veze između tog razloga i štete. Međutim, slučaj koji je prouzročio štetu mora biti u direktnoj uzročnoj vezi sa željezničkim pogonom.⁷⁸⁰ Tako neće postojati pravo na naknadu štete uslijed smrti ako je putnik zadobio lakšu tjelesnu ozljedu u vlaku zbog naglog kočenja, a smrt je posljedica prometne nesreće koja se dogodila pri prijevozu kolima hitne pomoći do bolnice.⁷⁸¹

U skladu s čl. 31. CIV-a 1999., odredbe o odgovornosti prijevoznika za smrt ili osobne povrede putnika također će se primjenjivati u slučajevima ako se prijevoz željezničkih vozila obavlja trajektom, a navedene štete sukladno čl. 26. st. 1. rezultat su nezgode izazvane prometovanjem željeznice, koja se dogodila dok je putnik bio u tom vozilu, ulazio ili izlazio iz njega.

Ako je zbog izvanrednih okolnosti privremeno obustavljeno prometovanje željeznice te se prijevoz putnika obavlja drugim oblicima prijevoza, na štete koje nastanu tijekom

⁷⁷⁸ Čl. 26. st. 5. CIV-a. Ovakvo je rješenje razumljivo. Naime, kod prijevoza putnika, za razliku od prijevoza stvari, sa sigurnošću se može utvrditi na kojem je dijelu puta nastala povreda putnika te je slijedom toga prevladalo stajalište o odgovornosti prijevoznika na čijem je dijelu puta je nastala šteta. U prilog ovakvom rješenju stavovi su država koje su smatrale da solidarna (objektivna) odgovornost uzastopnih prijevoznika nije prihvatljiva iz razloga što do štete može doći u inozemstvu, na koje vlastiti prijevoznik nije mogao utjecati. Usporedi čl. 26. st. 4. CIV-a 1980.

⁷⁷⁹ Tako RADIONOV, *op. cit.*, bilj. br. 20., str. 128. i 129.

⁷⁸⁰ Sva prijevozna sredstva, osim broda, smatraju se opasnom stvari. Prema odredbama građanskog prava onaj koji njima upravlja odgovoran je za štetu koja proistekne iz upravljanja takvom stvari ili uslijed takve opasne djelatnosti po načelu kauzaliteta.

⁷⁸¹ Vidi RADIONOV, N.: Odgovornost prijevoznika za putnike i prtljagu u kopnenom prijevozu, Vladavina prava, Zagreb, br. 2, 2000., str. 137. Isto RADIONOV, *op.cit.*, bilj. br. 20., str. 131.

prijevoza nekim drugim prometnim sredstvom, prijevoznik također odgovara temeljem odredaba CIV-a.⁷⁸²

8.3.1.3.2. Granice odgovornosti

8.3.1.3.2.1. Vrijeme trajanja odgovornosti

Kao i kod drugih grana prijevoza, važno je utvrditi vrijeme trajanja odgovornosti prijevoznika. U skladu s ranije citiranim čl. 26. CIV-a st. 1., prijevoznik odgovara za štetu zbog smrti, osobne povrede ili neke druge tjelesne ili mentalne povrede, koja je rezultat nezgode proizišle iz prometovanja željeznice, a koja se dogodila dok je putnik bio u željezničkom vozilu, ulazio ili izlazio iz njega. Pod ulaskom, odnosno izlaskom, podrazumijeva se onaj trenutak kada postoji fizički kontakt između putnika i vlaka, primjerice kada putnik uhvati ručku na vratima vlaka, kada mu je noga na stepeništu, odnosno kada je taj fizički kontakt prestao. Nezgodom prilikom ulaska ili izlaska se smatra i slučaj kada je do prekida fizičkog kontakta došlo uslijed pada, a ozljeda je nastala tek udarom o peron.⁷⁸³ Po pitanju trajanja odgovornosti, odnosno kada odgovornost prijevoznika za smrt ili tjelesne ozljede započinje ili prestaje, postoje različita mišljenja. Čest je slučaj da se prihvaća stajalište prema kojem prijevoznik odgovara za navedene štete od trenutka kada putnik nakon što kupi kartu, uđe u čekaonicu, s tim da odgovornost prestaje u trenutku kada putnik nakon što napusti čekaonicu preda kartu na izlaznoj rampi. Međutim, postoje i ona stajališta prema kojima ugovorna odgovornost počinje kada se putnik popne u vozilo, a završi kada ga napusti.⁷⁸⁴ Budući da je vrijeme trajanja odgovornosti propisano CIV-om, iz tumačenja odredbe čl. 26. Konvencije možemo zaključiti da se u vrijeme za koje prijevoznik odgovara neće računavati vrijeme zadržavanja u željezničkoj stanici ili na peronu željeznice.⁷⁸⁵

⁷⁸² Čl. 31. st. 3. CIV-a 1999.

⁷⁸³ MUTZ, *op. cit.*, bilj. br. 732., str. 80.

⁷⁸⁴ O tome HAENNI, *op. cit.*, bilj. br. 734., str. 45.

⁷⁸⁵ Vidi poglavlje *Cestovni prijevoz*.

8.3.1.3.2.2. Visina odgovornosti

CIV konvencija svojim odredbama izričito predviđa ograničenje odgovornosti željezničkog prijevoznika. Prema odredbama čl. 30. st. 2. CIV-a, maksimalan iznos odšetnog zahtjeva utvrđuje se sukladno nacionalnom pravu koje u konkretnom slučaju dolazi do primjene. Ipak, kako bi zaštitila interese putnika, CIV 1999. utvrđuje gornju granicu odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti, tjelesne ozljede ili neke druge mentalne povrede, u iznosu od 175 000 PPV-a⁷⁸⁶ po putniku, kao paušalni iznos ili u godišnjoj renti, kada nacionalno pravo predviđa gornji iznos koji je manji od tog iznosa. Iz toga proizlazi da se na ograničenje odgovornosti prijevoznika kod međunarodnih prijevoza treba primijeniti CIV 1999. koji propisuje gornju granicu odgovornosti prijevoznika.⁷⁸⁷ U svakom konkretnom slučaju izračunavanje granice odgovornosti za osobne štete koje proistječu iz međunarodnog željezničkog prijevoza putnika izvršit će se usporedbom iznosa ograničenja iz CIV konvencije i relevantnih odredaba nacionalnog prava koje u tom slučaju dolazi do primjene. Međutim, do usporedbe dolazi tek nakon što se utvrdi opseg štete koju odšetni zahtjev obuhvaća. Ako nacionalno pravo priznaje mogućnost naknade svih šteta, imovinskih i neimovinskih, odšetni zahtjev u slučaju neimovinskih šteta glasit će na iznose koji predstavljaju uobičajenu nadoknadu takvih šteta u određenom pravnom poretku. U tom slučaju utvrđeni iznosi pribrajaju se imovinskim štetama i preračunavaju se u PPV. Ako ukupna naknada štete prelazi 175 000 PPV-a, a nacionalno pravo predviđa manji iznos, kako smo već istaknuli, putnik može potraživati iznos utvrđen CIV-om, dok će u slučaju kada stvarna šteta prelazi iznos iz CIV-a, a nacionalno pravo predviđa još više iznose ograničenja, do primjene doći odredbe nacionalnoga prava. S obzirom na ovakvo rješenje sadržano u CIV konvenciji, odgovor na pitanje visine odgovornosti, odnosno opsega odgovornosti željezničkog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika, predstavlja uvid u sudsku praksu.⁷⁸⁸

Međutim, prijevoznik gubi pravo na ograničenje odgovornosti propisane CIV konvencijom, odnosno nacionalnim pravom ukoliko je štetu propuzročio namjerno, ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta mogla nastupiti, čime CIV konvencija slijedi ona

⁷⁸⁶ Iznos predviđen Protokolom iz 1999. znatno je povećan u odnosu na ranije ograničenje odgovornosti. CIV iz 1980. predviđa granicu odgovornosti u iznosu od 70 000 PPV-a.

⁷⁸⁷ Čl. 30. st. 2. CIV 1999.

⁷⁸⁸ RADIONOV, *op. cit.*, bilj. br. 20., str. 142.

rješenja sadržana u novijim međunarodnim unifikacijskim instrumenatima iz područja odgovornosti.⁷⁸⁹

8.3.1.3.2.3. Opseg odgovornosti

Pitanje opsega naknade štete uređuju odredbe čl. 27., koje se odnose na naknadu štete u slučaju smrti, te čl. 28. CIV-a, koje se odnose na naknadu štete u slučaju osobne povrede putnika. Prema odredbama čl. 27. st. 1., prijevoznik odgovara za štete u slučaju usmrćenja putnika koje obuhvaćaju troškove vezane uz smrt, npr. troškove transporta tijela i pogrebne troškove.⁷⁹⁰ Radi se o imovinskim štetama za koje se može potraživati novčani ekvivalent.⁷⁹¹ Ako smrt ne nastupi odmah, sukladno odredbama st. 1. t. b) istog članka, moguća je kombinacija troškova vezanih uz liječenje, prijevoz i sl. (odšteta predviđena čl. 28.) i onih vezanih za kasniju smrt. Osobe koje je pokojnik uzdržavao ili imao pravnu obvezu uzdržavati imat će pravo na naknadu štete za izgubljeno uzdržavanje.

Prijevoznik će u slučaju osobne povrede ili bilo koje druge tjelesne ili mentalne povrede putnika prema odredbi čl. 28. CIV-a biti odgovoran za štete, u kojem slučaju naknada obuhvaća sve neophodne troškove liječenja i prijevoza te naknadu za gubitke zbog potpune ili djelomične nesposobnosti za rad ili zbog povećanih potreba ozlijeđenog putnika. Pod pojmom mentalne povrede podrazumijeva se, primjerice, šok kao psihičko stanje koje iziskuje medicinsku pomoć i skrb.⁷⁹² U ovom slučaju štete koje je prijevoznik obvezan naknaditi nabrojene su taksativno što znači da putnik osim njih ne može ostvariti pravo na naknadu drugih materijalnih troškova. Konvencija tako izričito priznaje minimum šteta koje se putniku, odnosno njegovim nasljednicima moraju nadoknaditi. Za sve ostale oblike osobnih šteta koje mogu nastati uslijed nezgode može se potraživati naknada štete samo ako takva mogućnost postoji prema uvjetima utvrđenim u nacionalnom zakonodavstvu. Ovim štetama pripadaju između ostalih, neimovinske štete, npr. naknada za pretrpljene boli i strah, naruženost gubitak životne aktivnosti i dr.⁷⁹³ Prema tome opseg

⁷⁸⁹ Čl. 48. CIV-a 1999.

⁷⁹⁰ Države u svojim nacionalnim pravima priznaju različite vrste šteta za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika. U svezi s tim detaljnije vidi BASEDOW, *op. cit.*, bilj. br. 20., str. 445., 446. i 448.

⁷⁹¹ S tim u vezi moramo naglasiti da je pitanje opsega odgovornosti prijevoznika regulirano jedino u međunarodnom željezničkom prijevozu. Ostale prijevozne grane o tome ne sadrže nikakve odredbe.

⁷⁹² O tome RADIONOV, *op. cit.*, bilj. br. 20., str. 138.

⁷⁹³ Čl. 29. CIV-a 1999.

naknade štete koji nastane uslijed smrti ili tjelesne ozljede tijekom međunarodnog prijevoza putnika predstavlja kombinaciju naknade imovinske štete prema pravilima CIV-a te naknade moguće neimovinske štete u opsegu kako ga propisuje nacionalno pravo. Štete iz čl. 27. st. 2. (naknada za izgubljeno uzdržavanje osobama koje je putnik uzdržavao na temelju pravne osnove) i čl. 28. b) (koje obuhvaćaju naknadu za gubitke zbog potpune ili djelomične nesposobnosti za rad ili povećanih potreba), isplaćuju se u paušalnom iznosu, a ne u obliku doživotne rente. Međutim, odšteta se može na zahtjev oštećenog putnika ili druge ovlaštene osobe isplaćivati u obliku rente ako je plaćanje rente nacionalnim zakonima dopušteno.⁷⁹⁴ Sukladno odredbi čl. 27. st. 2., obeštećenje osobama koje je putnik uzdržavao bez pravne osnove određivat će se prema nacionalnom pravu koje se u konkretnom slučaju primjenjuje. Postojanje ili nepostojanje pravne osnove uzdržavanja važno je kod izbora mjerodavnog prava, hoće li se primijeniti odredbe CIV-a ili nacionalni propisi.

8.3.1.4. Nadležnost suda

Prema odredbama čl. 57. st. 1. CIV-a, postupci koji se temelje na Jedinostvenim pravilima mogu se pokretati pred sudovima država članica određenim ugovorom među strankama ili pred sudovima država stranaka na čijem teritoriju tuženik ima prebivalište ili uobičajeno boravište, svoje glavno mjesto poslovanja odnosno poslovnicu ili agenciju koja je zaključila ugovor o prijevozu. Osim pred navedenim, postupak se ne može pokrenuti na drugim sudovima.

U slučaju da je postupak koji je temeljen na Jedinostvenim pravilima u tijeku pred ovlaštenim sudom ili je presuda već donesena, ne može se pokrenuti nijedan novi postupak između istih strana na istoj osnovi, osim ako presuda suda pred kojim je pokrenut prvi postupak nije pravovaljana u državi u kojoj se pokreće novi postupak.

Međutim, pravo osobe na pokretanje postupka, utemeljeno na odgovornosti prijevoznika u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika, gasi se ako osoba koja ima to pravo ne podnese jednom od prijevoznika pisanu obavijest o nezgodi putnika u roku od dvanaest mjeseci otkada je saznao za gubitak ili štetu. U slučajevima kada osoba ima pravo

⁷⁹⁴ Čl. 30. st. 1. CIV-a 1999. Naš ZOO iz 2005. dopušta mogućnost isplate naknade štete u obliku novčane rente (čl. 1088.).

usmeno obavijestiti prijevoznika o nezgodi, prijevoznik će joj izdati pisanu potvrdu o usmenoj obavijesti.

Prema odredbi čl. 55. st. 1., ako se radi o prijevozu prema jednom ugovoru, koji obavlja nekoliko uzastopnih prijevoznika, potraživanja se mogu postaviti protiv prvog ili posljednjeg prijevoznika, kao i protiv prijevoznika koji ima glavno mjesto poslovanja ili poslovnicu ili agenciju koja je zaključila ugovor o prijevozu u državi gdje putnik ima stalno ili uobičajeno boravište.

U slučaju pokretanja postupka protiv jednog od prijevoznika, pravo tužitelja gasi se u odnosu na ostale prijevoznike.

U skladu s odredbama čl. 58. st. 2. pravo na pokretanje postupka ne gasi se:

- a) ako u roku od 12 mjeseci osoba koja ima pravo dađe zahtjev jednom od prijevoznika određenih u čl. 55. st. 1.;
- b) ako je u roku predviđenom u čl. 58. st. 1. prijevoznik koji je odgovoran, saznao za nezgodu putnika na neki drugi način;
- c) ako obavijest o nezgodi nije dana ili je dana kasnije zbog okolnosti za koje osoba koja ima pravo nije odgovorna;
- d) ako osoba koja ima pravo dokaže da je nezgoda nastala krivnjom prijevoznika.

Zakonski rok za pokretanje postupka za štete temeljene na odgovornosti prijevoznika u slučaju smrti ili osobne povrede putnika je:

- a) u slučaju putnika tri godine od dana nezgode;
- b) u slučaju drugih osoba koje imaju prava, tri godine od dana nakon smrti putnika, uz maksimum od pet godina od dana nakon nezgode.

Zakonski određen vremenski rok za pokretanje postupka na temelju ugovora o prijevozu jest godina dana. Iznimno taj je rok dvije godine u slučaju postupka za štetu nastalu kao posljedica radnje ili propusta koji je počinjen s namjerom da se izazove takva šteta, odnosno bezobzirno i sa svješću da bi takva šteta vjerojatno mogla nastupiti.⁷⁹⁵

⁷⁹⁵ Čl. 60. st. 1. CIV-a 1999.

8.3.2. Uredba 1371/2007

U cilju zaštite korisničkih prava putnika u željezničkom prijevozu kao ugovorno slabije strane te poboljšanja kvalitete i učinkovitosti putničkih usluga, a time i konkurentnosti željezničkog prijevoza u odnosu na druga prijevozna sredstva, EU je u okviru zajedničke prometne politike donijela Uredbu 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o pravima i obvezama putnika u željezničkom prijevozu.⁷⁹⁶

Uredbom 1371/2007 uređuju se sljedeća pitanja:

1. Odgovornost željezničkog prijevoznika u slučaju tjelesne ozljede i smrti putnika,
2. Osiguranje odgovornosti željezničkog prijevoznika za navedene štete,
3. Prava putnika u slučaju kašnjenja,
4. Zaštita i pomoć hendikepiranim osobama i osobama s ograničenom pokretljivošću koje putuju željeznicom,
5. Informacije koje moraju davati željeznička poduzeća, zaključivanje ugovora o prijevozu, sustav izdavanje karata, provedba računalnog sustava informiranja i rezervacije u željezničkom prijevozu,
6. Obveza željezničkih prijevoznika, upravitelja željezničkih postaja i tijela javne vlasti da osiguranju sigurnost na željezničkim postajama, općenita pravila za provedbu, te rješavanje pritužaba.⁷⁹⁷

Navedene odredbe uređuju temeljna prava uvedena Uredbom čija se primjena od 3. prosinca 2009. godine ne može isključiti na razini države članice.

S obzirom na predmet naše obrade, u daljnjem izlaganju dat će se prikaz rješenja koja se odnose na naknadu štete u slučaju smrti i tjelesne ozljede putnika.

⁷⁹⁶ O Uredbi 1371/2007 i pravima koja se njome uvode vidi MUDRINIĆ, M.: Treći željeznički paket: otvaranje tržišta međunarodnog prijevoza putnika te prava i obveze putnika u međunarodnom prijevozu, Treći međunarodni stručni i znanstveni kongres «Upravitelji željezničke infrastrukture», Rogaška Slatina, Slovenija, studeni 2007.

⁷⁹⁷ Čl. 1. Uredbe 1371/2007.

8.3.2.1. Područje primjene

Vrste prijevoza na koje se primjenjuju odredbe i uvjeti iz Uredbe 1371//2007 jesu:

1. Putovanja i usluge željezničkog prijevoza unutar EU, koje obavlja željeznički prijevoznik (jedan ili više njih) s licencijom EU izdanom u skladu s Direktivom Vijeća 95/18/EZ od 19. lipnja 1995. o licenciranju željezničkih poduzeća.⁷⁹⁸
2. Prijevozi u treće zemlje ili iz njih s kojima je EU sklopila ugovor o željezničkom prijevozu.
3. Stupanjem na snagu Uredbe odredbe čl. 9., 11., 12., 19., čl. 20., st. 1 i čl. 26. primjenjuju se na sve usluge željezničkog prijevoza putnika u cijeloj EU.⁷⁹⁹
4. Država članica može, s iznimkom odredaba iz t. 3. čl. 2., na transparentnoj i nediskriminirajućoj osnovi odobriti izuzeće od primjene odredaba ove Uredbe na domaće usluge željezničkog prijevoza za određeno razdoblje koje ne može biti duže od pet godina i koje se može obnoviti dva puta, svaki put najduže za pet godina što znači da taj rok može biti i manji od pet godina.
5. S iznimkom odredaba iz st. 3. čl. 2., država članica može izuzeti usluge gradskog, prigradskog i regionalnog željezničkog putničkog prijevoza od primjene odredaba Uredbe pri čemu države članice u primjeni ovih definicija uvažavaju sljedeća mjerila: udaljenost, učestalost usluga, broj planiranih postaja, upotrijebljeni vozni park, sheme izdavanja karata, fluktuacije broja putnika između usluga u razdoblju najgušćeg prometa i izvan tog razdoblja, šifre vlakova i vozne redove.⁸⁰⁰
6. Država članica može odobriti izuzeće od primjene odredaba ove Uredbe za posebne prijevoze ili usluge, iz razloga što se značajan dio putničke usluge, uključujući najmanje jedno predviđeno mjesto zaustavljanja, nalazi izvan EU. Riječ je dakle, o međunarodnim prijevozima na koje se Uredba u pravilu primjenjuje u cijelosti.
7. U slučaju navedenih izuzeća države članice dužne su obavijestiti Komisiju o svim odobrenim izuzećima po svim osnovama, koja će procijeniti njihovu dopuštenost u skladu s navedenim odredbama Uredbe. Ako smatra potrebnim Komisija će

⁷⁹⁸ OJ EU, L 143, 27. 6. 1995., str. 70. Direktiva je izmjenjena i dopunjena Direktivom 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, OJ EU, L 164, 30. 4. 2004., str. 44.

⁷⁹⁹ Vidi str. 243. i 244.

⁸⁰⁰ Za razlikovanje usluga gradskog, prigradskog i regionalnog željezničkog putničkog prijevoza, države članice primjenjuju definicije iz Direktive Vijeća 91/440/EZ od 29. 7. 1991. o razvoju željeznica Zajednice.

poduzeti odgovarajuće mjere ako takvo izuzeće nije u skladu s odredbama citiranog članka. O svim odobrenim izuzećima Komisija će najkasnije do 3. prosinca 2014. godine. Europskom parlamentu i Vijeću dostaviti izvješće o izuzecima odobrenim u skladu sa st. 4., 5. i 6. Uredbe.⁸⁰¹

Pod prijevozom unutar područja EU razumijevaju se svi prijevozi, bez obzira radi li se o domaćem prijevozu unutar jedne države članice EU ili o prijevozu između dviju ili više država članica. Iako Uredba 1371/2007 predviđa kogentnost svojih odredaba,⁸⁰² pojedina država, kako smo rekli, može za domaće prijevoze, kao i za gradske, prigradske i regionalne prijevoze predvidjeti izuzeća od primjene svih odredaba osim onih taksativno navedenih u čl. 2. st. 3 - 5 Uredbe 1371/2007.

Kogentne norme za koje nije moguće predvidjeti izuzeća uređuju sljedeća pitanja:

- a) dostupnost karata, isprava o direktnom prijevozu i rezervacijama (čl. 9),
- b) minimalnu odgovornost prijevoznika za putnike i prtljagu (čl. 11),
- c) osiguranje od odgovornosti prijevoznika (čl. 12)
- d) pravo na prijevoz osoba s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti (čl. 19)
- e) pravo osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti na informiranost o uvjetima pristupa u željeznička vozila i uslugama u vlaku (čl. 20. st. 1.)
- f) osobnu sigurnost putnika (čl. 26.).

Osim navedenih izuzeća, moguće je još jedno, i to ono kada se radi o međunarodnim prijevozima, na koje se Uredba primjenjuje u cijelosti, ostavljajući pritom mogućnost da države članice u prvom prijelaznom razdoblju na transparentan i nediskriminirajući način odrede izuzeće od primjene Uredbe.⁸⁰³

8.3.2.2. Odgovornost prijevoznika prema Uredbi 1371/2007

Kako smo ranije izložili, međunarodni prijevoz putnika željeznicom uređen je CIV-om 1999. Budući da se Uredbom 1371/2007 uređuje sadržajno jednako područje koje je već

⁸⁰¹ Čl. 2. Uredbe 1371/2007.

⁸⁰² Vidi *infra*, str. 245.

⁸⁰³ Čl. 2. st. 6. Uredbe 1371/2007. Vidi Regulation 1371/2007 on rail passenger rights na internetskoj stranici http://ec.europa.eu/transport/passengers/rail/national_exemptions_en.htm.

uređeno međunarodnom Konvencijom čije su stranke ujedno i države članice EU te su njezine odredbe na snazi i na području EU, drugačijim uređenjem pitanja prava putnika Uredbom 1371/2007 od onog sadržanog u CIV konvenciji, došlo bi do sukoba sekundarnog zakonodavstva EU i međunarodnog ugovora.⁸⁰⁴ Stoga je Uredba 1371/2007 odgovornost željezničkog prijevoznika za putnike uredila izravnom primjenom odredaba CIV konvencije o navedenom pitanju, dok se Uredbom 1371/2007 samostalno uređuje odgovornost za dodatna prava kojima se poboljšava pravni položaj putnika, koja nisu sadržana u CIV konvenciji. Ovakvim rješenjem spriječen je sukob dvaju izvora prava te je osigurano jedinstveno pravno uređenje pitanja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u domaćem i međunarodnom prijevozu putnika željeznicom unutar EU, ali i između EU i trećih država.⁸⁰⁵

Prema čl. 4. Uredbe, sklapanje i provedbu ugovora o prijevozu te osiguravanje informacija i karata, uređuju odredbe CIV-a koje postaju sastavnim dijelom Uredbe kao Prilog I. Time su odredbe CIV konvencije u pogledu odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u cijelosti implementirane u samu Uredbu. U skladu s tim prijevoznik je odgovoran za gubitak ili štetu koja za posljedicu ima smrt, osobnu ozljedu ili neku drugu tjelesnu ili mentalnu štetu nanesenu putniku, koja je rezultat nesreće u željezničkom prometu koja se dogodila dok je putnik bio u željezničkom vagonu, ulazio ili izlazio iz njega, bez obzira na korištenu infrastrukturu. Prijevoznik za navedene štete odgovara objektivno uz mogućnost oslobođenja od odgovornosti u tri navedena slučaja:

- a) ako je nesreća izazvana okolnostima koje nisu povezane sa željezničkom djelatnošću i koje prijevoznik unatoč tome što je poduzeo mjere koje se zahtijevaju u danim posebnim okolnostima, nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti;
- b) ako je nesreća posljedica krivnje putnika;
- c) ako je nesreća posljedica ponašanja treće osobe koju prijevoznik nije mogao spriječiti i čije posljedice nije mogao izbjeći niti uporabom dužne pažnje s obzirom na specifične okolnosti slučaja; drugo željezničko poduzeće koje koristi istu željezničku infrastrukturu ne smatra se trećom stranom.

U slučaju kada željezničko poduzeće pobija svoju odgovornost za tjelesnu ozljedu putnika kojeg prevozi, ono i u tom slučaju mora uložiti razuman napor da pomogne

⁸⁰⁴ Vidi *supra*, str. 18. - 21.

⁸⁰⁵ RADIONOV i dr., *op. cit.*, bilj. br. 50., str. 112.

putniku koji zahtijeva naknadu štete od trećih osoba. I ovom odredbom nastoji se putnike zaštititi u ostvarivanju njihovih prava s osnova naknade štete koju putnik potražuje.

Putnik ili njegovi nasljednici imaju pravo na naknadu imovinske štete zbog smrti liječenja, gubitka potpune ili djelomične radne sposobnosti, gubitka zarade ili uzdržavanja te povećanih životnih potreba.⁸⁰⁶ Visina naknade ovih šteta ograničena je na iznos od 175 000 PPV-a (oko 220 000 eura) ako je nacionalnim pravom predviđeno niže ograničenje odgovornosti. Putnicima također pripada i pravo na naknadu daljnjih šteta ako je ono predviđeno nacionalnim zakonodavstvom države članice i to iznad iznosa ograničenja odgovornosti od 175 000 PPV-a do punog iznosa nastale štete.⁸⁰⁷

Odredbe o odgovornosti prijevoznika kogentne su naravi. Prema odredbi čl. 6. Uredbe, obveze prema putnicima koje proizlaze iz Uredbe ne mogu se ograničiti niti se od njih može odstupiti, posebice ne klauzulom o odstupanju ili ograničavajućom klauzulom u prijevoznom ugovoru. Međutim, željeznička poduzeća mogu ponuditi povoljnije ugovorne uvjete od onih utvrđenih Uredbom. U skladu s tim, Uredba prihvaća rješenja međunarodnih unifikacijskih instrumenata o kogentnosti onog dijela odredbi koje se odnose na odgovornost prijevoznika prema kojima se odgovornost prijevoznika ne može unaprijed ograničiti ili isključiti. Međutim, dopušteno je ugovorom povišati iznose ograničenja odgovornosti ili prihvatiti druge uvjete kojima bi se poboljšala pravna pozicija putnika. Navedena rješenja nalazimo i u Uredbi (EZ) br. 2027/97 izmijenjenoj Uredbom 882/2002 u pogledu zračnog prijevoza putnika te Uredba EU 392/2009 o odgovornosti pomorskih putničkih prijevoznika u slučaju nesreće.

Budući da smo odredbe o odgovornosti željezničkog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika analizirali u ranijem izlaganju o tome vidi *supra* poglavlje 8.3.1.3.

8.3.2.3. Predujam

U pogledu iznosa naknade štete u slučaju smrti i tjelesne ozljede putnika u željezničkom prijevozu značajna novina odnosi se na plaćanje predujma što je regulirano

⁸⁰⁶ Čl. 27. - 28. CIV 1999.

⁸⁰⁷ Čl. 29. u svezi s čl. 30. CIV 1999. Vidi *supra*, t. 8.3.1.3.2.2. i t. 8.3.1.3.2.3.

čl. 13. Uredbe 1371/2007.⁸⁰⁸ Prema istom prijevoznik je u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika, kako je propisano čl. 13. Poglavlja III., dužan u razdoblju od 15 dana od dana utvrđivanja identiteta osobe s pravom na naknadu štete isplatiti predujam koji je nužan za podmirenje neposrednih ekonomskih potreba u minimalnom iznosu od 21 000 eura po putniku u slučaju smrti. Ukoliko navedeni iznos pretvorimo u PPV, predujam bi iznosio oko 18 000 PPV-a što je više u odnosu na ranije spomenutu Uredbu br. 392/2009 i Uredbu br. 2027/97, kako je izmijenjena Uredbom 889/2002, koje utvrđuju predujam u visini od 16 000 PPV-a. Budući da je iznos predujma u željezničkom prijevozu izražen u eurima, njegov će iznos prilikom preračunavanja u PPV biti podložan promjenama, što će ovisiti o odnosu vrijednosti eura prema PPV-u. Predujam je nepovratan te se računa u kasnije iznose naknade štete, osim u slučajevima kada je šteta nastala zbog nemara ili pogreške samog putnika ili ako je predujam isplaćen trećoj osobi koja na to nije ovlaštena. Međutim, plaćanje predujma ne predstavlja ujedno i priznanje odgovornosti. Ovdje moramo naglasiti da CIV 1999. ne sadrži odredbe o predujmu iako je ovaj institut ugrađen u neke novije međunarodne prijevozne instrumente.

8.3.2.4. Osiguranje

Novost koju uvodi Uredba odnosi se na osiguranje odgovornosti željezničkih prijevoznika. Prema čl. 12. «Odredba izrečena čl. 9. Direktive 95/18/EC o osiguranju putnika, željezničke kompanije obvezne su adekvatno se osigurati te postići potrebne dogovore za ispunjenje ovog članka. O važnosti ovog pitanja govori i posebna odredba koja nameće obvezu Komisiji da podnose izvješće Europskom parlamentu i Vijeću u postavljanju minimalnog iznosa osiguranja željezničkih kompanija najkasnije do 3. prosinca 2010., kako bi se osigurala odgovarajuća implementacija navedene odredbe u praksi.⁸⁰⁹ Uvođenje obveznog osiguranja od odgovornosti željezničkog prijevoznika u iznosu ograničenja predviđenog Uredbom posebno je važno zbog vrlo velikih šteta koje mogu nastati tijekom izvršenja ugovora o prijevozu, zbog čega i sama zaštita putnika može doći u pitanje, najčešće zbog nelikvidnosti prijevoznika. Naime, sustav pravila o pravima

⁸⁰⁸ Institut predujma predstavlja rješenja novih međunarodnih konvencija (Montrealska konvencija iz 1999.) i Uredbe 392/2009.

⁸⁰⁹ Prema Prijedlogu uredbe, iznos minimalnog osiguranja po putniku bio je utvrđen u visini od 310 000 eura. Više o osiguranju u EU vidi Insurance of railway undertakings, European Commission, DG TREN. Dostupno na http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm - stranica posjećena 20. 02. 2010.

putnika u slučaju smrti ili tjelesne ozljede i narušenja zdravlja u željezničkom prijevozu koje donose CIV konvencija, odnosno Uredba 1371/2007 vrijedi samo u slučaju stvarne mogućnosti za naplatu štete. Uvođenjem obveznog osiguranja odgovornosti prijevoznika i stalnom kontrolom provedbe ove obveze od strane Komisije prava putnika u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika zaštićena su na najbolji mogući način.⁸¹⁰

Uz obvezno osiguranje od odgovornosti prijevoznika vezuje se i instrument izravne tužbe prema osiguratelju koji osigurava naplatu štete do granice osigurane svote, što je posebno važno u slučaju nastanka velikih šteta kod kojih će, uz prijevoznika, solidarno odgovarati i osiguratelj od odgovornosti.⁸¹¹

8.4. Domaći pravni propisi

8.4.1. Pojam i osnovna obilježja ugovor o prijevozu putnika u ZUPŽ

Odredbe ZUPŽ-a primjenjuju se na odnose koji nastanu iz ugovora o prijevozu putnika i stvari u unutarnjem i međunarodnom željezničkom prometu ako međunarodnim ugovorom nije drugačije određeno.⁸¹²

Prema odredbama čl. 5. ZUPŽ-a ugovorom o prijevozu putnika prijevoznik⁸¹³ se obvezuje putnika prevesti do određenog kolodvora, a putnik se obvezuje platiti odgovarajuću naknadu za prijevoz. Naknada za prijevoz cijena je prijevoza određena propisima Tarife za prijevoz putnika i prtljage.⁸¹⁴ Pored ove obveze, prijevoznik mora

⁸¹⁰ RADIONOV, *op. cit.*, bilj. br. 50., str. 113.

⁸¹¹ O izravnoj tužbi vidi *supra*, str. 58. - 63.

⁸¹² Čl. 1. ZUPŽ-a. Međunarodni željeznički promet u smislu odredaba ZUPŽ-a jest prijevoz putnika i stvari željeznicom iz inozemstva u Republiku Hrvatsku, odnosno iz Republike Hrvatske u inozemstvo, i prijevoz putnika i stvari preko teritorija Republike Hrvatske (čl. 4. t. 9.).

⁸¹³ Prema čl. 4. ZUPŽ-a prijevoznik je društvo HŽ-Hrvatske željeznice i druga pravne osoba koja obavlja željeznički prijevoz, a putnik je osoba koja na temelju ugovora ima pravo na prijevoz.

⁸¹⁴ Na hrvatskim željeznicama od 1. 4. 1995. godine vrijedi Tarifa za prijevoz putnika i prtljage, čije su odredbe razrađene po sljedećem sadržaju: 1. Opće odredbe; 2. Prijevozne isprave; 3. Cijena u prijevozu putnika i prtljage; 4. Zauzimanje sjedala; 5. Prekidanje putovanja; 6. Prelazak u 1. razred; 7. Putovanje duljim prijevoznim putem; 8. Putovanje u vlaku višeg ranga; 9. Prijevoz djece; 10. Uporaba i kontrola prijevoznih karata; 11. Vraćanje prijevozne cijene; 12. Rezerviranje sjedala, ležaja i postelja, 13. Vagoni za objedovanje i buffet vagoni; 14. Prijevoz prtljage; 15. Opće odredbe; 16. Ručna prtljaga; 17. Otpremljena prtljaga; 18. Reklamacija. Ovako prikazana tarifa sadržajno je nadopunjena odredbama za povlastice koje imaju pravo koristiti putnici. Uz Tarifu za prijevoz putnika i prtljage u domaćem prometu na snazi je od 01. 1. 1998. godine posebna tarifa kojom se uređuju cijene prijevoza. Posebni dodatak Tarifi za prijevoz putnika i prtljage čine propisi nazvani Tarifne udaljenosti koje sadržavaju popis pruga, abecedni popis kolodvora i stajališta i njihove međusobne udaljenosti te karta željezničke mreže hrvatskih željeznica. Vidi HLAČA, *op. cit.*, bilj. br. 486., str. 38. - 39.

putnika prevesti onom vrstom i razredom vlaka kako je to ugovoreno, a prema unaprijed objavljenom voznom redu,⁸¹⁵ i uz one uvjete udobnosti i higijene koji se s obzirom na vrstu vlaka i trajanje putovanja smatraju potrebnima. Izvan objavljenog voznog reda prijevoznik može putnika prevesti posebnim vlakom uz posebne ugovorene uvjete, ali samo ako je takav prijevoz posebno ugovoren s naručiteljem prijevoza (npr. izletnički, skijaški i sl. vlakovi). Naručitelj prijevoza osoba je koja u svoje ime za drugoga s prijevoznikom sklapa ugovor o prijevozu putnika i stvari.⁸¹⁶ Ako je posebno ugovoreno, putniku se mora osigurati označeno mjesto (tzv. rezervacija).⁸¹⁷ Putnik mora prije početka putovanja pribaviti putnu kartu, osim ako na kolodvoru u kojem počinje putovanje nema putničke blagajne ili ona u vrijeme dolaska vlaka nije uredovala, kartu je dužan pribaviti u vlaku. Karta je dokaz o sklopljenom ugovoru o prijevozu, ali se postojanje ugovora može dokazivati i na drugi način. Rok valjanosti putne karte određuje se Tarifom. Isto tako prijevoznik može odrediti valjanost voznih karata za povlaštene dane i druge prilike u prijevozu putnika. Prijevoznik može sklopiti ugovor o prijevozu s oboljelom osobom ili za koju postoji sumnja da je oboljela od neke zarazne bolesti samo ako su ispunjeni uvjeti predviđeni posebnim propisima. Ukoliko putnik tijekom prijevoza oboli od neke zarazne bolesti predviđene posebnim propisom, prijevoznik je dužan postupiti u skladu s tim propisima te putnika prevesti do najbližeg mjesta gdje ima mogućnost pružiti mu potrebnu liječničku pomoć.⁸¹⁸ Prijevoznik ne mora primiti na prijevoz osobu za koju se na temelju njezina ponašanja može opravdano pretpostaviti da će ga onemogućavati u izvršenju njegovih obveza prema drugim putnicima (pijane osobe, nasilnici i sl.). U slučaju da tijekom putovanja dođe do devijantnog ponašanja putnika koji uznemiruje druge putnike te ne poštuju propise o javnom redu, prijevoznik takvog putnika može iskrcati bez vraćanja naknade za prijevoz.⁸¹⁹

Putnik ima pravo odustati od ugovora prije nego što započne ugovoreni prijevoz uz pravo na povrat cjelokupne naknade. Ako putnik odustane od ugovora nakon početka putovanja, prijevoznik može zadržati dio naknade, kako je predviđeno Tarifom.

⁸¹⁵ Željeznički je prijevoznik dužan na uobičajeni način objaviti vozni red, te mora na vidljivom mjestu istaknuti izvadak iz voznog reda na svakom kolodvoru otvorenom za prijevoz putnika. Vozni red sadrži podatke o vremenu polaska i dolaska svih vlakova koji obavljaju putnički prijevoz.

⁸¹⁶ Čl. 4. t. 4. ZUPŽ-a.

⁸¹⁷ Čl. 6. ZUPŽ-a.

⁸¹⁸ Čl. 9. ZUPŽ-a.

⁸¹⁹ Vidi HORVAT, L.: Željezničko prometno pravo, Zagreb, 2004., str. 157.

Ukoliko prijevoz ne započne u ugovoreno vrijeme, putnik može odustati od ugovora uz pravo na povrat cjelokupne naknade. Putnik ima pravo u skladu s ugovorenim uvjetima u roku valjanosti putne karte prekidati putovanje na usputnim kolodvorima. Ako zbog prekida putovanja ne iskoristi putnu kartu ima pravo na povrat naknade za neproputovani dio, u skladu s Tarifom.

Ako izgubi vezu za nastavak putovanja zbog kašnjenja vlaka, izostanka vlaka ili prekida putovanja, a odgovornost nije na strani putnika, putnik ima pravo: a) zahtijevati da ga prijevoznik prvim sljedećim vlakom ili na drugi odgovarajući način preveze do određeno kolodvora; b) zahtijevati da ga prijevoznik vrati na polazni kolodvor uz povrat cjelokupne naknade; c) odustati od daljnjeg putovanja uz cjelokupni povrat naknade za neprijeđeni put; d) zahtijevati produljenje roka valjanosti vozne karte za vrijeme trajanja smetnji; e) zahtijevati plaćanje troškova noćenja u hotelu B kategorije, odnosno drugom odgovarajućem objektu, ako postoji mogućnost nastavka putovanja sljedećeg dana.⁸²⁰

U slučaju gubitka prijevoznih isprava prijevoznik nije dužan putniku vratiti naknadu za prijevoz niti mu izdati novu ispravu.

Prema odredbama čl. 18. ZUPŽ-a za štetu nastalu zbog kašnjenja vlaka ili prekida prometa prijevoznik odgovara na temelju pretpostavljene krivnje, a može se osloboditi od odgovornosti ako dokaže da kašnjenje vlaka ili prekid prometa nisu uzrokovani njegovom namjernom ili grubom nepažnjom.⁸²¹ Za navedene štete propisana je odgovornost prijevoznika do iznosa dvostruke naknade za prijevoz ako kašnjenje ili prekid nisu prouzrokovani njegovom namjernom ili grubom nepažnjom. To znači da ako prijevoznik ne uspije dokazati da šteta nije rezultat opisanog ponašanja neće moći ograničiti svoju odgovornost, odnosno odgovarat će do punog iznosa nastale štete.⁸²²

8.4.2. Odgovornost prijevoznika

8.4.2.1. Temelj odgovornosti

U domaćem zakonodavstvu materija o odgovornosti prijevoznika iz ugovora o prijevozu putnika sadržana je u čl. 16. - 20. ZUPŽ-a.

⁸²⁰ Čl. 14. ZUPŽ-a. Vidi HORVAT, *op. cit.*, bilj. br. 819., str. 158.

⁸²¹ Vidi ROMŠTAJN - VASILJ, *op. cit.*, bilj. br. 613., str. 64.

⁸²² Vidi JAKAŠA, B.: Novi zakon o ugovorima u željezničkom prometu, Privreda i pravo, Zagreb, br. 6, 1974., str. 39. GRABOVAC, *op. cit.*, bilj. br. 88., str. 135.

ZUPŽ u pogledu temelja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika sadrži sasvim jasne odredbe. Prema ZUPŽ-u, prijevoznik ili osoba koja po njegovu nalogu radi na prijevozu odgovaraju za štetu koja nastane zbog smrti, tjelesne ozljede ili duševne boli putnika prouzročene nezgodom od početka do završetka putovanja željeznicom te za štetu nastalu zbog kašnjenja vlaka ili prekida prometa⁸²³ na temelju relativnog kauzaliteta, odnosno relativne objektivne odgovornosti, uz mogućnost oslobođenja od odgovornosti samo u dvama slučajevima: 1. ako dokaže da je nesreća prouzročena krivnjom putnika; 2. uzrokom koji se nije mogao predvidjeti, izbjeći ili otkloniti (viša sila).⁸²⁴ Nadalje, za štetu koja nastane zbog smrti, oštećenja zdravlja ili ozljede putnika, prijevoznik odgovara po općim propisima o odgovornosti za štetu, što znači da će se primijeniti odredbe ZOO-a.⁸²⁵ Iako je temelj odgovornosti nedvojbeno utvrđen, upućivanje odredbe *lex specialisa* na opće propise građanskog prava o odgovornosti za štetu nije prihvatljivo rješenje, budući da prometna nesreća predstavlja građanski delikt koji je osnova za izvanugovornu (deliktnu) odgovornost. Time se postavlja problem opsega odgovornosti, odnosno koje će se vrste šteta naknađivati, te pitanje ograničenja visine naknade štete. Zanimljivo je da naš ZUPŽ uopće ne sadrži odredbe o ograničenju odgovornosti pa stoga odgovore na ova pitanja moramo potražiti u ZOO-u.

U svezi s izloženim navest ćemo neke primjere iz sudske prakse.

U slučaju u kojem je odlučivao Vrhovni sud Republike Hrvatske u postupku revizije radilo se o teškoj tjelesnoj ozljedi putnice koja je prilikom izlaska iz vlaka na željezničkom kolodvoru pala pod kotače te ostala bez obiju nogu. U konkretnom slučaju ispitano je jesu li sudovi nižeg stupnja pravilno primijenili odredbe materijalnog prava o podijeljenoj odgovornosti. U postupku je utvrđeno da je došlo do propusta konduktera koji nije upozorio putnike da se pripreme za izlazak na kolodvoru, što mu je bila obveza, kao i to da je dao znak za polazak, a da se nije prethodno uvjerio jesu li svi putnici izišli iz vlaka. Isto tako, prometnik je dao znak za polazak vlaka, a da se nije prethodno uvjerio da su svi

⁸²³ Čl. 16. ZUPŽ-a

⁸²⁴ ZUPŽ ne predviđa oslobođenje prijevoznika od odgovornosti za navedene štete ako je ona prouzročena ponašanjem treće osobe, koje prijevoznik nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti, za razliku od CIV-a 1999. (čl. 26. st. 2. toč. c.). Vidi GRABOVAC, *op. cit.*, bilj. br. 88., str. 143.; GRABOVAC, *op. cit.*, bilj. br. 16., str. 97.; vidi RADIONOV, *op. cit.*, bilj. br. 20., str. 129. - 147.

⁸²⁵ Čl. 19. ZUPŽ-a. Iznoseno zakonsko rješenje nije zadovoljavajuće te predstavlja samo okvir u uređenju ovako složenog pitanja, ostavljajući pritom brojne nedoumice u slučaju nastanka ovih vrsta štete.

putnici izišli iz vlaka. Sud je smatrao da su osobe koje rade za tuženika (prvenstveno konduker) prije nego što su dale znak za polazak vlaka morale uočiti da se tužiteljica nalazi s prikliještenom nogom na izlaznim vratima (većim dijelom tijela bila je izvan vrata) da su postupale dužnom pažnjom. U pogledu temelja odgovornosti za nastalu štetu Revizijski sud prihvatio je stajališta nižestupanjskih sudova. Prema odredbi čl. 16. ZUPŽ-a prijevoznik ili osoba koja po njegovu nalogu radi na prijevozu odgovara za štetu koja je nastala zbog smrti, tjelesne ozljede ili duševne boli putnika prouzrokovane nezgodom od početka do završetka putovanja željeznicom te za štetu nastalu zbog kašnjenja vlaka ili prekida prometa. Sukladno odredbi čl. 17. ZUPŽ-a, za te posljedice prijevoznik ne odgovara ako je nesreća ili nezgoda prouzrokovana krivnjom putnika ili uzrokom koji se nije mogao predvidjeti, izbjeći ili otkloniti. Za štetu koja nastane zbog smrti, oštećenja zdravlja ili ozljede putnika, prijevoznik odgovara po općim propisima o odgovornosti za štetu (čl. 19. ZUPŽ-a). Prema tome, prijevoznik odgovara bez obzira na krivnju temeljem objektivne odgovornosti. Prema općim propisima, imatelj opasne stvari može se u potpunosti ili djelomično osloboditi odgovornosti ako je oštećeni isključivo kriv, odnosno ako je djelomično pridonio nastanku štete. Međutim, u postupku nije dokazano da je šteta nastala krivnjom tužiteljice, kako je tvrdio tuženik, odnosno da je ona svojom krivnjom djelomično doprinijela nastanku štete, odnosno nije utvrđeno da je tužiteljica započela s radnjom izlaženja u trenutku kada su se vrata počela zatvarati i vlak kretati. Zbog toga je presuđeno da su pravilno primijenjene odredbe materijalnog prava o odgovornosti prijevoznika odnosno da putnica nije doprinijela nastanku štete.⁸²⁶

U presudi Općinskog suda u Zagrebu radilo se o slučaju u kojem je tužiteljica kao putnica stradala silazeći s vlaka pala pod njega, jer je vlak krenuo prije nego što je sišla na kolosijek. Tužiteljica je tom prilikom zadobila teške tjelesne ozljede, te s osnove istih potražuje naknadu materijalne i nematerijalne štete. Sud je u presudi naveo: «... Sud drži da je tuženik odgovoran za nastalu štetu tužiteljici temeljem odredbe čl. 173. Zakona o obveznim odnosima (...), dok na strani tužiteljice nije bilo nikakvog doprinosa štetnom događaju niti postoje drugi razlozi koji bi oslobađali tuženika od odgovornosti (...). Tužiteljica je povrijeđena prilikom silaska s vlaka u situaciji kada je vlak krenuo u trenutku njezinog silaska a da prethodno nije dan signal «spreman za polazak». Ovakvu situaciju tužiteljica nije mogla predvidjeti i izbjeći pa na njezinoj strani nema doprinosa štetnom

⁸²⁶ Presuda VSRH rev. 786/05-2; Presuda Županijskog suda u Osijeku br. GŽ-4391/04-2 od 16. 6. 2005. kojom je potvrđena presuda Općinskog suda u Đakovu br. P-50/04-15 od 1. 6. 2004. godine.

dogadaju. (...) Također treba reći i to da sukladno odredbi čl. 684. ZOO-a prijevoznik odgovara za sigurnost putnika od početka do završetka prijevoza te je dužan nadoknaditi štetu koja nastaje oštećenjem zdravlja, povredom ili smrću putnika izuzev ako je uzrokovana radnjom putnika ili stranim uzrokom koji se nije mogao predvidjeti, ni izbjeći ili ukloniti». U navedenom slučaju dokazni se postupak temeljio na dokazivanju eventualne krivnje prijevoznika za štetni događaj, premda se radi o objektivnoj odgovornosti. Rješavajući slučaj, sud je previdio prvenstvenu primjenu ZUPŽ-a kao *lex specialis*-a, prema kojem se nije uopće trebalo izvoditi dokaze o postojanju krivnje na strani prijevoznika. Sud je odgovornost prijevoznika za povredu osobnog integriteta putnika rješavao na temelju odredbe glave XIV. ZOO-a umjesto na temelju posebnog zakona.⁸²⁷

Odredbe o odgovornosti prijevoznika kogentne su naravi. Zakonom se zabranjuje da se Tarifom ili ugovorom predvide odredbe o odstupanju od zakonskih odredaba u pogledu odgovornosti prijevoznika koje bi korisnika prijevoza stavile u nepovoljniji položaj.⁸²⁸ U skladu s navedenim Tarifom ili drugim ugovornim odredbama ne može se isključiti u cijelosti ili djelomično zakonska odgovornost prijevoznika te se ne mogu predvidjeti odredbe kojima se prijevoznik potpuno ili djelomično oslobađa od odgovornosti predviđene ZUPŽ-om. Isto tako, ne može se prebaciti teret dokazivanja s prijevoznika odnosno predvidjeti povoljnija ograničenja od onih predviđenih Zakonom.⁸²⁹ Dakle, nije dopušteno ugovorno oslobađanje ili ublažavanje odgovornosti prijevoznika za štete koje nastanu tijekom prometovanja željeznicom. Međutim, ovom odredbom Zakon je omogućio korisniku prijevoza da, ukoliko prijevoznik na to pristane, za sebe može ugovoriti bolje i povoljnije uvjete prijevoza, zbog čega ne govorimo o apsolutnoj, već o relativnoj kogentnosti ovog dijela odredaba Zakona. I CIV konvencija sadrži sličnu odredbu o kogentnosti odredaba o odgovornosti prijevoznika, kojom se predviđa ništavnost odredaba ugovora o prijevozu koje odstupaju od Konvencije, iako poništenje takve odredbe ne znači ništavnost ostalih odredaba ugovora o prijevozu. Prijevoznik može preuzeti veću odgovornost i obveze od onih predviđenih Konvencijom.⁸³⁰

⁸²⁷ Presuda Općinskog suda u Zagrebu Pn-10470/97 od 18. 5. 1999.; cit. prema RADIONOV, *op.cit.*, bilj. br. 20., str. 143. i 144., vidi: FILIPOVIĆ, V.: Neka pitanja odgovornosti za štetu cestovnog i željezničkog prijevoznika, «Naša zakonitost», br. 9 -10/1987, str. 1082. Vidi presudu VSRH Rev-885/85 od 17. 12. 1985.

⁸²⁸ Čl. 2. ZUPŽ-a; vidi ROMŠTAJN - VASILJ, *op. cit.*, bilj. br. 613., str. 64.

⁸²⁹ Čl. 2. ZUPŽ-a

⁸³⁰ Čl. 5. CIV-a 1999.

8.4.2.2. Visina odgovornosti

ZUPŽ ne sadrži odredbe o visini odnosno ograničenju odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti, oštećenja zdravlja ili ozljede putnika. Naime, u pogledu odgovornosti za navedene štete ZUPŽ upućuje na opće propise građanskog prava i ZOO, što znači da prijevoznik odgovara neograničeno, za sve vrste šteta, imovinske i neimovinske.⁸³¹ Ovakvo je rješenje neusklađeno s odredbama CIV-a 1999. budući da Konvencija svojim odredbama izričito predviđa ograničenje odgovornosti. Kada je riječ o međunarodnim prijevozima, za navedene štete primjenjuje se konvencijsko ograničenje u iznosu od 175 000 PPV-a⁸³² po putniku, kao paušalni iznos ili u godišnjoj renti, kada nacionalno pravo predviđa niži iznos ograničenja odgovornosti od iznosa propisanog CIV-om, iz čega proizlazi da se na ograničenje odgovornosti prijevoznika kod međunarodnih prijevoza treba primijeniti CIV 1999. koji propisuje najnižu granicu odgovornosti prijevoznika,⁸³³ dok će u domaćem prijevozu odgovarati neograničeno u skladu s općim propisima. U skladu s izloženim možemo zaključiti da rješenje pitanja visine, odnosno opsega odgovornosti prijevoznika u slučaju osobnih povreda putnika i u domaćem i u međunarodnom prijevozu predstavlja uvid u sudsku praksu.

Vrhovni sud Republike Hrvatske rješavao je o zahtjevu malodobnog tužitelja za naknadu štete koju je pretrpio povodom nezgode do koje je došlo kada je pokušao uskočiti u vlak u pokretu, ali u tom nije uspio, već je pao, kom prilikom su mu ruku i stopalo noge zahvatili kotači vagona. Na temelju čl. 21. st. 1. ZUPŽ-a iz 1974. koji je u vrijeme štetnog događaja bio na snazi propisana je odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti, oštećenja zdravlja ili tjelesne ozljede putnika. Odredbom čl. 118. tada mjerodavnog Zakona o osnovama sigurnosti u željezničkom prometu utvrđena je obveza svih osoba koji se kreću po željezničkom području i u vlakovima da se moraju pridržavati unutarnjeg reda u željezničkom prometu, te je utvrđena obveza željezničkih radnika da se brinu o pridržavanju unutarnjeg reda u željezničkom prometu, a u skladu s tim ovlašteni su

⁸³¹ U Republici Sloveniji pitanje odgovornosti prijevoznika za smrt, tjelesne ozljede i duševne boli putnika regulirano je čl. 22. Zakona o prevoznih pogodbah v železniškem prometu (u daljnjem tekstu: ZPPŽP), Uradni list RS, št. 61-2750/2000 u kojem je utvrđena visina naknade za navedene štete u iznosu od 8 000 000 tolara po putniku. Iznosi su utvrđeni u nacionalnoj valuti. Vidi više VLAČIĆ, P.: Omejitve višine odgovornosti v prevoznem pravu, Uradni list Republike Slovenije, Ljubljana, 2007., str. 128.

⁸³² Iznos predviđen Protokolom iz 1999. znatno je povećan u odnosu na ranije ograničenje odgovornosti. CIV iz 1980. predviđa granicu odgovornosti u iznosu od 70 000 PPV-a.

⁸³³ Čl. 30. st. 2. CIV-a 1999.

poduzimati konkretne mjere potrebne za sprječavanje narušavanja unutarnjeg reda (između ostalog i za očuvanje osobne sigurnosti putnika, a posebno se zabranjuje uskakati i iskakati iz vlaka dok je vlak u pokretu, te ulaziti u vlak ili izlaziti iz vlaka prije nego što stane na kolodvoru ...). Sud je nakon provedenog dokaznog postupka i utvrđenog činjeničnog stanja smatrao da je učestalost nedozvoljenog i opasnog ponašanja maloljetnika prilikom nailaska vlaka nalagala ovlaštenim radnicima tužene (prijevoznika) dodatnu pažnju u njihovu profesionalnom ponašanju, odnosno zahtijevalo od ovlaštenih željezničkih radnika poduzimanje konkretnih mjera radi uspostavljanja unutarnjeg reda na željezničkom području. Budući da tužena nije uspjela dokazati da šteta nije uzrokovana njezinom krajnjom nepažnjom, utvrđena je njezina neograničena odgovornost iako je nižestupanjskim presudama ustanovljena podijeljena odgovornost u omjeru 30% na strani tužene te 70% na strani malodobnog tužitelja. Iz navedenih razloga sud je utvrdio da prigovori revizije kojima se u cijelosti željelo otkloniti odgovornost tužene zbog isključive krivnje za štetu samog tužitelja, odnosno kojim se želi ograničiti odgovornost prijevoznika, nemaju osnova.⁸³⁴

8.4.2.3. Opseg naknade štete

Kada govorimo o naknadi štete prema odredbama nacionalnih propisa, ZUPŽ, kako je ranije izneseno nije precizan u formulaciji te upućuje na opće odredbe ZOO-a, dakle na odredbe *lex generalisa*, dajući samo okvir predmetnih šteta za koje se može tražiti odšteta. Prema odredbama ZOO-a, prijevoznik će odgovarati za cjelokupnu štetu koja nastane uslijed smrti ili tjelesne ozljede putnika, kojima pripadaju imovinske i neimovinske štete.⁸³⁵ Prijevoznik, dakle, odgovara neograničeno, temeljem relativne objektivne odgovornosti kako je utvrđena ZUPŽ-om. U navedenom slučaju prijevoznik je s osnova naknade imovinske štete dužan naknaditi, kako smo prije izložili, troškove pogreba, liječenja putnika od zadobivenih ozljeda i druge potrebne troškove u vezi s liječenjem te zaradu izgubljenu zbog nesposobnosti za rad.⁸³⁶ Osoba koju je poginuli uzdržavao ili ona koja je imala zakonsko pravo na uzdržavanje ima pravo na naknadu štete zbog gubitka

⁸³⁴ Presuda VSRH Rev-2754/1991-2 od 5. 3. 1992. – <http://sudskapraksa.vsrh.hr/supra/OdlukaTekst.asp?docID=3E28377> Presuda Okružnog suda u Varaždinu od 19. 10. 1990. br. GŽ-1094/90, kojom je potvrđena presuda Općinskog suda u Čakovcu od 16. 4. 1990. br. P-1186/89.

⁸³⁵ Vidi čl. 1045. ZOO-a iz 2005. Prema tome štetnik će odgovarati neograničeno te odgovara za sve vidove šteta.

⁸³⁶ Čl. 1093. ZOO-a iz 2005.

uzdržavanja.⁸³⁷ U slučaju tjelesne ozljede ili narušenja zdravlja, prijevoznik je dužan naknaditi troškove liječenja te zaradu izgublenu zbog nesposobnosti za rad za vrijeme liječenja, kao i naknadu zbog trajno povećanih potreba te umanjene mogućnosti njegova razvoja i životnih aktivnosti.⁸³⁸ Nadalje, oštećenik ima pravo na naknadu štete u slučaju povrede prava osobnosti (neimovinske štete), što proističe proistječe iz čl. 19. ZOO-a i čl. 1100. ZOO-a. Prijevoznik će biti dužan naknaditi štetu zbog pretrpljenih fizičkih i duševnih bolova, zbog smanjenja životne aktivnosti, naruženosti i straha. Pravo na naknadu navedenih šteta postoji neovisno o postojanju i naknadi imovinske štete.⁸³⁹ Međutim, treba skrenuti pozornost da formulacija čl. 16. ZUPŽ-a nije odgovarajuća i sasvim usklađena s relevantnim odredbama CIV-a. Naš zakonodavac govori o duševnoj boli kao šteti koja je različita od one koju CIV naziva osobnom povredom pri čemu bi se moglo zaključiti da bi putnik kod naknade neimovinskih šteta mogao iste zahtijevati samo za duševne boli, ali ne i za druge oblike neimovinskih šteta. Nadalje, moglo bi se zaključiti da su duševni bolovi jedini oblik štete nastale kao povreda duševnog integriteta za koje se može tražiti naknada imovinske odnosno neimovinske štete. Smatramo da bi se naš zakonodavac trebao voditi rješenjem čl. 28. CIV-a koji govori o tjelesnoj i mentalnoj povredi umjesto tjelesnoj ozljedi i duševnoj boli kako je utvrđeno čl. 16. ZUPŽ-a.⁸⁴⁰

8.4.3. Nadležnost suda

U našem unutarnjem željezničkom pravu, nadležnost sudova regulirana je općim odredbama Zakona o parničnom postupku, u kojem nema nikakvih specifičnih odredaba koje bi se odnosile na ovu vrstu sporova.⁸⁴¹

8.4.4. Zaključna razmatranja

Temeljem izloženoga, na ovom mjestu dat ćemo prikaz odnosa pravnih pravila koji uređuju pitanje odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika koje nastanu

⁸³⁷ Čl. 1094. ZOO-a iz 2005.

⁸³⁸ Čl. 1095. ZOO-a iz 2005.

⁸³⁹ Vidi *supra*, str. 105. - 110.

⁸⁴⁰ Više o tome vidi RADIONOV, *op. cit.*, bilj. br. 20., str. 140.

⁸⁴¹ Vidi *supra*, str. 115. - 116.

tijekom prijevoza željeznicom. Na međunarodnoj razini u uređenju navedene materije relevantne su odredbe CIV-a 1999. Njegovom ratifikacijom države članice Konvencije, od kojih su većina ujedno i članice EU, stvorile su za sebe određena prava ali i obveze vezano uz ovo područje uređeno CIV-om 1999. Budući da EU sudjeluje u stvaranju zajedničke prometne politike i donošenju pravnih pravila sekundarnog zakonodavstva EU u području željezničkog prijevoza, postavlja se pitanje nadležnosti EU vezano za međunarodni prijevoz. Naime, temeljem implicitnih vanjskih ovlasti EU, uređenjem određenog pitanja na razini EU stvara se isključiva međunarodna ovlast EU u tom području, dok se ovlast država članica gubi. Pitanja željezničkog imovinskog prometnog prava tradicionalno su se uređivala pravilima nacionalnog zakonodavstva država članica, koje su pojedinačno, u okviru svojih nadležnosti, pristupale međunarodnim višestranim ugovorima. Stranke ovih ugovora, međutim, nisu bile samo države članice EU. Donošenjem Uredbe EU 1371/2007, EU je zahvatila u nadležnost svojih država članica, koje su o navedenom pitanju bile obvezane međunarodnim ugovorom i time za sebe stvorile prava i obveze koje mogu biti različite u odnosu na rješenja koja donosi Uredba EU. U slučaju kada bi pitanja uređena Uredbom EU 1371/2007 bila na različit način uređena CIV konvencijom, otvorio bi se važan problem: s jedne strane države članice obvezane su međunarodnim ugovorom koji su ratificirale i koji je na snazi, a primjenjuje se na prijevoz između dviju ili više država članica EU, kao i na prijevoze između država članica EU i trećih država. S druge strane na prijevoze koji se odvijaju između država članica EU i unutar EU dolazi do izravne primjene Uredbe EU 1371/2007. Preuzimanjem nadležnosti uređenja imovinskopravnih pitanja iz područja prijevoza EU je oduzela državama članicama uređenje navedenih pitanja kako u području domaće regulative, tako i u području međunarodnih prijevoza. Navedeni razlozi ukazuju na iznimnu važnost usklađivanja sekundarnog prava EU, konkretno u području željezničkog prava, s međunarodnim ugovorima u tom području, kao i potrebu da ti odnosi budu jasno određeni.

Radi dodatnog pojašnjenja navedenih odnosa važno je spomenuti čl. 3. COTIF-a iz 1999. koja uvodi tzv. «isključujuću odredbu», posebno iz razloga što Konvencija pruža mogućnost pristupanja istoj regionalnih ekonomskih organizacija (EU).

U tom smislu čl. 3. st. 2. COTIF-a 1999. propisuje da obveze država članica koje su istodobno članice COTIF konvencije te članice EU ili država koje su članice Međunarodnog ugovora o europskom ekonomskom području, a koje proistječu iz same

Konvencije, neće imati prednost pred njihovim obvezama kao članicama EU ili država koje su stranke Međunarodnog ugovora o europskom ekonomskom području. U skladu s navedenom odredbom prilikom pristupanja EU COTIF konvenciji, bit će potrebno precizirati da se «isključujuća odredba», prema kojoj obveze država kao članica EU imaju prednost pred onima na koje su se ugovorno obvezale s COTIF konvencijom odnosi i na EU kao članicu OTIF-a. Osim toga, EU želi prilikom ulaska u OTIF i pristupanja COTIF-u pridržati pravo putem «isključujuće odredbe» da se određene odredbe COTIF-a ne primjenjuju u EU. Inicijativu za ulazak EU u članstvo OTIF-a i pristupanje COTIF konvenciji, Komisija je pokrenula još 2003. godine. Međutim, članstvo EU do danas nije ostvareno, što ukazuje na to da postoje značajni otpori o ovom pitanju.⁸⁴²

Budući da su odredbe Uredbe EU 1371/2007 usklađene s CIV-om 1999. možemo zaključiti da su prava putnika u postupcima naknade štete, kada je riječ o temeljima i visini odgovornosti, ujednačena. To znači objektivnu odgovornost prijevoznika za štete nastale zbog smrti i tjelesne ozljede putnika, dok su granice odgovornosti utvrđene u iznosu od 175 000 PPV-a. Još jednom moramo naglasiti da zakonodavstvo EU u pogledu zaštite putnika donosi rješenja kojima se poboljšava položaj putnika, u prvom redu kroz isplatu predujma oštećenima ili drugim ovlaštenim osobama s pravom na naknadu štete.

U domaćim prijevozima izvor prava predstavlja ZUPŽ, koji ne sadrži odredbe o ograničenju odgovornosti prijevoznika već upućuje na primjenu općih odredaba ZOO-a, a to znači neograničenu odgovornost prijevoznika, s tim da će prijevoznik prema ZUPŽ-u odgovarati temeljem relativne objektivne odgovornosti.

⁸⁴² O tome vidi Proposal for Council Decision on the conclusion by the European Community of the Agreement on the Accession of the European Community to the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980, as amended by the Vilnius Protocol of 3 June 1999, COM (2003) 696 final. Vidi *supra*, str. 17. - 21.

9. ZAKLJUČAK

Zaštita tjelesnog integriteta putnika predstavlja jedan od osnovnih zadataka suvremenog prijevoznog prava, a prijevoznikova odgovornost najvažniji institut u okviru ugovora o prijevozu putnika. Pravno uređenje toga pitanja opravdava činjenica da se radi o najvećem dobru koji može biti predmetom ugovora o prijevozu – životu putnika s jedne strane, ali i značajnom gospodarskom interesu prijevoznika, odnosno društva u cjelini s druge strane.

Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika imovinskopravne je naravi. Radi se o ugovornoj odgovornosti koja proistječe iz povrede prijevoznikove ugovorom preuzete obveze da putnika preveze do odredišta na vrijeme bez povrede njegova tjelesnog integriteta. Osnovna pretpostavka za postojanje odgovornosti jest činjenica da se radi o šteti koja je nastala zbog nezgode za vrijeme trajanja prijevoza.

U okviru obrade pitanja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika uočavamo kontinuirane napore usmjerene k ujednačavanju i unaprjeđenju pravnog uređenja navedene materije u svim prijevoznim granama. Bez postojanja međunarodnih unifikacijskih rješenja prihvaćenih na najširoj međunarodnoj razini, razvoj prijevoznog prava išao bi u pravcu nacionalnog i regionalnog uređenja što može dovesti do nesnalaženja i stvaranja pravne nesigurnosti. S tim je ciljem doneseno više unifikacijskih instrumenata privatnopravnog karaktera koji uređuju pitanje ugovora o prijevozu putnika, a u skladu s tim i pitanje odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika.

Dodatno uočavamo da je cjelokupan sustav odgovornosti prijevoznika za štete koje su predmetom naše obrade uređen pravnim aktima EU. Analizom njihovih rješenja možemo zaključiti da se pravo EU usklađuje s međunarodnim konvencijama uz strože pravno uređenje, što ujedno znači bolju zaštitu putnika u EU primjenom odgovarajućih propisa koje je EU donijela temeljem prenesenih ovlasti njezinih država članica u reguliranju privatnopravne materije koja uključuje ugovore o prijevozu putnika, a time i pitanje odgovornosti prijevoznika. Implementacija konvencijskih odredaba u cijelosti (CIV-a 1999., Montrealske konvencije iz 1999. god. te Atenske konvencije iz 2002. god.) u

sekundarno zakonodavstvo EU u uređenju pitanja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika, osigurava visok stupanj unifikacije predmetne materije, a time i kvalitetniju te učinkovitiju pravnu zaštitu koja nastane uslijed navedenih šteta.

Republika Hrvatska će, odlukom svojih građana na referendumu od 22. siječnja 2012. godine, a nakon ratifikacije u Saboru i u parlamentima država članica, postati članicom EU 1. srpnja 2013. godine. To posljedično znači da će morati prihvaćati i pravna pravila nove zajednice. Uredbe EU o kojima je bilo riječi u samom izlaganju akti su prava EU kojima se pravo njenih država članica u potpunosti ujednačuje pa će se od dana pristupanja Republike Hrvatske EU morati izravno primjenjivati. To ujedno podrazumijeva primjenu odredaba europskog prometnog prava što će uvelike doprinijeti osuvremenjavanju hrvatskog pravnog sustava.

U svezi s ovim pitanjem moramo uputiti na sljedeće. Uredbe EU iz područja ugovora o prijevozu putnika primjenjuju se na predmetne odnose između država članica EU, ali i na domaće prijevoze. U skladu s tim, putnici u EU uživaju podjednaku pravnu zaštitu. Navedeno uređenje u skladu je s pravnom prirodom o njihovoj izravnoj primjeni u državama članicama EU, budući da su Uredbe po pravnoj snazi iznad nacionalnih zakona ali i bilateralnih ugovora koji su zaključeni između samih država članica EU ili između država članica EU s drugim zemljama. U odnosu na međunarodne konvencije uredbe će se primjenjivati samo u slučajevima kada su stranke na koje se primjenjuje uredba ujedno i stranke međunarodne konvencije. Kako bi se izbjegli mogući problemi, pogotovo u slučaju neusklađenosti propisa EU s propisima međunarodnih konvencija, od posebnog je značenja uvođenje «isključujuće odredbe» u novije međunarodne unifikacijske instrumente (npr. COTIF iz 1999.) kojima se precizira odnos između obveza država članica EU, odnosno EU, te ugovorom preuzetih obveza koje su za države članice nastale s obzirom na činjenicu da su one ujedno i stranke međunarodnih konvencija. U tom smislu obveze država članica EU imaju prednost pred onima na koje su se ugovorno obvezale kao stranke međunarodnih konvencija, dok će konvencijske odredbe imati prednost pred pravom EU ako je stranka konvencije sama EU. Slijedom izloženoga, konvencijske odredbe primjenjivat će se samo na one međunarodne prijevoze kako su definirani pojedinim međunarodnim ugovorima između država stranaka konvencije, bilo da se radi o državi članici EU i drugoj državi nečlanici koje obvezuje međunarodna konvencija, bilo da se radi o onim državama koje nisu članice regionalne organizacije kakva je EU već su stranke samo međunarodne konvencije.

- Odgovornost prijevoznika za štete što ih pretrpi putnik u pojedinim prijevoznim granama nije uređena na jedinstven način. Sustav odgovornosti za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika možemo podijeliti prema pravnom temelju odgovornosti na: subjektivnu odgovornost (Atenska konvencija iz 1974. god.) te objektivnu odgovornost (konvencije kopnenog prijevoza, Montrealska konvencija iz 1999. god. i najnovija Atenska konvencija iz 2002. god.). Razloge za različito uređenje pitanja odgovornosti nalazimo u činjenici da su prijevozne konvencije nastajale u različitim vremenima (Varšavska konvencija iz 1929. god. čiji blagi temelji odgovornosti odgovaraju samo početnoj fazi razvoja zrakoplovstva), da procjene potencijalne opasnosti unutar pojedinih grana prijevoza nisu identične (kopneni prijevoz oduvijek se smatrao opasnom djelatnošću), tržišta na kojima pojedine prometne grane nastupaju različita su te konačno kao najvažniji razlog da je odgovornost za štetu u velikoj mjeri ovisna o zakonodavstvu pojedinih pravnih sustava.

Kroz izloženu materiju i usporedbu rješenja o odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u različitim granama prijevoza možemo zaključiti da je u pogledu temelja odgovornosti usvojena objektivna odgovornost prijevoznika, osim u pomorskom prijevozu i prijevozu unutarnjim vodama, na koje se analogno primjenjuju odgovarajuće odredbe pomorskog prava. Odgovornost prijevoznika u ovim dvama granama prijevoza temelji se na dokazanoj krivnji odnosno pretpostavljenoj krivnji ako se radi o štetama nastalim zbog smrti i tjelesnih ozljeda putnika koje su rezultat pomorske nezgode. Odgovornost temeljem pretpostavljene krivnje primjenjuje se i u zračnom prijevozu ako štete prelaze granice odgovornosti od 100 000 PPV-a. Međutim, donošenjem Atenske konvencije iz 2002. god. i u pomorski prijevoz uvodi se sustav objektivne odgovornosti prijevoznika čime će se u budućnosti ujednačiti odredbe o odgovornosti prijevoznika na međunarodnoj razini.

- S obzirom da nezgode koje mogu nastati tijekom prijevoza mogu rezultirati katastrofalnim štetnim posljedicama, suvremeno prijevozno pravo uvodi institut ograničenja odgovornosti prijevoznika kojim se odgovornost prijevoznika ograničava do iznosa predviđenih relativno kogentnim propisima pojedinih prijevoznih grana (primjerice, primjenom *opt-out clause* granice odgovornosti mogu se povećavati). Uvođenje instituta ograničene odgovornosti prijevoznika doprinosi jačanju konkurentnosti prijevoznika kako

na domaćoj tako i na međunarodnoj razini, ali i pojednostavljenju sudskih postupaka te lakšem i efikasnijem obeštećenju žrtava s pravom na naknadu štete, što je u skladu s novim institutima sadržanim u modernim međunarodnim unifikacijskim instrumentima (obvezno osiguranje, izravna tužba). Izostankom instituta ograničenja visine odgovornosti prijevoznici bi bili izloženi velikom financijskom riziku, što bi ugrozilo samu poduzetničku djelatnost.

Poseban problem u vezi s ograničenjem odgovornosti prijevoznika predstavlja iznos do kojeg je ograničena visina odgovornosti. Prema sadašnjem konvencijskom pravnom stanju, usporedbom iznosa ograničenja odgovornosti u različitim granama prijevoza zapažamo da je na međunarodnoj razini najniže ograničenje odgovornosti pomorskog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u iznosu od 46 666 PPV-a propisano Atenskom konvencijom iz 1974. god. kako je izmijenjena Protokolom iz 1976. god., s obzirom na činjenicu da Atenska konvencija iz 2002. god. koja propisuje ograničenje odgovornosti u prvom stupnju do 250 000 PPV-a, još uvijek nije stupila na snagu. U željezničkom prijevozu prema CIV-u 1999. iznos ograničenja odgovornosti utvrđen je u visini od 175 000 PPV-a dok kod cestovnog prijevoza prema CVR konvenciji iznosi 250 000 Górminal franaka. Međutim, s obzirom na izračun vrijednosti, to znači neograničenu odgovornost, jer Protokol iz 1978. CVR konvenciji koji propisuje granice odgovornosti u iznosu od 83 333 PPV-a, nije stupio na snagu. U unutarnjoj plovidbi na odgovarajući način primjenjuje se ograničenje odgovornosti iz Atenske konvencije iz 1974. izmijenjene Protokolom iz 1976. god. jer CVN konvencija, koja uređuje ugovore o prijevozu putnika u unutarnjoj plovidbi nije stupila na snagu, a prema kojoj bi prijevoznik za smrt i tjelesne ozljede putnika odgovarao u visini od 200 000 zlatnih franaka po putniku, ali bez troškova i kamata koji se nadoknađuju poviše iznosa šteta. Protokol CVN konvencije iz 1978. koji propisuje iznos ograničenja u visini od 66 667 PPV-a također nije stupio na snagu. Montrealskom konvencijom iz 1999. god. utvrđena je granica odgovornosti zračnog prijevoznika u prvom stupnju do iznosa od 100 000 PPV-a.

Analizom konvencijski rješenja, pravnih propisa EU te domaćih pravnih propisa o odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesnih ozljeda putnika u pojedinim prijevoznim granama uočavamo tendenciju ne samo pooštrenja odgovornosti u odnosu na temelj odgovornosti (uvođenje objektivne odgovornosti) već dolazi do značajnijeg povećanja granica odgovornosti kao i daljnju tendenciju jačanja zaštite putnika u usporednom pravu.

Bez obzira koliko bile visoke, granice odgovornosti moraju biti i u međunarodnim i nacionalnim propisima iskazane u obračunskoj jedinici *Posebni prava vučenja* (PPV) koja su 70-tih godina 20. stoljeća postala međunarodni standard nakon dugogodišnje uporabe francuskih *Gérminal* i *Poincaré* franaka. Danas su *Gérminal* franci zadržani u Konvenciji iz područja cestovnog prijevoza (CVR).

- Analizirajući ovu problematiku u odnosu na naše prijevozno pravo, možemo zaključiti da je pravno najuređenija grana zračnog prijevoza koja u cijelosti prihvaća odredbe Montrealske konvencije iz 1999. god. te propise EU o odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika. Zadovoljavajuća rješenja nalazimo u pomorskom prijevozu dok željeznički prijevoz zahtijeva izmjene i usklađivanje s CIV-om 1999. Nažalost, naše cestovno pravo i unutarnja plovidba nisu uređeni na odgovarajući način zbog čega je potrebno pristupiti izradi i donošenju posebnih propisa vodeći računa o rješenjima drugih prijevoznih grana.

- Također, posebno pitanje koje smo u ovom radu analizirali predstavlja gubitak prava na ograničenje odgovornosti prijevoznika. U međunarodnom prijevoznom pravu (Atenska konvencija iz 1974. izmijenjena Protokolima iz 1976. i 1990. god., CIV konvencija te Montrealska konvencija iz 1999. god. koja opisno određuje ponašanje koje dovodi do gubitka prava na ograničenje odgovornosti) prijevoznik gubi pravo na ograničenje odgovornosti ukoliko se utvrdi da je šteta posljedica namjere (*dolus*) ili ako je šteta učinjena sa sviješću i sa znanjem da će šteta vjerojatno nastupiti (*dolus eventualis, wilful misconduct*). Mišljenja smo da bi sustav odredaba o gubitku prava na ograničenje odgovornosti trebalo u svim konvencijama vezati uz ovaj izričaj, gdje je donja granica odgovornosti *dolus eventualis* a ne *krajnja nepažnja*. CVR konvencija cestovnog prava vezuju gubitak prava na ograničenje prijevoznika za štete koje su nastale kao posljedica *kvalificirane krivnje* prijevoznika (namjere ili krajnje nepažnje).

- Sustav odredaba o odgovornosti prijevoznika unutar obrađivanih prijevoznih grana karakterizira relativna kognitivnost pravnih normi. Međunarodni unifikacijski instrumenti kao i nacionalni propisi propisuju minimalnu odgovornost prijevoznika koja se pod prijetnjom ništavosti ugovornih odredaba koje bi eventualno išle u pravcu oslobođenja ili smanjenja od odgovornosti ili prebacivanju tereta dokaza koji je na prijevozniku neće moći mijenjati u njihovu korist na štetu ugovorno slabije strane, putnika. Mišljenja smo, s

obzirom da se radi o pravnom standardu koji štiti interese jedne i druge strane, prijevoznika i putnika, u te odnose ne bi trebalo dirati.

- Analizirajući sustav odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti ili tjelesnih ozljeda putnika pravno uređenje unutar pojedinih prijevoznih grana možemo zaključiti da je svaka grana prijevoza izgradila vlastiti sustav odgovornosti.

1. U području pravnog uređenja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u pomorskom prijevozu još uvijek važe principi Atenske konvencije iz 1974. kako je izmijenjena Protokolima iz 1976. i 1990. god.

Usporedbom odredaba međunarodnih unifikacijskih instrumenata u području odgovornosti pomorskog prijevoznika te nacionalnih propisa Republike Hrvatske, možemo uočiti da je PZ iz 2004. kojim je uređena navedena problematika, gotovo u cijelosti usklađen s važećom Atenskom konvencijom iz 1974. god. PZ kao i Atenska konvencija iz 1974. god. predviđa mogućnost ugovornog povišenja ograničenja odgovornosti prijevoznika s tim da ukupni iznos odštete po svim zahtjevima upućenim protiv prijevoznika ne može biti veći od Zakonom propisanih granica.

Atenska konvencija iz 2002. god. kao najnoviji međunarodni ugovor donosi bitne izmjene kako u pogledu temelja, tako i visine odgovornosti. Konvencija uvodi tzv. *opt-out clause*, čime se omogućava prihvaćanje viših iznosa ograničenja odgovornosti od onih predviđenih Atenskom konvencijom iz 2002. god. pa čak i uvođenje neograničene odgovornosti. Iako ovakvo rješenje ima nesumnjivih prednosti ono može dovesti do različitih pravnih rješenja u pojedinim državama, što za posljedicu može imati pravnu neizvjesnost i nesigurnost u pogledu obeštećenja putnika, čime bi i unifikacijski efekt Konvencije izostao. Atenskom konvencijom iz 2002. po prvi se put uvodi obvezno osiguranje ugovorne odgovornosti prijevoznika te institut izravne tužbe za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika koja oštećenome daje pravo da svaki zahtjev pokriven obveznim osiguranjem može ostvarivati izravno od osiguratelja odgovornosti (P&I kluba). Svrha uvođenja obveznog osiguranja i izravne tužbe ima za cilj osigurati potencijalnom tužitelju bržu i sigurniju naplatu dosuđenih naknada.

Konvencija iz 2002. god. također mijenja kriterij za primjenu graničnog iznosa ograničenja, prema kojoj je kriterij za ograničenje odgovornosti prijevoznika svaki putnik i svaki događaj posebno, dok se prema Atenskoj konvenciji iz 1974. god., iznos ograničenja

odgovornosti primjenjuje po putniku i putovanju neovisno o broju štetnih događaja, što praktično znači povećanje granica odgovornosti prijevoznika u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974. god.

U tom kontekstu značajno je spomenuti donošenje posebne Rezerve i IMO smjernica s ciljem usklađivanja zahtjeva Konvencije iz 2002. god. u odnosu na osiguranje odgovornosti za štete koje su proizišle iz terorističkog akta s mogućnostima i uvjetima tržišta osiguranja. Ovim dokumentima konstituiran je poseban sustav obveznog osigurateljnog pokrića podijeljenog na pokriće pomorskih i ratnih rizika, koje uključuje i pokriće za štete prouzročene terorističkim aktom uz utvrđene granice odgovornosti od 250 000 PPV-a po putniku, međutim, do iznosa svojevrsnog «općeg» ograničenja od 340 milijuna po događaju, prema tome koji je iznos manji.

Posebno se postavlja pitanje odnosa Republike Hrvatske prema Atenskoj konvenciji iz 2002. god. te sagledavanje mogućih pravnih i ekonomskih implikacija koje bi njezina primjena mogla izazvati kada Konvencija stupi na snagu. Iako je Republika Hrvatska stranka Atenske konvencije iz 1974. god., te njezinih Protokola iz 1976. god. i Protokola iz 1990. god., rješenja Atenske konvencije iz 2002. god. još uvijek nije prihvatila.

Razlog koji možemo navesti u korist prihvaćanja rješenja Atenske konvencije iz 2002. god. jest bolja i kvalitetnija zaštita putnika s obzirom da institut obveznog osiguranja za smrt i tjelesne ozljede putnika doprinosi višem standardu sigurnosti brodova što može utjecati na smanjenje broja pomorskih nezgoda. S druge strane, visoke granice odgovornosti utvrđene Atenskom konvencijom iz 2002. god. imat će značajne financijske učinke za naše pomorske prijevoznike (visoke premije i doprinosi osiguranja), što će se negativno odraziti na njihovo poslovanje, a također i na cijenu samog putničkog prijevoza.

Iako Atenska konvencija iz 2002. god., pruža putnicima puno veću zaštitu u odnosu na Atensku konvenciju iz 1974. god., Konvencija još nije stupila na snagu u najvećoj mjeri zbog neusklađenosti odredaba o naknadi štete s mogućnostima tržišta osiguranja, zbog čega Atenska konvencija iz 2002. god. predstavlja izvor *de lege ferenda*.

Države koje su stranke Atenske konvencije iz 1974. god. ili nekog od njezinih Protokola ukoliko se obvežu Atenskom konvencijom iz 2002. god. morat će otkazati

dotadašnje unifikacijske instrumente koji uređuju materiju ugovora o prijevozu putnika, što značajno doprinosi ujednačavanju međunarodnog uređenja navedene materije.

U odnosu na zakonodavstvo EU Uredbom EU 392/2009 u pravni sustav EU implementirane su odredbe Atenske konvencije iz 2002. god. Prihvaćanjem *opt-out clause* u odnosu na iznose ograničenja odgovornosti, Uredba će stvoriti novi sustav odgovornosti regionalnog karaktera, s važenjem samo u okviru EU, što zasigurno ne doprinosi unifikaciji na međunarodnoj razini.

Na kraju, možemo zaključiti da je za Republiku Hrvatsku neupitno prihvaćanje rješenja Atenske konvencije iz 2002. god., bilo prihvaćanjem same Konvencije, bilo izravnom primjenom Uredbe 392/2009 kada postane članicom EU. U tom pravcu i EU donijela je Odluku o pristupanju EU Atenskoj konvenciji iz 2002. god. što znači da će Republika Hrvatska kao dvadeset osma članica ove zajednice biti obvezna pristupiti samoj Konvenciji. Navedeni sustav odgovornosti predviđen Atenskom konvencijom iz 2002. god. primjenjivat će se u državama članicama EU od 31. prosinca 2012. godine bez obzira je li Konvencija stupila na snagu na međunarodnoj razini.

Budući da će primjena Uredbe biti obvezna, prijevoznici koji obavljaju prijevoz putnika trebaju se pripremiti na zahtjeve novog sustava odgovornosti: pooštrenu odgovornost, visoke iznose odgovornosti, obvezno osiguranje odgovornosti i pribavljanje svjedodžbe o navedenom osiguranju.

2. Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u unutarnjoj plovidbi još uvijek nije međunarodnopravno uređena jer Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage unutarnjim plovnim putovima iz 1976. (CVN) i Protokol iz 1978. CVN konvenciji iz 1976. god. još uvijek nisu stupili na snagu.

Nacionalni propis koji regulira pitanje prijevoza putnika u Republici Hrvatskoj jest Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda (ZPLUV) koji u odnosu na pitanje odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika upućuje na odgovarajuću primjenu Pomorskog zakonika.

Time ZPLUV u cijelosti bez iznimke prihvaća odredbe i rješenja PZ-a Republike Hrvatske u uređenju ugovora o prijevozu putnika unutarnjim vodama. Ovakvim rješenjem, tj. upućivanjem na primjenu odredaba PZ-a, zakonodavac je pitanje ugovora o prijevozu putnika, a time i odgovornosti prijevoznika, riješio na vrlo jednostavan i praktičan način. Iako se ovakvo rješenje može prihvatiti s obzirom na nedvojbene sličnosti pomorskog prijevoza i prijevoza unutarnjim vodama smatramo da su zanemarene važne razlike između ovih dviju vrsta prijevoza, zbog čega je *de lege ferenda* potrebno izmijeniti ZPLUV radi detaljnog uređenja ugovora o prijevozu putnika unutarnjim plovnim putovima, posebice u odnosu na pitanje odgovornosti prijevoznika i time stvoriti vlastiti pravni sustav. Na potrebu donošenja posebnih propisa upućuje i činjenica da će Republika Hrvatska kao članica EU ratificirati Atensku konvenciju iz 2002. god. što znači obvezu usklađivanja PZ-a s novim znatno strožim međunarodnim ugovorom čije bi se odredbe u tom slučaju primjenjivale i na unutarnju plovidbu.

U tom smislu potrebno je ukazati na nužnost donošenja međunarodnog ugovora kojim bi pitanje ugovora o prijevozu putnika u unutarnjoj plovidbi bilo regulirano na sustavan i jedinstven način, uvažavajući specifičnosti unutarnje plovidbe, a odredbe nacionalnog zakona o uređenju navedene materije temeljiti na tom ugovoru. Moguća rješenja trebalo bi tražiti u modernijim konvencijama iz područja pomorskog i zračnog prava, ali i u onima koji uređuju pitanje odgovornosti prijevoznika u kopnenom prijevozu. Smatramo da bi sustav normi u uređenju ugovora o prijevozu putnika trebao predstavljati kompromis spomenutih konvencijskih rješenja, čime bi se osigurala pravna ujednačenost i pravna sigurnost uz punu zaštitu svih sudionika prijevoznog poduhvata.

3. Odgovornost zračnog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika uređena je Konvencijom o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom prometu zrakom (Montrealska konvencija iz 1999. god.) koja je zamijenila 70 godina star Varšavski sustav. Donošenjem Montrealske konvencije iz 1999. god. odredbe o odgovornosti zračnog prijevoznika doživjele su značajne izmjene u pogledu temelja i visine njegove odgovornosti. Konvencija ukida granice odgovornosti kod prijevoza putnika te uvodi dvostupanjski sustav odgovornosti prema kojem u prvom stupnju prijevoznik odgovara po načelu objektivne odgovornosti, dok iznad te svote odgovara neograničeno i to na temelju pretpostavljene krivnje. Neograničena odgovornost prijevoznika predstavlja novost u pravnoj politici međunarodnog uređenja odgovornosti prijevoznika. Uvođenju

neograničene odgovornosti u zračnom prijevozu u velikoj mjeri doprinijeli su sporazumi prijevoznika IATA u pogledu šteta za smrt i tjelesne ozljede putnika. Smatramo da ovakav sustav odgovornosti na zadovoljavajući i pravičan način štiti interese zračnih prijevoznika s jedne strane te putnika kao potencijalnih oštećenika, za efikasnijom zaštitom, s druge strane.

Ovom krajnjem cilju doprinosi uvođenje instituta obveznog osiguranja prijevoznika u skladu s Konvencijom te instituta predujma kao nove kategorije u zaštiti interesa oštećenih putnika.

Iako su rješenja sadržana u Montrealskoj konvenciji iz 1999. god., dvostupanjski sustav odgovornosti te uvođenje objektivne odgovornost prijevoznika za štete u prvom stupnju poslužila kao model za uređenje odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u Atenskoj konvenciji iz 2002. god., postoje određene razlike između tih pravnih regulativa. Primjerice, iznos ograničenja odgovornosti prijevoznika u prvom stupnju utvrđen u Montrealskoj konvenciji iz 1999. god. iznosi 100 000 PPV-a po putniku i putovanju, dok je u Atenskoj konvenciji iz 2002. god. u prvom stupnju utvrđena granica odgovornosti u iznosu od 250 000 PPV-a po putniku i događaju. Odgovornost prijevoznika za pomorske nezgode u drugom stupnju prema Atenskoj konvenciji iz 2002. ograničena je na iznos od 400 000 PPV-a, dok će prema odredbama Montrealske konvencije iz 1999. god. prijevoznik odgovarati neograničeno. Prijevoznikova odgovornost i prema Montrealskoj konvenciji iz 1999. i Atenskoj konvenciji iz 2002. god. u drugom stupnju temelji se na pretpostavljenoj krivnji.

Na području EU u uređenju predmetne materije Uredbom EU 2027/97 iz 1997. godine koja je zamijenjena Uredbom EU br. 889/2002, u zakonodavstvo EU implementirane su odredbe Montrealske konvencije iz 1999. god. što je doprinijelo potpunijoj unifikaciji materije o odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika kroz zakonodavstvo EU. U daljnjoj zaštiti prava putnika EU je usvojila Uredbu 785/2004 za zračne prijevoznike iz EU, kojom se uređuju pitanja iz obveznog osiguranja. Uredba utvrđuje obvezno osiguranje za smrt i tjelesne ozljede putnika za komercijalne letove u iznosu od 250 000 PPV-a po putniku, što je znatno više od granica obveznog osiguranja od odgovornosti utvrđenih Montrealskom konvencijom iz 1999. god. Navedeni iznos od 250 000 PPV-a odgovara iznosu obveznog osiguranja predviđenog Atenskom konvencijom iz

2002. god, što ujedno znači kvalitetniju i sigurniju zaštitu putnika koja svoje zahtjeve temelje na rješenjima Uredbe 785/2004 u odnosu na Montrealsku konvenciju iz 1999. god.

Uredbom EU 2027/97 izmijenjenoj Uredbom 889/2002 i Uredbom EU 392/2009 iz područja pomorskog prijevoza, uveden je institut predujma uz propisani iznos od 16 000 PPV-a. Na međunarodnoj razini Montrealska konvencija iz 1999. god. zahtijeva od prijevoznika plaćanje predujma samo ako to zahtijevaju nacionalni propisi dok Atenska konvencija uopće ne sadrži ovu odredbu.

Donošenjem ZOSOZP-a iz 1998. Republika Hrvatska napravila je važan iskorak u reguliranju privatnopravne materije zračnog prijevoza. Na temelju prethodno izvršene analize zakonskih te konvencijskih odredaba u sustavu odgovornosti zračnog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika, možemo zaključiti da je Republika Hrvatska prepoznala važnost usklađivanja domaćeg zakonodavstva s modernim unifikacijskim instrumentima te je u svoje nacionalno zakonodavstvo u cijelosti implementirala odredbe Montrealske konvencije iz 1999. god. o odgovornosti prijevoznika za navedene štete. Učinjeno je to ZID ZOSOZP-om iz 2008. i ZID ZOSOZP-om iz 2009. god., kojima je nacionalno zakonodavstvo usklađeno i s pravom EU. Time je uvelike olakšala posljedice koje će nastupiti ulaskom Republike Hrvatske u novu zajednicu.

Mišljenja smo da bi zbog važnosti i brojnosti izmjena koje su nastupile usklađivanjem hrvatskog zračnog prijevoznog prava s međunarodnopravnim unifikacijskim instrumentima, radi lakše primjene ZOSOZP-a, bilo uputno objavljivanje pročišćenog teksta Zakona s preciznim i nedvojbenim zakonskim rješenjima. Time bi se osigurala pravna ujednačenost i pravna sigurnost.

4. Ugovori o prijevozu u željezničkom prijevozu na međunarodnoj razini regulirani su COTIF-om / Dodatkom A - CIV 1999. koji ne mijenja u bitnome odredbe o odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika u odnosu na CIV konvenciju iz 1980. god. zadržavajući kao temelj odgovornosti za navedene štete princip relativne objektivne odgovornosti prijevoznika. Najznačajnija izmjena učinjena CIV-om 1999. odnosi se na visinu odgovornosti prijevoznika tako da su granice odgovornosti povišene sa 70 000 PPV-a na 175 000 PPV-a.

CIV 1999. daje državama članicama mogućnost da određene slučajeve izuzmu od primjene konvencijskog sustava odgovornosti ukoliko one uključuju njihove državljane a dogodili su se na njihovu teritoriju. U tom slučaju posegnut će se za nacionalnim propisima čija prekomjerna primjena može umanjiti stupanj harmoničnosti konvencijskih rješenja.

Novina koju donosi CIV 1999. jesu odredbe koje uređuju pitanje opsega naknade štete za smrt i tjelesne ozljede putnika. Međutim, Konvencija utvrđuje samo minimum opsega i visine odštete, dok će se cjelokupna šteta ostvarivati primjenom odredaba nacionalnog prava. CIV 1999. ujedno je i jedini međunarodni ugovor koji uređuje navedeno pitanje na međunarodnoj razini, čije rješenje može poslužiti kao uzor u reguliranju ovog pitanja u drugim prijevoznim granama. Pritom smatramo da bi bilo poželjno donijeti preciznije i cjelovitije odredbe o ovom pitanju i time stvoriti odgovarajući pravni okvir na međunarodnoj razini bez upućivanja na primjenu nacionalnih propisa.

Temeljni propis kojim je uređena odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u željezničkom prijevozu u Republici Hrvatskoj jest Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (ZUPŽ), koji predstavlja *lex specialis* za ovu prijevoznu granu.

U pogledu temelja odgovornosti prijevoznika postoji usklađenost međunarodnog ugovora i ZUPŽ-a s tim da je odgovornost prijevoznika prema ZUPŽ-u u odnosu na CIV 1999. čak i stroža. Naime, prijevoznik se prema domaćem propisu uz klasične ekskulpacijske razloge ne može osloboditi odgovornosti zbog ponašanja treće osobe koje nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti. Inače ovaj ekskulpacijski razlog (ponašanje treće osobe) sadrže svi relevantni propisi (međunarodni i domaći) koji uređuju materiju ugovora o prijevozu putnika zbog čega smo mišljenja da bi odredbe ZUPŽ-a u tom dijelu trebalo uskladiti s konvencijskim rješenjima. ZUPŽ ne sadrži odredbe o ograničenju odgovornosti već upućuje na opće propise ZOO-a te predlažemo da se i ovo pitanje *de lege ferenda* uredi sukladno odredbama CIV-a 1999.

EU pitanje odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika regulira Uredbom 1371/2007 o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu, koja u potpunosti prihvaća rješenja CIV-a 1999. te obvezu isplate predujma, ali u iznosu od 18 000 PPV-a što je više u odnosu na druge prijevozne grane.

5. U cestovnom prijevozu ugovori o prijevozu putnika i prtljage na međunarodnoj razini regulirani su Konvencijom o ugovorima o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage cestom (CVR), izmijenjenom Protokolom iz 1978. god. kako bi se dotadašnja jedinica ograničenja odgovornosti izražena u *Gérminal* francima zamijenila novom jedinicom PPV-a. Međutim sam Protokol iz 1978. god. nije stupio na snagu.

U Republici Hrvatskoj ne postoji *lex specialis* kojim je uređena materija ugovora o prijevozu putnika u cestovnom prijevozu odnosno odgovornost prijevoznika za štete nastale zbog smrti i tjelesne ozljede putnika.

Na temelju provedene analize odredaba ove grane prijevoza možemo zaključiti da materija ugovora o prijevozu putnika u cestovnom prijevozu sa stajališta modernog prijevoznog prava nije regulirana na zadovoljavajući način. Pitanje odgovornosti prijevoznika za štete nastale zbog smrti i tjelesne ozljede putnika koje nastanu u domaćem prijevozu, umjesto općim odredbama ZOO-a valjalo bi *de lege ferenda* urediti posebnim propisom o ugovorima o prijevozu cestom kako je to učinjeno u drugim prijevoznim granama. S druge strane, CVR konvencija kao međunarodni izvor sa svojim rješenjima zastarjeli je pravni propis. Uz navedene zamjerke, jedan od najvažnijih praktičnih problema predstavlja izračun odgovornosti prijevoznika izražen u *Gérminal* francima. Stoga smatramo neophodnim izvršiti reviziju postojeće međunarodne Konvencije koja regulira odgovornost prijevoznika za predmetne štete. Prilikom usvajanja novih, modernijih rješenja, mišljenja smo da je potrebno zadržati rješenja o relativnoj objektivnoj odgovornosti prijevoznika, uz uvođenje PPV-a kao nove obračunske jedinice u sustav izračuna granica odgovornosti prijevoznika te prihvaćanje iznosa ograničenja odgovornosti kako je propisana CIV-om koji uređuje pitanje odgovornosti prijevoznika za tjelesne štete u željezničkom prijevozu. Mišljenja smo da će donošenjem novih pravnih regulativa zaživjeti kvalitetniji sustav odgovornosti prijevoznika u ovoj prijevoznoj grani, što će ujedno doprinijeti pravnoj sigurnosti i predvidivosti rješenja te boljoj zaštiti interesa ozlijeđenih putnika kao i članova obitelji smrtno stradalih putnika, ali i gospodarskih i tržišnih interesa prijevoznika.

Kako bi se pravna pozicija putnika u cestovnom prijevozu osnažila i ujednačila s onima u ostalim prijevoznim granama, EU je u uređenju navedene materije donijela Uredbu EU 181/2011 koja daje okvir za ostvarivanje prava na naknadu štete za smrt i tjelesne ozljede

putnika, propisujući samo iznose koji se mogu ostvariti nastankom štetnog događaja u visini od 220 000 eura odnosno 175 000 PPV-a po putniku, što odgovara onima iz Uredbe EU 1371/2007, kojom se uređuju prava putnika u slučaju predmetnih šteta u željezničkom prijevozu. Na ostala pitanja Uredba upućuje na primjenu odredaba nacionalnih zakonodavstava država članica, posljedica čega mogu biti i različita pravna rješenja u pojedinim državama članicama. Mišljenja smo da bi EU trebala uložiti dodatne napore kako bi ovu važnu materiju uredila na sveobuhvatniji i cjelovitiji način, usklađivanjem s rješenjima ostalih uredaba koje je EU donijela u ovom području, posebno onima iz područja odgovornosti željezničkog prijevoznika.

- U pogledu sudske prakse koja je u izradi ovoga rada korištena, možemo zaključiti da su sudovi rješavajući povodom zahtjeva oštećenih putnika, dosljedno primjenjivali konvencijska i zakonska rješenja. Sudska praksa kao izvor prava iznimno je važna kada pojedina pitanja nisu uopće regulirana ili ako konvencijske, odnosno zakonske odredbe nisu uvijek precizne i jasne.

- Univerzalna narav pravnog posla, ugovora o prijevozu putnika, često je međunarodno obilježen pa se s tim u vezi postavlja pitanje nadležnosti suda i mjerodavnog prava. Stoga je važno pravno normirati navedenu problematiku koja se aktualizira povodom tužbenih zahtjeva za naknadu štete nastale tijekom prijevoza. Kao glavni razlog uređenja navedenog pitanja jeste činjenica da su ta pitanja različito uređena u pojedinim nacionalnim zakonodavstvima dok konvencijska rješenja često nisu općeprihvaćena na međunarodnom nivou, a kada su i prihvaćena – ona uređuju samo pitanja međunarodne nadležnosti i priznanja stranih sudskih odluka unutar područja primjene određene konvencije. Materija sudske nadležnosti u Republici Hrvatskoj uređena je Zakonom o parničnom postupku (ZPP) dok je pitanje mjerodavnog prava uređeno Zakonom o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima (ZRSZ) odnosno primjenom kolizijskih pravila čiji su osnovni element poveznice koje upućuju na mjerodavno pravo (npr. mjesto zaključenja ugovora, mjesto nastanka štete, mjesto prebivališta prijevoznika ili putnika, državljanstva, državne pripadnosti broda itd.). U odnosu na analiziranu problematiku zapažamo da odredbe o mjerodavnom pravu od domaćih propisa sadrži samo Pomorski zakonik i ZOSOZP iz 1998. Stoga predlažemo da se ovo važno pitanje uredi u posebnom propisu svake prijevozne grane. U pogledu pitanja nadležnosti suda mišljenja smo da sporove koji nastanu iz ugovora o prijevozu putnika morem umjesto općinskih sude

trgovački sudovi kao specijalizirani za plovidbene sporove. Europsko međunarodno privatno i procesno pravo uređeno je Uredbama EU i to: Uredbom 593/2008 koja se odnosi pitanja mjerodavnog prava za ugovorne obveze (RIM I.) i Uredbom EU 44/2001 o sudskoj nadležnosti, priznanju i ovrsi odluka u građanskim i trgovačkim predmetima. Navedene Uredbe postat će dio pravnog poretka Republike Hrvatske pristupanjem Republike Hrvatske EU, koje će se izravno primjenjivati u na pravne odnose unutar Republike Hrvatske.

- Na kraju ovog prikaza dugogodišnjih napora u uređenju pitanja odgovornosti prijevoznika možemo zaključiti da su postignuti značajni rezultati u iznalaženju odgovarajućih pravnih rješenja. Tome je zasigurno doprinijela velika zainteresiranost međunarodne zajednice kako bi se na sustavan način uredilo pitanje odgovornosti prijevoznika, u prvom redu dužnosti naknade štete za smrt i tjelesne ozljede putnika, donošenjem i stupanjem na snagu odgovarajućih međunarodnih konvencija. U uređenju navedenog pitanja značajnu ulogu ima zakonodavstvo EU koje je u velikoj mjeri odredilo pravac budućeg uređenja ove materije. Unatoč tome, još uvijek postoje područja koja zahtijevaju revidiranje pojedinih međunarodnih dokumenata kao i popunjavanje postojećih pravnih praznina kako u međunarodnoj, tako i u domaćoj pravnoj regulativi.

Jedno od temeljnih principa uspješnog funkcioniranja sustava pravnog normiranja jest adekvatan stupanj usklađenosti nacionalnih zakonskih rješenja s rješenjima međunarodnih konvencija, kao i propisima EU, čime se postiže značajan stupanj predvidivosti i pravne sigurnosti u postupcima naknade štete. Krajnji cilj pravnog normiranja i uređenja ovog važnog instituta jest poboljšanje postojećih pravnih rješenja na način njihove prilagodbe zahtjevima i potrebama suvremenog načina života, kao i mogućnost njihove praktične primjene. Možemo se nadati, da će u budućnosti biti otklonjene različitosti u sustavu uređenja predmetne materije jer ne postoje razlozi zbog kojih bi pravna pozicija prijevoznika, odnosno putnika u različitim granama prijevoza bila različito uređena.

Moramo se također složiti s onim stajalištima i praktičnim rješenjima koja svojim promjenama relevantnih pravnih propisa iz područja odgovornosti prijevoznika nastoje poboljšati pravi položaj putnika, posebice u pogledu omogućavanja što brže, jednostavnije i cjelovitije naknade pretrpljene štete u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika.

Pravno uređenje odgovornosti prijevoznika za štete koje su predmetom obrade ove disertacije *de lege ferenda* ovisit će o pravnoj politici u domaćem i međunarodnom prijevozu. U tom pogledu mišljenja smo da sustav odgovornosti prijevoznika u budućnosti treba sadržavati sljedeća rješenja:

1. Objektivnu odgovornost prijevoznika u svim prijevoznim granama;
2. Obvezu prijevoznika na obvezno osiguranje od odgovornosti u prvom stupnju praćenog institutom izravne tužbe što doprinosi pravnoj sigurnosti;
4. Precizno određivanje naknade štete;
5. Jednostavan sistem za izmjenu visine ograničenja odgovornosti kao što je uređeno Montrealskom konvencijom iz 1999. god.;
6. Postojanje zaštitnog mehanizma izraženog kroz institut predujma za podmirenje neposrednih ekonomskih potreba oštećenika;
7. Uz temelje i visinu odgovarajuće uređenje opsega naknade štete u nacionalnim i međunarodnim propisima.
8. Ujednačen sustav ekskulpacijskih razloga u svim granama prijevoza.

10. POPIS LITERATURE

KNJIGE I UDŽBENICI

1. BAČIĆ, A. - BAČIĆ, P.: Europsko pravo – Studijski izvori 1., Split, 2007.
2. BADOVINAC, G.: Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova, Narodne novine, Zagreb, 1961.
3. BARBIĆ, J.: Europeizacija hrvatskog prava, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zagreb, 2005.
4. BARBIĆ, J. i dr.: Naknada štete u primjeni novog Zakona o obveznim odnosima, Narodne novine, Zagreb, 2005.
5. BASEDOW, J.: «Der Transportvertrag», J.C.B. Mohr (Paul Siebeck), Tübingen, 1987.
6. BERLINIGIERI, F. (urednik): The Travaux Préparatoires of the LLMC Convention, 1976 and of the Protocol of 1996, CMI, Antwerpen, 2000.
7. BOLANČA, D.: Plovidbene nezgode i odgovornost broдача u plovidbenim poslovima, magistarski rad, Split, 1987.
8. BOLANČA, D.: Pomorsko pravo (odabrane teme), Split, 1999., str. 101.
9. BORAS, M. - MARGETIĆ, L.: Rimsko pravo, Treće dopunjeno izdanje, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 1998.
10. BOSNIĆ, P.: Hrvatsko međunarodno privatno pravo, Knjiga 1., Split, 1999.
11. BRAEKHUS, S. - REIN, A.: Handbook of P&I insurance, Assuranceforeningen Gard, Gjendsidig, Arendal, 1972.
12. BRAJKOVIĆ, P.: Odgovornost za fizički integritet putnika u međunarodnom transportnom pravu, doktorska disertacija, Kotor, 1983.
13. BRAJKOVIĆ, V.: Međunarodno transportno pravo, Osnovi pomorskog i željezničkog prava o prijevozu stvari, s osvrtom na izvore za transport u unutrašnjim vodama i u cestovnom saobraćaju, Zagreb, 1957.
14. BRAJKOVIĆ, V.: Ozljede u pomorstvu, Pomorska enciklopedija, Jugoslavenski leksikografski zavod, 5, Zagreb, 1981.
15. BRAJKOVIĆ, V.: Unutrašnja plovidba, Pomorska enciklopedija, sv. 8., Zagreb, 1989.
16. BULUM, B.: Pomorski promet, Europsko prometno pravo, Zagreb, 2011.
17. CARIĆ, S.: Međunarodni transport robe, Novi Sad, 1972.
18. CERIĆ, V.: Međunarodni transport u teoriji i praksi, Rijeka, 1968.

19. CHAUVEAU, P.: Traite de droit maritime, Pariz, 1958.
20. CIGOJ, S.: Pomorska in letalska judikatura, skripta, Ljubljana, 1977.
21. CIGOJ, S.: Pomorsko pravo Jugoslavije, Univerza v Ljubljani, Pravna fakulteta, Institut za civilno pravo, Ljubljana, 1975.
22. CIGOJ, S.: Transport: predpisi o pomorskem, železniškem, cestnem in letalskem prometu, Časopisni zavod Uradni list SR Slovenije, Ljubljana, 1968.
23. CIGOJ, S.: Transportno pravo: sinteza pravil cestnega, železniškega, pomorskega in notranjega plovbnega ter letalskega prava, Časopisni zavod Uradni list SR Slovenije, Ljubljana, 1978.
24. CIGOJ, S.: Transportno pravo, Ljubljana, 1987.
25. CLARKE, M. A.: Contracts of Carriage by Air, Second edition, Lloyd`s List, London, 2010.
26. CLARKE, M. A.: International Carriage by Air, LLP, London, Hong Kong, 2002.
27. CLARKE, M. A.: Third Party Rights, The Law of Insurance Contracts, London 2011.
28. COTTIERE, R.: Predgovor u knjizi NANNASY, B.: Das internationale Eisenbahnfrachtrecht, GOF-Verlag, Vienna, 1956.
29. CRNIĆ, I.: Neimovinska šteta, Organizator, Zagreb, 2006.
30. CRNIĆ, I.: Odštetno pravo, Zagreb, 2004.
31. CRNIĆ, I.: Odštetno pravo, Zgombić & Partneri, Zagreb, 2008.
32. CRNIĆ, I.: Zakon o obveznim odnosima, napomene, komentari, sudska praksa i prilozi, Organizator, Zagreb, 2006.
33. ĆAPETA, T.: Prometno pravo i politika Europske unije, Europsko prometno pravo (grupa autora RADIONOV, N. - ĆAPETA, T. - MARIN, J. - BULUM, B. - KUMPAN, A. - POPOVIĆ, N. - SAVIĆ, I.), Zagreb, 2011.
34. ĆORIĆ, D.: Međunarodni sustav odgovornosti i naknada štete zbog onečišćenja mora uljem, doktorska disertacija, Split, 2001.
35. ĆORIĆ, D.: Međunarodni sustav odgovornosti i naknade štete zbog onečišćenja mora uljem, HAZU - Jadranski zavod, Zagreb, 2002.
36. ĆURKOVIĆ, M.: Obvezna osiguranja u prometu, Inženjerski biro, Zagreb, 2007.
37. ĆURKOVIĆ, M. – LUI, A.: Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Komentar i napomene, Sudska praksa, Inženjerski biro d.d., Zagreb, ožujak 2006.
38. ĆURKOVIĆ, M. - MILETIĆ, V.: Pravo osiguranja Europske ekonomske zajednice, Croatia osiguranje, d.d., Zagreb, 1993.

39. DEBELJAK – RUKAVINA, S.: Odgovornost prijevoznika u Budimpeštanskoj konvenciji o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima, doktorska disertacija, Rijeka, 2006.
40. DEGAN, V. - Đ.: Međunarodno pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2000.
41. DIEDERIKS – VERSCHOOR, I. H. Ph.: An Introduction to Air Law, Sixth revised, Kluwer, The Hague, London, Boston, 1997.
42. DWORSKI, E.: Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova, II. svezak, treće izdanje, Rijeka 1969.
43. DWORSKI, E.: Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova, II. svezak, Rijeka, 1974.
44. EDLBACHER, O.: Die Haftung der Eisenbahn für Totung und Verletzung von Reisenden im Rahmen der CIV, Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr, Bern, 1966.
45. FAVRE, J.: Was ist ein Unfall im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb im Sinne des Zusatzbereinkommens zur CIV, Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr, Bern, 1971.
46. FILIPOVIĆ, V.: Odgovornost zračnog prijevoznika, Pravni fakultet u Zagrebu, 2000.
47. FILIPOVIĆ, V.: Odgovornost za štetu bez krivnje u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Katedra za međunarodno pravo Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu, Split, 1980.
48. FIO, O.: Ekonomski i društveni značaj suvremenog pomorskog prijevoza osoba, Split, 1968.
49. FLORIO, M.: La responsabilite du cheim de fer pour la mort et les blessures des voyageurs en trafic international, These, Lausanne, 1969.
50. FRANČIŠKOVIĆ, I.: Ekonomika međunarodnog osiguranja, Rijeka, 2004., str. 248.
51. GAVELLA, N.: Osobna prava (I. dio), Zagreb, 2000.
52. GAVELLA, N. - ALINČIĆ, M. - HRABAR, D. - GLIHA, I. - JOSIPOVIĆ, T. - KORAĆ, A. - BARETIĆ, M. - NIKIĆ, S.: Europsko privatno pravo, Pravni fakultet u Zagrebu, Zavod za građanskopravne znanosti i obiteljsko pravo, Poslijediplomski studij za znanstveno usavršavanje iz građanskopravnih znanosti, Zagreb, 2002.
53. GOLDŠTAJN, A.: Trgovačko ugovorno pravo – Međunarodno i komparativno, Narodne novine, Zagreb, 1991.
54. GORENC, V. i dr.: Komentar Zakona o obveznim odnosima, RRIF – plus, Zagreb, 2005.
55. GROENWEGE, A. D.: Compendium of International Civil Aviation, IATA, Quebec, 1996/1997.
56. GRABOVAC, I.: Enciklopedija pojmova pomorskog prava, Split, 1991.

57. GRABOVAC, I.: Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, Književni krug, Split, 1995.
58. GRABOVAC, I.: Konvencije pomorskog imovinskog prava s komentarom, Književni krug - Split, Pravni fakultet - Split, Split, 1986.
59. GRABOVAC, I.: Odgovornost prijevoznika, Književni krug, Split, 1989.
60. GRABOVAC, I.: Ogledi o odgovornosti broдача, Split, 1997.
61. GRABOVAC, I.: Ograničenje odgovornosti u pomorskom poduzetništvu, Književni krug, Split, 2001.
62. GRABOVAC, I.: Osnove pomorskog prava, Split, 1976.
63. GRABOVAC, I.: Plovidbeno pravo Republike Hrvatske, Književni krug, Split, 2003.
64. GRABOVAC, I.: Pomorsko pravo Republike Hrvatske, Split, 1997.
65. GRABOVAC, I.: Prijevoz putnika i prtljage u Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi (komentar), Katedra za međunarodno pravo Pravnog fakulteta u Splitu, Split, 1979.
66. GRABOVAC, I.: Prijevoz stvari u unutarnjoj plovidbi – *de lege lata i de lege ferenda*, Split, Književni krug - Split, Split, 2007.
67. GRABOVAC, I.: Prijevozno ugovorno pravo Republike Hrvatske, Književni krug, Split, 1999.
68. GRABOVAC, I.: Prijevoz u kojem sudjeluje više vozara prema Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Komentar, Split, 1979.
69. GRABOVAC, I.: Suvremeno hrvatsko pomorsko pravo i Pomorski zakonik, Književni krug, Split, 2005.
70. GRABOVAC, I.: Temelj odgovornosti u prometnom pravu, Književni krug, Split, 2000.
71. GREAVES, R.: EC Transport Law, Longman, 2000.
72. HAENNI, J.: Carriage by Rail, International Encyclopedia of Comparative Law, Volume XII-2, Chapter II, 1973.
73. HALLING, C. J. - MEASURES, A. H.: P&I osiguranje, Croatia, Zagreb, 1990.
74. HARE, J.: Passenger cover the Athens Convention and Terrorism, BEACON April 2007.
75. HARTLY, T. C. Temelji prava Europske zajednice, Uvod u ustavno i upravno pravo Europske zajednice, preveo MATULOVIĆ, M. Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Open Society Institute/Constitutional and Legal Policy Institute (COLPI), Rijeka, 1999.
76. HAZELWOOD, S.: P & I Clubs Law and Practice, LLP Professional Publishing London – Hong Kong, 2000.
77. HERDEGEN, M.: Europsko pravo, Pravni fakultet Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2003.
78. HLAČA, V.: Hrvatsko prometno pravo i međunarodne konvencije, Rijeka, 2000.

79. HORVAT, L.: Cestovno prometno pravo, Zagreb, 2002.
80. HORVAT, L.: Osnove cestovnog prava, Zagreb, 2000.
81. HORVAT, L.: Pravo unutarnje plovidbe, Zagreb, 2003.
82. HORVAT, L. - KAŠTELA, S.: Osnove zračnog prava, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 1998.
83. IBLER, V.: Rječnik međunarodnog javnog prava, Informator, Zagreb, 1987.
84. JAKAŠA, B.: Komentar Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, Zagreb, 1976.
85. JAKAŠA, B.: Kopneno i zračno saobraćajno pravo, Informator, Zagreb, 1969.
86. JAKAŠA, B.: Pravo osiguranja, Zagreb, 1972.
87. JAKAŠA, B.: Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Treća knjiga, Ugovori o iskorištavanju brodova, Informator, Zagreb, 1980.
88. JAKAŠA, B.: Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Treća knjiga, Ugovori o iskorištavanju brodova, Zrinski - Čakovec, 1983.
89. JAKAŠA, B.: Sistem plovidbenog prava Jugoslavije, Knjiga III, Ugovori o iskorištavanju brodova, Svezak 3., Zagreb, 1984.
90. JAKAŠA, B.: Udžbenik plovidbenog prava, Zagreb, 1979. i 1983.
91. KAŠTELA, S.: Zračno prometno pravo, Zagreb, 2001.
92. KAŠTELA, S., HORVAT, L.: Prometno pravo, Školska knjiga, Zagreb, 2008.
93. KLARIĆ, P.: Odštetno pravo, Zagreb, 1995.
94. KLARIĆ, P.: Odštetno pravo, Zagreb, 2003.
95. KLARIĆ, P.: Pravna osnova odgovornosti za štetu, Zrinski, Čakovec, 1983.
96. KLARIĆ, P. - VEDRIŠ, M.: Građansko pravo, Narodne novine d.d., Zagreb, 2006.
97. KREK, V.: Odštetna odgovornost kod prijevoza putnika i prtljage, doktorska disertacija, Pravni fakultet u Zagrebu, Zagreb, 1964.
98. LANE, S.: Bodily Injury and the Montreal Convention, Dillon Eustace, Dublin, 2009.
99. LEDIĆ, S.: Ugovor o prijevozu putnika i prtljage morem, magistarski rad, Split, 2005.
100. LJUBIČIĆ, Lj.: Trendovi razvitka odgovornosti prijevoznika (brodara) unutarnje plovidbe u prijevozu stvari (robe), magistarski rad, Split, 2007.
101. MANCA, P.: The Italian Code of Navigation, Translatio and Commentary, Milano-Dott. A. Giuffere-Editore-1958.
102. MARDEŠIĆ, P.: Enciklopedija plovidbe, knjiga I., Beograd, 1948.
103. MARIN, J.: Odgovornost pomorskog prijevoznika za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika, magistarski rad, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2000.

104. MARIN, J.: Promet unutarnjim plovnim putovima, Europsko prometno pravo, Zagreb, 2011.
105. MARIN, J.: Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem, Zagreb, 2005.
106. MATIJEVIĆ, B.: Osiguranje u praksi, Naklada, Zadar, 2007.
107. MEDIĆ MUSA, I.: Hrvatsko pomorsko i zračno međunarodno privatno pravo izvanugovorne odgovornosti za štetu, magistarski rad, Split, 2002.
108. MILDE, M.: International Air Law and ICAO, «Warsaw System» and the 1999 Montreal Convention», Eleven International Publishing, 2008.
109. MILDE, M.: International Air Law and ICAO, Charpter II., Historical Evolution of Air Law - Paris Conference 1910.
110. MILDE, M.: The «Warsaw System» of Liability in International Carriage by Air – History, Merits, and Flaws and the New «Non-Warsaw Convention» of 28 May 1999.
111. MILLER, G.: Liability in International Air Transport, Kluwer – Deventer - The Netherlands, New York, 1977.
112. MISITA, N.: Osnovi prava Evropske unije, Pravni fakultet univerziteta u Sarajevu, Sarajevo, 2008.
113. MUTZ, G.: Die Haftung der Eisenbahn fur Totung und Verletzung von Reisenden im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr nach dem Zusatzubereinkommen zur CIV, Vienna, 1977.
114. NADVORNIK, B.: Osnove saobraćajnog prava, Pravni fakultet u Osijeku, Osijek, 1978.
115. NANASSY, B.: Predgovor u knjizi WICK, J. Das internationale Eisenbahnfrachtrecht, Vienna, 1974.
116. PAVIĆ, D.: Pomorsko pravo, Knjiga druga, Pravo pomorskih prijevoza, Split, 2002.
117. PAVIĆ, D.: Pomorsko pravo, Knjiga treća, Split, 2000.
118. PAVIĆ, D.: Pomorsko imovinsko pravo, Književni krug, Split, 2006.
119. PAVIĆ, D.: Pravo pomorskog osiguranja, s osnovama kopnenog transportnog osiguranja, Zagreb, 1997.
120. PAVIĆ, D.: Ugovorno pravo osiguranja – Komentar zakonskih odredaba, Zagreb, 2009.
121. PAVLIHA, M.: Prevozno pravo, Gospodarski vestnik, Ljubljana, 2000.
122. PAVLIHA, M. - VLAČIĆ, P.: Prevozno pravo, Pogodbe o prevozu tovара, potnikov in prtljage, Drugo dopunjeno i izmjenjeno izdanje, Založba, Ljubljana, 2007.
123. PAVLIHA, M. i dr.: Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu (ZPPCP-1), uvodna pojasnila, GV založba, Ljubljana, 2004.

124. PERIŠIN, T.: Razgraničenje ovlasti Europske unije i država članica, u Reforma Europske unije – Lisabonski ugovor, ur. RODIN, S. - ĆAPETA, T. - GOLDNER LANG, I., Narodne Novine, Zagreb, 2009.
125. PETRINOVIĆ, R.: Osiguranje odgovornosti broдача za štete iz sudara brodova, magistarski rad, Split, 2001.
126. POLIĆ – ĆURČIĆ, V.: Odgovornost za zakašnjenje u prijevozu robe prema međunarodnom i jugoslavenskom pravu, Narodne novine, Zagreb, 1991.
127. POSPIŠIL, M.: *Protecting & Indemnity* (P&I) osiguranje u svjetlu novih pomorskih konvencija, doktorska disertacija, Split, 2011.
128. POSPIŠIL - MILER, M.: Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u pomorskom prijevozu, doktorska disertacija, Split, 2008.
129. PRIMORAC, Ž.: Pomorska obvezna osiguranja, doktorska disertacija, Split, 2011.
130. RADIONOV, N.: Ugovorna odgovornost prijevoznika u kopnenom prijevozu, doktorska disertacija, Zagreb, 2002.
131. RADIVOJEVIĆ, G.: Slijepi putnici, Rijeka, 1995.
132. RASTOVČAN, P. - LUGER - KATUŠIĆ, R.: Vrijednosni papiri, Mjenica i ček, Peto izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Informator, Zagreb, 1985.
133. RODIN, S. – ĆAPETA, T. - GOLDNER LANG, I.: Izbor presuda Europskog suda, Gradivo za nastavu prava EU, Novi informator, d.o.o., Zagreb, 2009
134. ROMAC, A.: Rimsko pravo, Zagreb, 1981.
135. ROMŠTAJN, I.: Osnove saobraćajnog prava i osiguranja, Osijek, 1989.
136. ROMŠTAJN, I.: Osnove hrvatskoga prometnog prava i osiguranja, Osijek, 1996./1997.
137. ROMŠTAJN, I. - VASILJ, A.: Hrvatsko prometno pravo i osiguranje, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Osijek, 2006.
138. RUDOLF, D.: *Plovidba*, Enciklopedijski rječnik međunarodnog prava mora, Književni krug, Split, 1989.
139. SAJKO, K.: Međunarodno privatno pravo - Opći dio, 2. izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Narodne novine, Zagreb, 1993.
140. SAJKO, K.: Međunarodno privatno pravo, Četvrto izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Narodne novine, d.d. Zagreb, 2005.
141. SAVIĆ, I.: Zračni promet, Europsko prometno pravo, Zagreb, 2011.
142. SAVIN, Š.: Pomorski prijevozi, havarije i osiguranja, Zagreb, 1958.

143. SCHAFFER, R. - AUGUSTI, F. - EARLE, B.: International business law and its environment, seventh edition, 2009., Chapter VI, The Carriage of Goods and the Liability of Air and Sea Carriers, 2009.
144. SMERDEL, B. - SOKOL, S.: Ustavno pravo, Informator d.d., Zagreb, 1998.
145. STEVENS, H.: Transport Policy in the European Union, Palgrave Macmillan, 2004.
146. TERBILLE, M.: Versicherungsrecht, izd. C. H. Beck, Munchen, 2004.
147. TETLY, W.: Marine Cargo Claims, International Shipping Publications BLAIS, Montreal, 1988.
148. THEUNIS, J.: International Carriage of Goods by Road (CMR), London, 1987.
149. TIMMERMANN, H.: Der Rhein-Mein-Donau-Kanal und seine Auswirkungen auf die europäische Binnenschifffahrt, Inaugural - Dissertation zur Erlangung des Grades, 1994.
150. TOBOLEWSKI, A.: Monetary Limitations of Liability in Air Law, Montreal, 1986.
151. TOMLJENović, V.: Pomorsko međunarodno privatno pravo (izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava), Rijeka, 1998.
152. TRAJKOVIĆ, M.: Saobraćajno pravo, Suvremena administracija, Beograd, 1985.
153. VANDERPERREN, W.: Travel agents and travellers, Antwerpen, 1968.
154. VEDRIŠ, M.: Osnove imovinskog prava, Zagreb, 1976.
155. VEDRIŠ, M. - KLARIĆ, P.: Građansko pravo, Zagreb, 2000.
156. VIZJAK, S.: Građanskopravni aspekti uređenja voda i vodnog dobra, doktorska disertacija, Split, 2011.
157. VLAČIĆ, P.: (Ne)upravičenost omejitve visine odgovornosti v prevoznom pravu, doktorska disertacija, Ljubljana, 2005.
158. VLAČIĆ, P. - PIRŠ, A. - PAVLIHA, M. - VELKAVERH, G. - BRANK, J. - RUGELJ, J. - KARIŽ, A. - JERMAN, B. - GRBEC, M.: Pomorsko pravo, 1. knjiga, Ljubljana, 2008.
159. VUKOVIĆ, A.: Ograničenje odgovornosti u prijevozu stvari, doktorska disertacija, Split, 2012.
160. WHALEN, J. T. - CAREY, L. M.: Changes in the Warsaw Convention and its Effects on Aviation Liability, 1998.
161. ZELENIKA, R.: Pravo multimodalnog prijevoza, Rijeka, 2006.

STRUČNI ČLANCI

1. ALLEGRET, M.: Historique des conventions CIM, CIV, COTIF et des unions ou organismes internationaux ferroviaires, Bulletin 1/94.
2. AMIŽIĆ, P.: Sudar brodova u novom Pomorskom zakoniku Republike Hrvatske iz 2004. godine, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 42., br. 4 (80), Split, 2005.
3. BABIĆ, D. (uredile TOMLJENOVĆ, V., ČULINOVIĆ HERC, E., BUTORAC MALNAR, V.): Međunarodna nadležnost prema mjestu ispunjenja ugovorne obveze u europskom i hrvatskom pravu, Republika Hrvatska na putu prema Europskom pravosudnom području, Rješavanje trgovačkih i potrošačkih sporova, Pravni fakultet u Rijeci, Rijeka, 2009.
4. BARETIĆ, M: Odgovornost zračnog prijevoznika za štetu koju pretrpi putnik u domaćem i međunarodnom prometu, Pravo u gospodarstvu, Zagreb, br. 5, 2000.
5. BARUN, M.: Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u hrvatskom Zakonu o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu iz 1998. godine, Pravni vjesnik, Osijek, br. 1, 2010.
6. BELANIĆ, L.: Treće osobe u osiguranju od automobilske odgovornosti, ZPFR, vol. 28., Rijeka, br. 1, 2007.
7. BERLINGIERI, F.: Uniformite du droit maritime – quelques problems, Il diritto marittimo, Genova, III, 1992.
8. BOLANČA, D.: Odgovornost pomorskog broдача za smrt i tjelesne ozljede putnika – problem neusklađenosti pomorskih i općih interesa, Godišnjak: Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse, Zagreb, br. 3, 1996.
9. BOLANČA, D.: Pravni problemi pravca putovanja broда i skretanja s puta, «Pomorski zbornik», Rijeka, 1992.
10. BOLANČA, D.: Spašavanje ljudi i imovine na moru i devijacija kao «izuzeti slučajevi» u prijevozu stvari morem, UPP, v. 33, br. 3 - 4 (131-132), Zagreb, 1991.
11. BOLANČA, D.: Ugovor o prijevozu putnika u novom hrvatskom Pomorskom zakoniku, Naše more, god. 41., br. 3 - 4, Dubrovnik, 1994.
12. BOLANČA, D.: Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova - novosti u Pomorskom zakoniku iz 2004., ZRPFS, god. 42., br. 3 (79), Split, 2005.
13. BOLANČA, D. - AMIŽIĆ, P.: Novi Pomorski zakonik Republike Hrvatske i pitanje unifikacije Pomorskog prava, ZRPFS, god. 44., br. 1 (84), Split, 2007.

14. BOLANČA, D. - AMIŽIĆ JELOVČIĆ, P.: Carriage of Passengers in Croatia – National Legislation and EU Law, PPP, god 47, Zagreb, br. 162, 2008.
15. BONELLI, F.: La limitazione del debito del vettore: regime attuale e prospettive di riforma, *Il diritto marittimo*, I, 1974.
16. BOUČEK, V.: Prijevozna sredstva u optici hrvatskog i poredbenog međunarodnog privatnog prava, ZPFZ, vol. 58., br. 1 - 2, Zagreb, 2008.
17. BOUČEK, V.: Smjernica kao izvor europskoga međunarodnog privatnog prava, ZPFZ, vol. 58, Zagreb, br. 6, 2008., str. 1368.
18. BRAJKOVIĆ, V.: Bezbjednost plovidbe i zaštita ljudskog života na moru, u: «Život i djelo Vladislava Brajkovića II», 2005.
19. BRAKOVIĆ, V.: Rad CMI-a 1953. i 1954. god., Zbornik za pomorsko pravo, Zagreb, 1955.
20. BRAJKOVIĆ, P.: Razmatranje temelja brodareve odgovornosti za fizički integritet putnika e iure condendo, UPPPK, br. 1 - 2 (113-114), Zagreb, 1987.
21. BREŽANSKI, J.: Naknada nematerijalne štete – ujednačavanje visine, Naša zakonitost, god. XXXIX, Zagreb, br. 6, 1986.
22. BREŽANSKI, J.: Naknada materijalne štete u slučaju smrti, tjelesne povrede i oštećenja zdravlja, ZPFR, vol. 21., Rijeka, br. 1, 2000.
23. BUKOVAC PUVAČA, M. - BELANIĆ, L.: Osiguranje rizika terorizma u poredbenom i hrvatskom pravu, Osiguranje, 48., br. 7 - 8, 2007.
24. BUKOVAC PUVAČA, M. – DEBELJAK - RUKAVINA, S.: Odgovornost za štete prouzročene zloupotrebom zrakoplova, ZPFZ, vol. 58., br. 1-2, Zagreb, 2008.
25. CARBONE, M. S.: Present Trends about the Scope of Application and the Effects of the Uniform Law on the Carriage of Goods, *Il diritto marittimo*, Genova, IV, 1992.
26. CLARKE, M. A.: Will the Montreal Convention be able to replace the Warsaw System and what the changes be?, *Transportrecht*, 11/12, 2003.
27. CRNIĆ, I.: Neimovinska šteta po Zakonu o obveznim odnosima iz 2005., Savjetovanje «Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse», Godišnjak 12, Organizator, Zagreb, 2005.
28. CRNIĆ, I.: Naknada nematerijalne štete - neka pitanja, Savjetovanje «Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse», Godišnjak 9, 2002.
29. CRNIĆ, I.: Neimovinska šteta po Zakonu o obveznim odnosima iz 2005., Savjetovanje «Aktualnosti hrvatskog zakonodavstva i pravne prakse», Godišnjak 12, Organizator, Zagreb, 2005.

30. CVITANIĆ, A.: Naše srednjovjekovno pomorsko pravo, ZRPFS, god. XVI, Split, 1979.
31. ČIČEROV, A.: Konvencija o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz (Montrealska konvencija), Pravna praksa, št. 10/2000 (Priloga)
32. ČIZMIĆ, J.: Klauzule o isključenju i ograničenju odgovornosti u engleskom pravu – granice dispozitivnosti, Pravni vjesnik, Osijek, god. 8., br. 1 - 4, 1992.
33. ČOLOVIĆ, I.: Atinska konvencija iz 1974. o prijevozu putnika i njihovog prtljaga morem, ZPFZ, god. XXV, br. 2-4, Zagreb, 1975.
34. ĆORIĆ, D.: Novi pomorski zakonik, Zbornik radova, Savjetovanje Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava, Brijuni, 31. svibnja - 1. lipnja 2005., Rijeka, 2005.
35. ĆORIĆ, D.: Odgovornost broдача za smrt i tjelesne ozljede članova posade, osiguranje i naknada štete, Izmjene i dopune Pomorskog zakonika u odnosu na izravnu tužbu, Zbornik radova, Croatia osiguranje, Split, prosinac 1997.
36. ĆORIĆ, D.: Pomorski zakonik Narodne Republike Kine – Osvrt, UPP, v. 35, br.1 - 4, Zagreb, 1993.
37. ĆORIĆ, D.: Treba li Republika Hrvatska ratificirati Atensku konvenciju iz 2002. godine?, ZPFR (1991), v. 31., Rijeka, br. 2, 2010. ĆORIĆ, D. - DEBELJAK RUKAVINA, S.: Odgovornost prijevoznika za štete na robi u međunarodnom i domaćem prijevozu unutarnjim plovnim putovima, ZPFR, vol. 28., Zagreb, br. 2, 2007.
38. DEBELJAK – RUKAVINA, S.: Odgovornost prijevoznika u domaćem i međunarodnom prijevozu putnika i prtljage zrakom, ZRPFR, Supplement, br. 2., Rijeka, 2002.
39. FILIPOVIĆ, V.: Montrealska konvencija iz 1999. o međunarodnom zračnom prijevozu stupila na snagu, ZPFZ, god. 54., br. 1., Zagreb, 2004.
40. FILIPOVIĆ, V.: Nova Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu/COTIF 1890/, UPPK, Zagreb, br. 93, 1982.
41. FILIPOVIĆ, V.: Novi međunarodni sporazum o zračnom prijevozu robe (Prikaz Montrealskog protokola br. 4.), UPPPK, br.73., Zagreb, 1977.
42. FILIPOVIĆ, V.: Odgovornost zračnog vozara prema Guatemalskom protokolu, UPPPK, Jadranski institut Jazu, Zagreb, br. 57, 1973.
43. FILIPOVIĆ, V.: Prijevod Nacrta Konvencije o ugovoru u međunarodnom prijevozu putnika i prtljage u riječnoj plovidbi (CVN), UPPPK, Zagreb, br. 68, 1975.
44. FILIPOVIĆ, V.: Što nam novo donosi Pomorski zakonik u institutu globalnog ograničenja brodareve odgovornosti, UPPPK, Zagreb, br. 1 - 4, 1994.

45. FILIPOVIĆ, V.: Zašto je Republika Hrvatska ostala bez Zakona koji regulira ugovore o prijevozu u cestovnom prometu, «Privreda i pravo», Zagreb, br. 11-12, 1991.
46. FILIPOVIĆ, V.: Zašto nam više ne treba «brodar» u Pomorskom zakoniku, ZPFZ, vol. 56, Zagreb, Poseban broj, 2006.
47. FILIPOVIĆ, V.: Zlatna klauzula iz međunarodnih saobraćajnih konvencija u svjetlu novih monetarnih promjena, UPPPK, Zagreb, br. 64, 1974.
48. FREISE, R.: Das neue internationale Eisenbahnfrachtrecht (CIM 1999), Transportrecht, 11/12-99.
49. FREISE, R.: Kooperation und Wettbewerb im internationalen Schienenverkehr – Rechtliche Grundlagen für das Verhältnis der europäischen Eisenbahnen zueinander, Bulletin 4/92.
50. GASPARINI, G.: Naknada materijalne i nematerijalne štete u slučaju smrti, tjelesne ozljede i oštećenja zdravlja člana posade broda, Zbornik radova «Odgovornost broдача za smrt i tjelesnu ozljedu člana posade, osiguranje i naknada štete», Split, prosinac 1997.
51. GABRE, P.: Pravni događaji i pravni čini na brodu za vrijeme plovidbe, Naše more, Dubrovnik, 1969.
52. GRABOVAC, I.: Analiza klauzula u putnim kartama jugoslavenskih broдача, Split, 1970.
53. GRABOVAC, I.: Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem s protokolima i Pomorski zakonik RH, ZRPFS, god. 34., Split, br. 1-2 (45-46), 1997.
54. GRABOVAC, I.: Gubitak prava na ograničenje broдача u prijevozu stvari morem, UPP, Zagreb, br. 121, 1989.
55. GRABOVAC, I.: Jugoslavensko zakonodavstvo i Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, Naša zakonitost, god. XLIII, Zagreb, br. 5, 1989.
56. GRABOVAC, I.: Odgovornost broдача za gubitak ili oštećenje putničke prtljage, ZPFZ, god. XXV, br. 2 - 4, Zagreb, 1975.
57. GRABOVAC, I.: Odgovornost prijevoznika za pravovremeni početak putovanja, prekid putovanja i zakašnjenje u prijevozu putnika u Jugoslaviji, Naša zakonitost, god. XXXIX, Zagreb, br. 6, 1986.
58. GRABOVAC, I.: Temelji odgovornosti u Zakonu o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu, Mostariensia, Mostar, br. 7, 1997.
59. GRABOVAC, I.: Temelji ugovorne odgovornosti u Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu, Pravo u gospodarstvu, vol. 37., br. 3, (305-433), Zagreb, lipanj 1998.
60. GRABOVAC, I.: Učinci prigovora u prijevozu stvari i prtljage morem, ZPFZ, Zagreb, br. 56 (2-3), 2006.

61. GRABOVAC, I.: Ugovor o prijevozu putnika i prtljage iz Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, *Vladavina prava*, god. II., Zagreb, br. 6, 1998.
62. GRABOVAC, I.: Ugovor o prijevozu u cestovnom prometu, *Pravo i porezi*, Zagreb, god. VII., br. 5, 1998.
63. GRABOVAC, I.: Ugovor o prijevozu u zračnom prometu, *Pravo i porezi*, god. VII., Zagreb, br. 11, 1998.
64. GRABOVAC, I.: Ujednačavanje pomorskog imovinskog prava putem obvezne primjene konvencija, *Privreda i pravo*, v. 32, Zagreb, br. 7 - 8, 1993.
65. GRABOVAC, I.: Uvjeti stupanja na snagu konvencija i o njihovim izmjenama kao čimbenik u ujednačavanju pomorskog imovinskog prava, *Zbornik radova Pravnog fakulteta u Mostaru*, Mostar, br. XVII., 2004. (str. 253. – 262.).
66. GRABOVAC, I. - BOLANČA, D.: Odgovornost broдача iz ugovora o prijevozu putnika morem i hrvatski turistički marketing, *Hotelijerski fakultet Opatija, Međunarodni kongres «Hotelska kuća 96»*, Opatija, 1996.
67. GRABOVAC, I. - BOLANČA, D.: Problematika međunarodne regulative prijevoza stvari morem (prijedlog unifikacijskog usklađivanja), *PPP - Comparative Maritime Law*, 40, Zagreb, br. 155, 2001.
68. GRBIN, I.: Pretpostavke odgovornosti za štetu i odgovornost po osnovi krivnje, *Naša zakonitost*, Zagreb, br. 9 - 10, 1987.
69. HADDON - CAVE, C.: *Limitation Against Passenger Claims: Medieval, Unbreakable and Unconscionable*, CMI Conference, Singapore, 2001.
70. HENDRIKSE, M. - MARGETSON, N.: *Uniform international Commercial Law: The Phenomena of Unification, Uniform Construction and Uniform Application*, EJCCCL 2009-2.
71. HJALSTED, F.: *Passenger Liability in International Carriage by Air – Lines of Development – Guatemala City Protocol*, in «*Essays in air Law*, Kluwer Boston, Inc., 1982.
72. JAKAŠA, B.: *Guatemalski protokol*, ZPFZ, god. XXI., Zagreb, br. 4., 1971.
73. JAKAŠA, B.: *Komparativni prikaz odgovornosti prijevoznika robe u pojedinim granama saobraćaja*, *Privreda i pravo*, Zagreb, br. 3, 1978.
74. JAKAŠA, B.: *Nekoliko pogleda na temelj imovinsko-pravne odgovornosti*, ZPFZ, Zagreb, br. 2 - 3, 1977.
75. JAKAŠA, B.: *Nekoliko napomena uz Konvenciju o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage cestama*, ZPFZ, god. XXV, Zagreb, br. 2 – 4, 1975.

76. JAKAŠA, B.: Novi zakon o ugovorima u željezničkom prometu, Privreda i pravo, Zagreb, br. 6, 1974.
77. JAKOVINA, D.: Odgovornost broдача za smrt ili tjelesne ozljede putnika-međunarodni regulativi i Pomorski zakonik, UPP - *Comparative Maritime Law*, vol. 37., Zagreb, br. 1-4, 1995.
78. JINKS, B.: Shipping lines wary of possible huge cruise claims, Singapore Shipping Times, 19. 3. 2003.
79. KAŠTELA, S. - KOVAČEVIĆ, D. - TEPEŠ, T.: A Contribution to Recognising Carrier's Contribution Liability in International Carriage by Air and Sea, «Promet», 15, Zagreb, br. 4, 2003
80. KAŠTELA, S. - MILJAK, Z. - BOŽIČEVIĆ, J.: Air Carrier 's Liability for Damages According to the New Montreal Convention, Promet, Zagreb, br. 1, 2001.
81. KATIČIĆ, N.: Pravila o mjerodavnom pravu i nadležnosti sudova Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije, u: BRAJKOVIĆ, V. - ČOLOVIĆ, I. - FILIPOVIĆ, V. - JAKAŠA, B. - KATIČIĆ, N. - PALLUA, E. - TOMAŠIĆ, V. - TRIVA, S.: Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi s napomenama i komentarskim bilješkama, Narodne novine, Zagreb, 1981.
82. KAUZLARIĆ, Ž.: Vlastito pravo oštećenika i direktna tužba (*actio directa*) prema ZOO, uz poseban osvrt na pravo podnošenja odštetnog zahtjeva prema čl. 12. Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, Hrvatska pravna revija, Zagreb, br. 12, 2007.
83. KLARIĆ, P.: Težina povrede prava osobnosti na tjelesno i duševno zdravlje, Naknada neimovinske štete – nove hrvatske *Orijentacijske medicinske tablice* za procjenu oštećenja zdravlja, Inženjerski biro, Zagreb, rujan 2010.
84. KLARIĆ, P.: Ugovorna odgovornost za nematerijalnu štetu, ZPFZ, Zagreb, br. 5 - 6, 1990.
85. KLASIČEK, D.: Autonomija u međunarodnom privatnom pravu – nove tendencije, ZPFZ, vol. 56., Zagreb, br. 2-3, 2006.
86. KOJIĆ, B.: Kriza svjetske putničke plovidbe, ZPFZ, god. XXV. Zagreb, br. 2 - 4, 1975.
87. KOLB, H.: Željeznice u Dalmaciji, Zbornik Društva inženjera i tehničara, Split, 1958.
88. KONSTATINOVIĆ, Z.: Evolucija obračunske jedinice Posebnog prava vučenja i njena uloga u ograničenju odgovornosti broдача, UPPPK, Zagreb, br. 1 - 4 (109 - 112), Zagreb, 1986.

89. KRÖGER, B.: Passengers carried by sea – should they be granted the same rights as airline passengers?, referat na Konferenciji Međunarodnog pomorskog odbora (CMI) u Singapuru, 2001.
90. KUNDA, I. (uredile TOMLJENOVĆ, V. - ČULINOVIĆ HERC, E. - BUTORAC MALNAR, V.): Stvaranje europskog pravosudnog područja u građanskim i trgovačkim stvarima: nadležnosti i ograničenja Europskog suda pravde, Republika Hrvatska na putu prema Europskom pravosudnom području, Rješavanje trgovačkih i potrošačkih sporova, Pravni fakultet u Rijeci, Rijeka, 2009.
91. LUI, A.: Obvezna osiguranja prema Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu, u: Novi propisi iz osiguranja, Inženjerski biro, Zagreb, 2006.
92. MANKIEWICZ, R. H.: L`application de la Convention de Varsovie dans certain pays de l`Europe et l`Amerique du Nord, «European Transport Law», No 3, 1975.
93. MANKIEWICZ, R. H.: La responsabilite du transporteur aerien apres Guatemala, European Transport Law, vol. VI, No 6, 1971.
94. MARIN, J.: Dokumentacija, predgovor, PPP., god. 50, Zagreb, br. 165, 2011.
95. MARIN, J.: Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava, PPP, god. 46, Zagreb, br. 161, 2007.
96. MARIN, J.: Međunarodni pomorski odbor i unifikacija pomorskog prava – doprinos akademika Vladislava Brajkovića, u «Život i djelo II» 2005 Zagreb, 2005.
97. MARIN, J.: Nacrt Protokola o izmjenama Atenske konvencije iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, ZPFR, Supplement, br. 2, Rijeka, 2002.
98. MARIN, J.: Ugovorna odgovornost prijevoznika u unutarnjoj plovidbi, ZPFZ, vol. 56, br. 4., Zagreb, 2006.
99. MARIN, J.: Zastara tražbina za naknadu štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika na brodu, UPP, vol. 38, Zagreb, br. 149 - 152 (1-4), 1996.
100. MARKIĆ, V.: Definicija i mjesto osiguranja od odgovornosti u sustavu osiguranja, Svijet osiguranja, Zagreb, br. 3, 1999.
101. MARKIĆ, V.: Objektivna odgovornost zračnog prijevoznika, Radovi Hrvatskog društva za znanost i umjetnost, VII./VIII., Sarajevo, 1999./2000.
102. MARUŠIĆ, J. - KOLOVRAT, I. - BRKIĆ, B.: Višenamjenski kanal Dunav-Sava i nova luka Vukovar – osnovni pokazatelji o izvršenim poslovima do kraja 2002.g. i planu u 2003. i 2004.g. 3. hrvatska konferencija o vodama, Hrvatske vode u 21. stoljeću, Zbornik radova, Hrvatske vode, Osijek, 2003.

103. MATIJEVIĆ, B.: Ugovor o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti s posebnim osvrtom na uvjete osiguranja od automobilske odgovornosti, *Osiguranje*, Zagreb, br. 10., 2006.
104. MCKAY, C.: The Montreal Convention: can passengers finally recover for mental injuries?, *Legal and Political Journals, Vanderbilt Journal of Transnational Law*, October, 2008.
105. MILOŠEVIĆ - PUJO, B.: Odgovornost zračnog prijevoznika za fizički integritet putnika, *Revija za pravo i ekonomiju, Review for Law & Economics*, god. 5., Mostar, br. 2, 2004.
106. MILOŠEVIĆ - PUJO, B.: Pravna priroda ugovora o prijevozu putnika - posebno o odgovornosti brodarara za fizički integritet putnika, *Naše more*, 50, Dubrovnik, br. 5-6, 2003.
107. MILOŠEVIĆ – PUJO, B.: Ugovor o prijevozu putnika i njihove prtljage – osnovne značajke, *ZRPFS*, god. 41., Split, br. 1 - 2 (73-74), 2004.
108. MUDRINIĆ, M.: Treći željeznički paket: otvaranje tržišta međunarodnog prijevoza putnika te prava i obveze putnika u međunarodnom prijevozu, *Treći međunarodni stručni i znanstveni kongres «Upravitelji željezničke infrastrukture»*, Rogaška Slatina, Slovenija, studeni 2007.
109. MULLER, W.: 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.
110. OSTOJIC, M.: Mreža plovih rijeka Europe i transkontinentski plovni put Rajna –Majna - Dunav, *Naše more*, god. 47., br. 1 - 2, Dubrovnik, 2000.
111. PALLUA, E.: Bruxellska diplomatska konferencija za pomorsko pravo od 30. 09. do 10. 10. 1957., *Život i djelo Vladislava Brajkovića II*, 2005.
112. PALLUA, E.: Rad i rezultati Bruxellske konferencije za pomorsko pravo 1961., «Naša zakonitost», Zagreb, br. 7 - 8, 1961.
113. PAVIĆ, D.: Kodifikacija ugovornog prava osiguranja, «Pravo i porezi», god. XV., Zagreb, br. 6, 2006.
114. PAVIĆ, D.: Osiguranje ratnih rizika, *ZPFS*, god. 46., Split, br. 3 (93), 2009. (str. 465 - 492.).
115. PAVIĆ, D.: Osnove pomorskog i transportnog osiguranja, *Osiguranje*, Zagreb, br. 3 - 4, 1996.
116. PAVIĆ, D.: Pomorsko obvezno osiguranje od odgovornosti, *Hrvatska pravna revija*, Inženjerski biro, Zagreb, br. 6, 2011.

117. PAVIĆ, D.: Štete nastale zbog krivnje osiguranika – vlasnika broda u ulozi zapovjednika, Kapetanov glasnik, Udruga pomorskih kapetana, Split, br. 23, 2011.
118. PAVIĆ, D.: Ugovor o pomorskom osiguranju, Zbornik radova savjetovanja «Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava», Brijuni, 31. svibnja – 1. lipnja 2005.
119. PAVIŠIĆ, B.: Slijepi putnici i kaznena odgovornost, UPP, vol. 37., (1-4) (145-148), Zagreb, 1995.
120. PAVLIHA, M.: Odgovornost letalskoga prevoznika v primeru nesreče, Pravniki, let. 53., Ljubljana, br. 6 - 8, 1998.
121. PAVLIHA, M.: Prevozne pogodbe: Sedanjost in prihodnost slovenskega ter mednarodnega prava, ZPFR, Suppl. 2, Rijeka, 2002.
122. PETRIĆ, S.: O nepravičnim klauzulama općih uvjeta u pravu Europske unije, ZRPFS, god. 39., Split, br. 1-2 (65-66), 2002.
123. PETRIĆ, S.: O pretpostavkama obvezatnosti općih uvjeta, Pravo i porezi, Zagreb, br. 10., 2001.
124. PEZELJ, V. - BARUN, Lj.: Ugovori o iskorištavanju pomorskih brodova u dalmatinskom statutarnom pravu, ZRPFS, god.44, br. 2 (85), Split, 2007.
125. PICKELMAN, R. M.: Draft Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air: The Warsaw Convention Revisited for the Last Time? Journal of Air Law and Commerce, vol. 64, Dallas, br. 23.
126. POSPIŠIL - MILER, M.: Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 2002. godine, PPP, god. 43., br. 158, Zagreb, 2004.
127. POSPIŠIL - MILER, M.: Granice odgovornosti prijevoznika za smrt i ozljede putnika po novom pomorskom zakoniku u odnosu na rješenja na međunarodnoj razini, Zbornik radova, Savjetovanje Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava, Brijuni, 31. svibnja - 1. lipnja 2005., Rijeka, 2005.
128. POSPIŠIL – MILER, M.: Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u unutarnjoj plovidbi - *de lege lata i de lege ferenda*, Pravni vjesnik, Osijek, br. 3 - 4, 2008.
129. POSPIŠIL – MILER, M. - POSPIŠIL, M.: Odgovornost prijevoznika u pomorskom prijevozu putnika prema zakonodavstvu Ujedinjenoga Kraljevstva Velike Britanije i Sjeverne Irske, ZPFZ, 59, Zagreb, br. 5, 2009.

130. POSPIŠIL – MILER, M. - POSPIŠIL, M.: Osiguranje odgovornosti prijevoznika u pomorskom prijevozu putnika, P&I klubovi ograničili pokriće odgovornosti za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika (i posade), *Osiguranje*, 49, Zagreb, br. 3, 2009.
131. RADIONOV, N.: Hrvatsko željezničko pravo i mjere prilagodbe pravu EU prema planu provedbe Sporazuma o stabilizaciji i pridruživanju, *ZPFR*, Supplement br. 2, Rijeka, 2002.
132. RADIONOV, N.: Komparativni prikaz odgovornosti prijevoznika za prijevoz stvari cestom i željeznicom, *Vladavina prava*, Zagreb, br. 1, 2000.
133. RADIONOV, N.: Nadležnost suda u sporu na naknadu štete zbog tjelesne povrede putnika nastale uslijed sudara brodova, *Hrvatska pravna revija*, br. 7, Zagreb, 2002.
134. RADIONOV, N.: Odgovornost prijevoznika za putnike i prtljagu u kopnenom prijevozu, *Vladavina prava*, Zagreb, br. 2, 2000.
135. RADIONOV RADENKOVIĆ, N.: Gubitak prava na ograničenje odgovornosti prijevoznika u cestovnom prijevozu robe s osvrtom na sudsku praksu, *ZPFZ*, vol. 58., br. Zagreb, br. 1 - 2, 2008.
136. RADIONOV RADENKOVIĆ, N.: Liability of the road freight carrier and the reform of Croatian road transport law: impossible mission?, *Aspectos juridicos y economicos del transporte*, *Hacia un transporte mas seguro, sostenible y eficiente*, Tomo 1, , Num. 15.
137. RADIONOV RADENKOVIĆ, N.: Restrukturiranje tržišta željezničkih usluga u Europskoj uniji i Nova konvencija o željezničkom prijevozu (COTIF 1999.), *ZPFZ*, Zagreb, br. 3 - 4, 2003.
138. RADIONOV RADENKOVIĆ, N.: Tržište usluga prijevoza robe cestom u Hrvatskoj: Vode li ceste u EU?, *ZPFZ*, 56., Poseban broj, 567 - 590, Zagreb, 2006.
139. RADIONOV RADENKOVIĆ, N.: Ugovor o prijevozu prema ZOO 2005: pozadina izmjena, *Liber amicorum Nikola Gavella: Građansko pravo u razvoju*, Pravni fakultet u Zagrebu, 2007.
140. RADIONOV RADENKOVIĆ, N.: Zaštita prava putnika u cestovnom prijevozu i uloga osiguranja, *ZPFZ*, Zagreb, br. 1 - 2, 2008.
141. RADIONOV RADENKOVIĆ, N.: Zašto Hrvatska (više) nema propis o ugovoru o prijevozu stvari cestom?, «Hrvatska pravna revija», Zagreb, lipanj 2006.
142. RADIONOV, N. - KOCIJAN, I.: Prava putnika u slučaju uskraćenog ukrcanja, otkazanog leta ili dužeg kašnjenja leta (I. dio), *Pravna revija*, god. IX., Inženjerski biro d.d., Zagreb, br. 9, 2009.

143. RADIONOV, N. - KOCIJAN, I.: Prava putnika u slučaju uskraćenog ukrcanja, otkazanog leta ili dužeg kašnjenja leta (II. dio), Hrvatska pravna revija, god. IX., Inženjerski biro d.d., Zagreb, br. 10, 2009.
144. RADIONOV, N. - NOVAČIĆ, T.: Aktualnosti u sustavu odgovornosti zračnog prijevoznika - stari interesi i nova rješenja, ZRPFS, god. 39, Split, 2002. (str. 413. - 430.).
145. RINGBOM, H.: EU Regulation 44/2001 and its Implications for the International Maritime Liability Conventions, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 35, No. 1, January 2004.
146. RODIN, M.: Temeljna načela koja određuju odnos prava Europske unije i prava država članica, Hrvatska pravna revija, Zagreb, siječanj 2012.
147. ROMŠTAJN, I.: Izgradnja kanala «Dunav-Sava» gospodarski je izazov za XXI. stoljeće i postat će «hrvatski riječni Suez», Pravni vjesnik, 14, Osijek, br. 1-4, 1998.
148. ROMŠTAJN, I.: Naknada nematerijalne štete za pretrpljene fizičke bolove, Pravni život, br. 3, 1988.
149. ROMŠTAJN, I.: O nekim problemima sigurnosti cestovnog prometa u Republici Hrvatskoj i Požeško-slavonskoj županiji, Pravni vjesnik, 13 (3-4), Osijek, 1997.
150. ROMŠTAJN, I.: O nekim problemima osnovanosti dosuđivanja novčane naknade nematerijalne (moralne) štete u prijevozu putnika, Pravni vjesnik, 11, Osijek, br. 1 - 4, 1995.
151. ROMŠTAJN, I.: Odgovornost broдача za gubitak, oštećenje i zakašnjenje u prijevozu prtljage kod nas i u svijetu, Pravni vjesnik, god. 8., v. 1., Osijek, 1985.
154. ROSAEG, E.: News under the Athens Sun - New Principles and Lost Opportunities of the Athens Convention 2000. Stockholm Institute for Scandinavian Law 1957 - 2010.
152. ROSAEG, E.: The Entry into Force of the Athens Convention 2002., Papers for Seminar: Possible Implications of the New Athens Protocol, Hamburg, 5. 12. 2002.
153. SCHLECHTRIEM, P.: La nature juridique de la responsabilite naissant de la Convention additionnelle a la CIV, Bulletin 5/73.
154. SIHTAR, A.: Protokol Atenske konvencije iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, (prijevod i komentar), UUP, br. 125-126, Zagreb, 1990.
155. SKORUPAN, V.: Novine u pravnom reguliranju odgovornih osoba u hrvatskom Pomorskom zakoniku iz 2004., ZPFZ, vol. 56, Zagreb, br. 5, 2006.
156. SMRKOLJ, M.: The Use of the «*Disconnection Clause*» in International Treaties: What does it tellus about the EC/EU as an Actor in the Sphere of Public International Law?, GARNET Conference, The EU in International Affairs, Bruxelles, 24 - 26 travanj 2008.

157. SOYER, B.: Sundry Considerations on the Draft Protocol to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage at Sea 1974, *Journal of Maritime Law & Commerce*, v. 33, No 4.
158. STANKOVIĆ, P.: Konačni nacrt nove Konvencije o spašavanju na moru i rješenja koja on donosi, UPP, br. 1 (121), Zagreb, 1989.
159. STANKOVIĆ, G.: Neka pitanja stvarne nadležnosti sudova u pomorskim stvarima, *Pomorski zbornik*, 34, Rijeka, br. 1, 1996.
160. STARES, J.: Barrot slams changes made to passenger liability law, *Lloyd's List*, 4. 12. 2007.
161. ŠUC, A.: Međunarodno izjednačavanje pravnih pravila o odgovornosti brodarica za štetu nastalu uslijed smrti i tjelesne povrede putnika, *Zbornik za pomorsko pravo JAZU*, Zagreb, br. 3, 1961.
162. TODORIĆ, M.: Zakon o traganju i spasavanju na moru *de lege ferenda*, PPP, br. 1 - 2 (129-130), Zagreb, 1991.
163. TOMLJENOVIĆ, V.: Izravna tužba u pomorskim sporovima – izbor mjerodavnog prava, ZPFR, Supplement br. 2, Rijeka, 2002.
164. TOMLJENOVIĆ, V. - ČULINOVIĆ - HERC, E.: Zaštita potrošača i ulagatelja u europskom i hrvatskom pravu: izazovi međunarodnog tržišta roba i kapitala, *Zbornik radova međunarodnog znanstvenog skupa održanog 5. i 6. veljače 2005. u Opatiji*, Pravni fakultete Sveučilišta u Rijeci, Rijeka, 2005.
165. TORY, A. - WEIGAND, T. A.: The Modernization of the Warsaw Convention and the New Liability Scheme for Claims Arising Out of International Flight, *Massachusetts Law Review*, spring 2000.
166. TURKALJ, K.: Izvori europskog prava, *Hrvatska pravna revija*, ožujak 2008., str. 19. – 29.
167. YERETZIAN, K.: Bilan des travaux de revision de la CIV et de la Convention additionnelle a la CIV, *Bulletin* 9/10, 1979.
168. YERETZIAN, K.: Etude comparative entre les dispositions les plus importantes des differentes Conventions internationales relatives au transport des voyageurs et de leurs bagages, *Bulletin* 5/6, 1978.
169. VASILJ, A. - BOŠNJAK, M.: Sustavi općeg ograničenja odgovornosti u pomorskom pravu - potreba unifikacije pomorskog prava, *ZRPFS*, god. 48., Split, br. 3, 2011.

170. VINCENCA PADOVAN, A.: Direct Action of a Third Party against the Insurer in Marina Insurance with a special Focus on the Developments in Croatian Law, PPP, 42, Zagreb, br. 157.
171. VLAČIĆ, P.: Ali Montrealska konvencija napoveduje konec pravice do omejitve višine odgovornosti, Savjetovanje Pomorski zakonik Republike Hrvatske i druge novine iz područja pomorskog i prometnog prava, Zbornik radova, Rijeka, 2005.
172. VOKIĆ – ŽUŽUL, M.: Međunarodni ugovori pomorskog prava i prava mora koji obvezuju RH, UPP, br. 1 - 4, Zagreb, 1993.
173. VOLNER, I.: LL.M., Forum Selection Clauses: Different Regulations from the Perspective of Cruise Ship Passengers, PPP, god. 46., br. 161., Zagreb, 2007. (str. 191. - 241.).
174. WEIGAND, T. A.: The Modernization of the Warsaw Convention and the New Liability Scheme for Claims Arising Out of International Flight, Massachusetts Law Review, spring 2000.
175. ZELENKA, R. - KANDŽIJA, V.: Relevantne značajke prometne politike Europske unije i Republike Hrvatske, Naše more, Dubrovnik, 44 (1-2)1997.
176. ZELENKA, R. - PAVLIĆ SKENDER, H. - KAMNIK ZEBEC, S.: Primarni izvori prava multimodalnoga prometa, ZPFZ, vol. 58., br. 1-2, Zagreb, br. 1-2, 2008.
177. ŽUVELA, M.: Naknada štete u obliku rente, Zbornik radova: Naknada štete, Izdavačko instruktivni biro, Zagreb, 1987.

OSTALA DOKUMENTACIJA

1. Dopis br. P 1091/98 od 21. rujna 1998. god. Trgovačkog suda u Splitu.
2. Prijevod Protokola iz 1996. o izmjeni Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, UPP, vol. 38., Zagreb, 1 -4, 1996.
3. Program Vlade RH za preuzimanje i provedbu pravne stečevine EU iz 2010. godine.
4. 'Guidelines' u: Dokumentacija: Smjernice za raspodjelu odgovornosti radi pronalaženja uspješnog rješenja pitanja slijepih putnika, UPP, 38, Zagreb, 1 - 4, 1996.
5. Izvješće o analitičkom pregledu Hrvatske, poglavlje 14. - Prometna politika MVPEI, Zagreb, siječanj 2007.
6. The integration of European Waterways, 10 September 2004.
7. Uvjeti prijevoza putnika i njihove prtljage, 2010.

8. Uvjeti putovanja prijevoznika MSC Cruicere SA.
9. ICAO Working paper C-WP/13478, 7. 10. 2009.
10. IMO – Reservation and Guidelines for the Implementation of the Athens Convention, 2002. (2006) – IMO Guidelines u Prilogu II Uredbe 392/2009, OJ EU, L 131/24 od 28. 5. 2009.
11. IMO Library Services, Information Resources on Stowaways/Migrants/Treatment of Persons Rescued at Sea.
12. Pomorski zakonik (PZ) z uvodnimi pojasnili prof. dr. Marka Ilešiča in prof. dr. Marka Pavlihe in stvarnim kazalom, Uradni list Republike Slovenije, Ljubljana, 2001.
13. Regles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs (CIV) – Rapport explicatif , Bulletin 1/1996.
14. ATA (Air Transport Association) Inter-carrier Agreement.
15. IATA Inter-carrier Agreement on Passenger Liability (IIA).
16. Completing the Internal Market: White Paper from the Commission to the European Council (Milan, 28-29 June 1985) COM(85) 310, t. 108-112.

PRAVNI IZVORI

Domaći izvori

1. Ustav Republike Hrvatske, pročišćeni tekst, obuhvaća Ustav Republike Hrvatske, NN, br. 56/1990, 135/1997, 8/1998 – pročišćeni tekst, 113/2000, 124/2000 - pročišćeni tekst, 28/2001, 41/2001 – pročišćeni tekst, 55/2001 – ispravak te NN, br.76/2010, a objavljen je u NN, 85/2010.
2. Zakon o obveznim odnosima, NN, br. 53/1991, 73/1991, 11/1993, 3/1994, 7/1996, 91/1996, 112/1999 i 88/2001.
3. Zakon o obveznim odnosima, NN, br. 35/2005, 41/2008 i 63/2008, stupio na snagu 1. 1. 2006.
4. Zakon o ugovorima o iskorištavanju pomorskih brodova, Sl. l. FNRJ, br. 25/1959, 20/1969, stupio na snagu 11. 9. 1959.
5. Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi, Sl. l. SFRJ, br. 22/1977, stupio na snagu 1. 1. 1978.

6. Zakon o preuzimanju Zakona iz oblasti pomorske i unutrašnje plovidbe, NN, br. 53/1991.
7. Pomorski zakonik iz 1994., NN, br. 17/1994, 74/1994 i 43/1996, stupio je na snagu 22. 3. 1994.
8. Pomorski zakonik iz 2004., NN, br. 181/2004, 76/2007, 146/2008 i 61/2011. stupio je na snagu 29. 12. 2004.
9. Zakon o obveznim i osnovnim materijalno-pravnim propisima u zračnom prometu, Sl. l. SFRJ, br. 22/1977 i 12/1985.
10. Zakon o preuzimanju saveznih zakona iz oblasti prometa i veza koji se u Republici Hrvatskoj primjenjuju kao republički zakoni, NN, br. 53/1991.
11. Zakon o osiguranju, NN, br. 46/1997.
12. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, NN, br. 151/2005, 36/2009, 75/2009.
13. Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, NN, br. 132/1998, 63/2008 i 134/2009.
14. Zakon o zračnim lukama, NN, br. 19/1998.
15. Zakon o zračnom prometu, NN, br. 132/1998, 178/2004, 46/2007.
16. Zakon o ugovorima o prijevozu u cestovnom prijevozu Sl. l. SFRJ, br. 2/74.
17. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, NN, 36/1998.
18. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, NN, br. 178/2004, 48/2005, 111/2006 i 63/2008.
19. Zakon o parničnom postupku, NN, br. 53/1991, 91/1992, 58/1993, 112/1999, 88/2001, 117/2003, 88/2005, 02/2007, 84/2008, 123/2008.
20. Zakon o sigurnosti u željezničkom prometu, NN, br. 77/1992.
21. Zakon o sigurnosti u željezničkom prometu, NN, br. 40/2007.
22. Zakon o željeznici, NN, br.123/2003.
23. Zakon o Hrvatskim željeznicama, NN, br. 42/1990 i 53/1994.
24. Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu, NN, br. 87/1996.
25. Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu, Sl. l. SFRJ, br. 2/1974 i 17/1990, preuzet Zakonom o preuzimanju saveznih zakona iz oblasti prometa i veza koji se u RH primjenjuju kao republički, NN, br. 53/1991.
26. Zakon o zaštiti potrošača, NN, br. 79/2007, 125/2007, 79/2007, 125/2007, 79/2009 i 89/2009.
27. Odluka o proglašenju Zakona o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora objavljena u NN, br. 28/1996.

28. Pravilnik o operativnoj licenci i zajedničkim pravilima za obavljanje zračnog prijevoza – Dodatak I, NN, br. 81/2009.
29. Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka temeljem notifikacije o sukcesiji, NN-MU, br. 12/1993, 1/92 i 3/95.
30. Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda, NN, br. 109/2007. (Ispravak Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda objavljen je u NN, br. 132/2007.)
31. Zakon o plovidbi unutarnjim vodama (ZPUV), NN, br. 19/98, 151/03 i 136/06.

Međunarodni izvori

1. Bečka konvencija o ugovornom pravu, potpisane u Beču 23. 5. 1969., koja je stupila je na snagu 27. 1. 1980. godine. Uredba o ratifikaciji objavljena u Sl. 1. SFRJ – Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, br. 30/1972.
2. Bečka konvencije o sukcesiji Države glede međunarodnih ugovora, potpisane u Beču 23. kolovoza 1978. koja je stupila na snagu 6. studenog 1996. Republika Hrvatska je stranka Konvencije od 8. 10. 1991. godine.
3. Uredba EU 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o odgovornosti pomorskih putničkih prijevoznika u slučaju nesreće donesene 23. travnja 2009. godine, (engl. *Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23. April 2009. on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents*), OJ EU, L 131/24 od 28. 5. 2009.
4. *Council Decision of December 2011(2012/22/EU) 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*, OJ EU, L 8/13, 12. 1. 2012.
5. *Council Decision of December 2011(2012/23/EU) 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*, OJ EU, L 8/13, 12. 1. 2012.
6. Međunarodna konvencija za izjednačavanje nekih pravila o teretnici, Bruxelles 25. kolovoza 1924. godine, *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading* - Haška pravila. Stupila je stupila na snagu 2. 6. 1931. godine. Republika Hrvatska je stranka navedene Konvencije od 8. 10. 1991.

Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je RH stranka na temelju notifikacije o sukcesiji, NN-MU, br. 1/92.

7. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putnika morem iz 1961. god. (engl. *International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Carriage of Passengers by Sea*, 1961.), donesena 29. 4. 1961., stupila je na snagu 4. 6. 1965. godine.
8. Međunarodna konvencija za izjednačenje nekih pravila o prijevozu putničke prtljage morem, donesena u Bruxellesu 27. 5. 1967. godine, nije stupila na snagu.
9. Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, Atena 13. prosinca 1974. god. (engl. *Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*, 1974.), stupila je na snagu 28. 4. 1987. (NN-MU, br. 2/1997); Protokol Atenskoj konvenciji iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, London 19. 11. 1976. god. (engl. *Protocol of 1976. to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*, 1974.), stupio na snagu 10. travnja 1989. (NN-MU, br. 2/1997); Protokol iz 1990. o izmjenama Atenske konvencije o prijevozu putnika i prtljage morem iz 1974. god. (ngl. *Protocol of 1990. to amend the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*, 1974.), nije stupio na snagu – Zakon o potvrđivanju Atenske konvencije iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, s Protokolima iz 1976. god. i 1990. god., NN-MU, br. 2/1997 i 11/1998. Atenska konvencija iz 1974. i Protokol iz 1976. god. su u Republici Hrvatskoj stupili na snagu 12. 4. 1998. godine.
10. Protokol iz 2002. godine Atenskoj konvenciji iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage (Atenska konvencija iz 2002. god.), *Protocol of 2002 to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea*, 1974, još nije stupio na snagu.
11. Međunarodna konvencija za ujednačavanje određenih pravila o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova, iz 1924. godine (*International Convention for the unification of certain rules relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Vessels*, 1924.), donesena u Bruxellesu 25. 8. 1924., stupila na snagu 2. 6. 1931. godine.
12. Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. god. (*International convention relating to the Limitation of the liability of owners of sea-going ships and protocol of signature Bruxelles*), donesena 10. listopada 1957. god., stupila na snagu 31. 5. 1968. godine.

13. Protokol o izmjenama međunarodne konvencije o ograničenju odgovornosti vlasnika pomorskih brodova iz 1957. donesen je u Bruxellesu 21. 12. 1979., a stupio je na snagu 6. 10. 1984. godine.
14. Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine iz 1976. god. (konvencija LLMC 1976) (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*), donesena je u Londonu, 19. 11. 1976., stupila na snagu 1. 12. 1986. godine Republika Hrvatska je stranka Konvencije iz 1976. od 2. 3. 1993. Zakon o potvrđivanju Konvencije o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, NN-MU, br. 2/1992.
15. Protokol Konvenciji o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine, 1976., iz 1996. godine, (LLMC 1996), usvojen je 3. 5. 1996., a stupio na snagu 13. 5. 2004. godine Republika Hrvatska je 9. 12. 2005. godine donijela Zakon o potvrđivanju Protokola iz 1996. godine, koji je stupio na snagu 6. 1. 2006. godine, objavljen u NN-MU, br. 12/2005.
16. Međunarodna konvencija o slijepim putnicima, *International Convention relating to Stowaways*, Brussels, October 10, 1957., donesena na inicijativu CMI-a. Konvencija nije stupila na snagu.
17. Međunarodna konvencija o režimu plovidbe Dunavom, Beograd, 18. kolovoza 1948., *Convention of Belgrade* (BDC) of 18. August 1948. Konvencija je stupila na snagu 11. 5. 1949. Republika Hrvatska prihvatila je Konvenciju Dodatnim protokolom od 26. 3. 1998. godine u kojem se navodi da se Republika Hrvatska kao slijednica bivše SFRJ, smatra državom potpisnicom Konvencije.
18. Zakon o potvrđivanju Dodatnog protokola 1998. godine Konvenciji iz 1948., NN-MU, br. 13/1998.
19. Međunarodna konvencija o izjednačenju nekih pravila u predmetu sudara brodova unutarne plovidbe iz 1960. godine, *Convention relating to the unification of certain rules concerning collisions in inland navigation, Geneva, 15. March 1960.*, stupila je na snagu 13. 9. 1966. godine.
20. Konvencija o baždarenju plovila unutarne plovidbe, iz 1966. godine, *Convention on the measurement of inland navigation vessels, Geneva, 15 February 1966.*, stupila je na snagu 19. 9. 1975. godine.
21. Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarjnim plovnim putovima (CMNI) iz 2001. godine, *Budapest Convention on the Contract for the Carriage of Goods by Inland Waterway (CMNI)*, 22. June 2001., Konvencija je stupila na snagu 1.

4. 2005. U odnosu na Republiku Hrvatsku Budimpeštanska konvencija stupila je na snagu istog datuma. Odluka o proglašenju Zakona o potvrđivanju Budimpeštanske konvencije objavljena je u NN-MU, br. 10/2004, a Objava o stupanju na snagu Konvencije u NN-MU, br. 2/2005.
22. Zakon o potvrđivanju Okvirnog sporazuma o slivu rijeke Save, koji je objavljen u NN-MU, br. 14/2003.
23. Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tereta unutarnjim plovnim putovima (ADN) iz 2000, *European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Inland Waterways (ADN)*, Geneva, 26 May 2000. Sporazum nije stupio na snagu. Republika Hrvatska je potpisnica Sporazuma od 14. 6. 2000.
24. *Convention Relating to the Regulation of Aerial Navigation Signed at Paris, October 13, 1919 (Paris Convention)*.
25. Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu (Čikago, 1944.) *Convention on International Civil Aviation*, Chicago, 7. 12. 1944., stupila na snagu 4. 4. 1947. godine. Konvencija objavljena u Dodatku Službenom listu FNRJ, br. 3/1954. Republika Hrvatska je stranka konvencije temeljem pristupa (akcesije) od 9. 5. 1992. godine. Odluka o objavljivanju međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju pristupa (akcesije), NN-MU, br. 6/1994.
26. Uredba o potvrđivanju (ratifikaciji) Protokola o izmjenama i dopunama Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu potpisanog u Montrealu 6. 10. 1980., NN-MU, br. 12/1993.
27. Konvencija o izjednačavanju izvjesnih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu (Varšava, 1929.), *Convention for the unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, 1929*. Službene novine Kraljevine Jugoslavije, br. 124-XXXVII od 5. 6. 1931.; Republika Hrvatska je postala strankom Konvencije temeljem notifikacije o sukcesiji (vidi toč. 17. Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacije o sukcesiji od 8. 10. 1991.).
28. Protokol o izmjeni Konvencije o izjednačavanju izvjesnih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu zrakom iz 1929. godine (Haag, 28. rujna 1955.), *Protocol to amend the Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, 1929, done at the Hague on 28. September 1955. (Hague Protocol to the Warsaw Convention 1955)*, Službeni list FNRJ – Dodatak Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, br. 6/1959. (vidi toč. 18. Odluke o objavljivanju mnogostranih

međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka temeljem notifikacije o sukcesiji, NN-MU br. 3/1995.).

29. Konvencija o dopuni Varšavske konvencije za izjednačavanje izvjesnih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu kojeg obavlja osoba koja nije ugovorni prijevoznik (Guadalajara, 18. rujna 1961.), *Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air performed by a Person other than the Contracting Carrier, signed in Guadalajara on 18. September 1961.*, Sl. 1. SFRJ-MU, br. 3/1978.; (vidi toč. 19. Odluke o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka temeljem notifikacije o sukcesiji, NN-MU, br. 3/1995.).
30. Protokol o izmjeni Konvencije za izjednačavanje nekih pravila o međunarodnom prijevozu zrakom potpisane u Varšavi 1929., izmijenjene Protokolom u Haagu 1955. (Guatemala City, 8. ožujka 1971.), *Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, signed at Warsaw on 12 October 1929, as Amended by the Protocol done at The Hague on 28. September 1955.*
31. Dopunski protokol broj 1 o izmjeni Konvencije o izjednačavanju izvjesnih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu potpisane u Varšavi 12. listopada 1929. (Montreal, 25. rujna 1975.), *Additional Protocol No. 1, to amend Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, 1929, signed at Montreal on 25 September 1975 (Additional Protocol No. 1 to the Warsaw Convention)*, Sl. 1. SFRJ-MU, br. 1/1978.; (vidi toč. 20. Odluke o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka temeljem notifikacije o sukcesiji, NN-MU, br. 3/1995.)
32. Dopunski protokol broj 2 o izmjeni Konvencije o izjednačavanju izvjesnih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu potpisane u Varšavi 12. listopada 1929. i izmijenjene Protokolom sačinjenim u Haagu 29. rujna 1955. (Montreal, 25. rujna 1975.), *Additional Protocol No. 2, to amend Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, 1929, as amended by the Protocol done at the Hague 1955, signed at Montreal on 25 September 1975 (Additional Protocol No. 2 to the Warsaw Convention)*, Sl. 1. SFRJ-MU, br. 1/1978. (vidi toč. 20. Odluke o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka temeljem notifikacije o sukcesiji, NN-MU, br. 3/1995.).

33. Dopunski protokol broj 3 o izmjeni Konvencije o izjednačavanju izvjesnih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu potpisane u Varšavi 12. listopada 1929. i izmijenjene Protokolom sačinjenim u Haagu 29. rujna 1955. te Gvatemalskim protokolom od 8. 3. 1971. (Montreal, 25. 9. 1975.), *International Carriage by Air, 1929, as amended by the Protocol done at the Hague 1955, and at Guatemala City on 8 March 1971, signed at Montreal on 25 September 1975 (Additional Protocol No 3 to the Warsaw Convention)* prijevod teksta Protokola u Hlača, V.: Hrvatsko prometno pravo i međunarodne konvencije, Rijeka, 2000.
34. Dopunski protokol broj 4 o izmjeni Konvencije o izjednačavanju izvjesnih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu potpisane u Varšavi 12. listopada 1929. i izmijenjene Protokolom sačinjenim u Haagu 29. rujna 1955. (Montreal, 25. rujna 1975.), *Additional Protocol No. 4, to amend Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air, 1929, as amended by the Protocol done at the Hague 1955, signed at Montreal on 25 September 1975 (Additional Protocol No. 4 to the Warsaw Convention, Sl. l. SFRJ-MU, br. 1/1978.; (vidi toč. 21. Odluke o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka temeljem notifikacije o sukcesiji, NN-MU, br. 3/1995.).*
35. Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom prometu zrakom (Montreal, 1999.), *Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal 28 May 1999)*. NN-MU, br. 9/2007. Objava o stupanju na snagu za Republiku Hrvatsku, NN-MU, br. 1/2008.
36. Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzročenu onečišćenjem uljem, iz 1969. godine, s izmjenama iz 1992. godine (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992 (CLC)*) – U Republici Hrvatskoj je na snazi od 12. 1. 1999. god. (Zakon o potvrđivanju Protokola iz 1992. god. o izmjeni Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora uljem iz 1969. god., NN-MU, br. 2/1997), izmijenjena je Protokolom iz 2003. godine. Za Republiku Hrvatsku je stupio na snagu 17. 5. 2006., NN-MU, br 3/2006.
37. Dopunska konvencije (CA) Međunarodnoj konvenciji o prijevozu putnika i prtljage željeznicom (CIV) od 25. 2. 1961. *Convention additionnelle (CA) a la Convention internationale concernat le transport des voyageurs et des bagages par chemins de fer (CIV) , du 25 fevrier 1961.*, Dopunska CIV konvencija stupila je na snagu stupila na snagu 1. 1. 1973. Bivša SFRJ je Konvenciju ratificirala, Sl. l. SFRJ-MU, 56/1971.

38. Konvencije o međunarodnim prijevozima željeznicama (COTIF 1980) *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires* (COTIF), donesena je 9. 5. 1980. godine, a stupila na snagu 1. 5. 1985. godine.
39. Protokol 1990. o izmjeni Konvencije o međunarodnom prijevozu željeznicom (COTIF) od 9. svibnja 1980. (*Protocole 1990. portant modification de la convention relative aux Transports internationaux ferroviaries (COTIF) du 9. mai 1980.*), stupio na snagu 1. 11. 1996. godine.
40. Protokol od 3. lipnja 1999. o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine (*Protocol of 3 June 1999 (Protocol of Vilnius) for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 (1999 Protocol)*), stupio je na snagu 1. 7. 2006. godine.
41. Uredba Europske unije o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nezgode broj 2027/97 od 9. 10. 1997., *Council Regulation (EC) No. 2027/97 of 9 October 1997 on Air Carrier Liability in the Event of Accidents*, OJ EU, L 285; 17. October 1997.
42. Uredba Europske unije Europskog parlamenta i Vijeća o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nezgode broj 889/2002 od 13. 5. 2002. o izmjeni Uredbe broj 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nezgode (*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*), OJ EU, L 138; 13. May 2002.
43. Uredba Europske unije Europskog parlamenta i Vijeća o osiguranju odgovornosti prijevoznika i operatora zrakoplova broj 785/2004 od 21. 4. 2004., (*Regulation (EC) No 785/2004 of the European Parliament and of the Council of 21. April 2004 on insurance requirements for air carriers and aircraft operators*), OJ EU, L 138; 30. April 2004.
44. Uredba Komisije (EU) br. 285/2010 o izmjeni Uredbe EU br. 785/2004 Europskog parlamenta i Vijeća o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatere, (*Uredba Komisije (EU) št. 285/2010 z dne 6. aprila 2010 o spremembi Uredbe (ES) št. 785/2004 Evropskega parlamenta in Sveta o zahtevah v zvezi z zavarovanjem za letalske prevoznike in operaterje*), OJ EU, L 87; 7. april 2010. Uredba je stupila na snagu 7. 4. 2010.
45. Mnogostrani Sporazum između Europske zajednice i Bivše jugoslavenske Republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Rumunjske, Republike Srbije i Misije privremene uprave Ujedinjenih naroda na

- Kosovu o uspostavi Europskog zajedničkog zračnog prostora – skraćeno Sporazum o Europskom zračnom prostoru (*Multilateral Agreement between the European Community and its Member States, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, Romania, the Republic of Serbia and the United Nations Interim Administration Mission in Kosovo on the Establishment of a European Common Aviation Area (ECAA)*), OJ L 285/3; 16. 10. 2006. Zakon o potvrđivanju Sporazuma donesen je na sjednici Hrvatskog sabora 21. svibnja 2008. godine, NN-MU, br. 4/2008.), a stupio na snagu 21. lipnja 2008. godine.
46. Uredba o objavljivanju Sporazuma između Republike Hrvatske i Europske Zajednice o određenim aspektima zračnog prometa, NN-MU, br. 5/2007. Objava o stupanju na snagu Sporazuma između Republike Hrvatske i Europske Zajednice o određenim aspektima zračnog prometa, NN-MU, br. 2/2008.
47. Uredba (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. godine kojom se utemeljuju zajednički propisi o naknadi i pomoći putnicima u slučaju odbijanja ukrcanja i otkazivanja ili dugog kašnjenja letova kojom se ukida Uredba (EZ) br. 295/91 (*Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of Council of 11 February 2004. establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91*) OJ EU, L 46; 17. 2. 2004. Uredba je za sve države EU stupila na snagu 17. 2. 2005. godine.
48. Uredba o potvrđivanju (ratifikaciji) Protokola o izmjenama i dopunama Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu potpisanog u Montrealu 6. listopada 1980. godine, NN-MU, br. 12/1993.
49. Uredba o objavljivanju Sporazuma između Republike Hrvatske i Europske Zajednice o određenim aspektima zračnog prometa, NN-MU, br. 5/2007. Objava o stupanju na snagu Sporazuma između Republike Hrvatske i Europske Zajednice o određenim aspektima zračnog prometa, NN-MU, br. 2/2008.
50. *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, Brussels, dated 23 November 2005*
51. Uredba (EC) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu *Regulation (EC) No 1371/2007 of The European*

Parliament and of The Council of 23 October 2007 on rail passengers rights and obligations; OJ EU, L 315/14; 3. 12. 2007. Uredba je stupila na snagu 3. 12. 2009. godine.

52. Uredba EZ 44/2001 o nadležnosti i priznanju i ovrsi u građanskim i trgovačkim predmetima (Bruxelles I) - (*Council Regulation (EC) No 44/2001 of 22. December 2000 on jurisdiction and the recognition and enforcement of judgments in civil and commercial matters*), OJ EU, L 12, 16. 1. 2001.; Uredba je stupila na snagu 1. 3. 2002. godine.
53. Uredba (EZ) br. 593/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. 6. 2008. o mjerodavnom pravu za ugovornu odgovornost za štetu (*Regulation (EC) No 593/2008 of the European Parliament and of the Council of 17 June 2008 on the law applicable to contractual obligations (Rome I)*), OJ EU, L 177/6 od 4. 7. 2008.
54. Rimska konvencija o mjerodavnom pravu za ugovorne obveze iz 1980. (*EC Convention on the Law Applicable to Contractual Obligations - Konvencija RIM*) – OJ EU, L C 282; 31. 10. 1980.
55. Direktiva Vijeća Europe 91/440/EEC o razvoju željeznica na području EU od 29. srpnja 1991. godine (*Council Directive 91/440/EEC of 29 July 1991 on the development of the Community s railways*), OJ EU L 237, 24/08/1991.
56. Direktiva Vijeća od 13. lipnja 1990. godine o organiziranim putovanjima, organiziranim odmorima i izletima (90/314/EEZ) (*Council Directive of 13 June 1990 on package travel, package holidays and package tours*), OJ EU, L 158/59, 23. 6. 1990.
57. Direktiva Komisije EZ-a o nepravičnim ugovornim klauzulama, 1993. (*Council Directive 93/13/EEC of 5 April 1993 on unfair terms in consumer contracts*), OJ EU, L 095, 21. 4. 1993.
58. *Directive 2009/20/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the insurance of shipowners for maritime claims*, OJ EU, L 131/128 od 28. 5. 2009. Direktiva je stupila na snagu danom objave u Službenom listu.
59. Konvencija o cestovnom prometu potpisana je u Ženevi 19. 9. 1949. Objavljena u Dodatku Službenom listu FNRJ, br. 13/1957.
60. Konvencija o cestovnom prometu potpisana u Beču 8. 11. 1968. Objavljena u Sl. 1. SFRJ - Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, br. 6/1978.
61. Europski sporazum o dopunama Konvencije o cestovnom prometu iz 1968., potpisan u Ženevi od 1. 5. 1971., Sl. 1. SFRJ-Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, br. 8/1977.

- Republika Hrvatska je stranka navedenih akata temeljem notifikacije o sukcesiji, od 8. listopada 1991. Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je RH stranka temeljem notifikacije o sukcesiji, NN- MU, br. 12/1993.
62. Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (*Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR)*), zaključena u Ženevi 19. 5. 1956. FNRJ je Konvenciju ratificirala 1958. godine, Sl. list FNRJ-MU, br. 11/58, a Hrvatsku obvezuje temeljem notifikacije o sukcesiji, NN-MU, br. 1/1992.
63. Konvencija o ugovoru o međunarodnome cestovnom prijevozu putnika i prtljage cestom, *Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route (CVR)*, zaključena u Ženevi 1. 3. 1973. godine koju je ratificirala i SFRJ, Sl. l. SFRJ-MU, br. 8/1977. Konvencija je stupila na snagu 12. 4. 1994. godine. Hrvatska je ratificirala Konvenciju 3. 8. 1992.
64. Protokol Konvencije o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage cestom (CVR iz 1973) od 5. 6. 1978. Protokol nije stupio na snagu. Tekst Protokola International Transport Treaties, IV-74, Kluwer Law International, 2006.
65. *Statutory Instrument 1980 No. 1092.* Zakon Velike Britanije koji implementira odredbe Atenske konvencije iz 1974. god. u nacionalno pravo.
66. *Statutory Instrument 1987 No. 703. – The Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (Notice) Order 1987* – Odluka kojom se propisuje obveza prijevoznika o obavještanju putnika na primjenu Atenske konvencije iz 1974.
67. *Statutory Instrument 1987 No. 855. – The Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (United Kingdom Carriers) Order 1987.* s primjenom od 1. 6. 1987.
68. *Statutory Instrument 1989 No. 1880. – The Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (United Kingdom Carriers) (Amandment) Order 1989.* - Odluka o stupanju na snagu nove obračunske jedinice ograničenja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika (za prijevoznike sa sjedištem u UK).
69. *Statutory Instrument 1998. No. 2917 - The Carriage of Passengers and their Luggage by Sea (United Kingdom Carriers) Order 1998.* – izmijenjeni Zakon o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1998., stupio na snagu 1. 1. 1999.
70. Amsterdamski ugovor, potpisan u Amsterdamu 2. 10. 1997. a stupio na snagu 1. 5. 1999., OJ C 34/1/97.
71. *Consolidated Version of the Treaty establishing the European Community (Treaty of Rome)*, 2002, OJ C 325, str. 33.

72. *Consolidated Version of the Treaty on European Union (Maastricht Treaty)*, 2002, OJ C 325, str. 5., potpisan 7. 2. 1992. u Maastrichtu, a stupio na snagu 1. 11. 1993. godine.
73. *Single European Act (1986)*, 1987, OJ EU, L 169, str. 27.; potpisan u Hagu 17. 2. 1986., a stupio na snagu 01. srpnja 1987. godine.
74. *Treaty of Lisbon amending the Treaty on European Union and the Treaty establishing the European Community*, signed at Lisbon, 13 December 2007, (2007) OJ C 306, str. 1.
75. *Treaty on European Union (consolidated version)*, 2010, OJ C 83, str. 13.
76. *Treaty on the Functioning of the European Union (consolidated version)*, 2010, OJ C 83, str. 47.

PRESUDE

1. Presuda *Barclay vs British Airways PLC*, Oxford Country Court, 12-13; 27 February 2008., *LLoyd`s Law Reports*, vol. 1., 2008., str. 661.-672.
2. Presuda *Wright v. American Airlines Inc.* (ND Tex 8. veljače 2010.), Court limits airlines liability to passenger under Montreal Convention for injury caused by fellow passenger, February 28, 2010, Accident «The NV Flyer» <http://nvflyer.wordpress.com/category/accident/>
3. Presuda *Air France v. Saks*, 470 U. S. 392, 405 (1985), Justia US Supreme Court Center, <http://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/case.html>.
4. Presuda *Eastern Airlines, Inc. V. Floyd*, 499 U. S. 530 (1991), <http://laws.findlaw.com/us/499/530.html>.
5. *Povey v. Qantas and British Airways*, <http://www.findlaw.com/an/articles/1608/dut-claims-against-airlines-crash-in-high-court.aspx>.
6. Presuda *Watts v. American Airlines, Inc.* (S.D. Ind. Oct. 10, 2007.), Court declines to dismiss complaint in passenger heart attack case, April 15, 2008, Accident «The NV Flyer» <http://nvflyer.wordpress.com/category/accident/>
7. Presuda u *Sporu El Al Israel Airlines, Ltd. v. Tseung* 525 U.S. 155 (1999), United States Supreme Court, u *SCHAFFER, R. - AUGUSTI, F. - EARLE, B.*: *International bussines law and its environment*, seventh edition, Chapter VI, «The Carriage of goods and the Liability of Air and the Sea Carriers», 2009.

8. Presuda u sporu Olympic Airways v. Husain 540 U.S. 644 (2004), United States Supreme Court, u SCHAFFER, R. - AUGUSTI, F. - EARLE, B.: International bussines law and its environment, seventh edition, Chapter VI, «The Carriage of goods and the Liability of Air and the Sea Carriers», 2009.
9. Presuda u sporu Husserl v. Swiss Airtransport Co, 485 F.2d 1240, Justia US Law, <http://law.justia.com/cases/federal/appellate-courts/F2/485/1240/399434/>
10. Presuda u sporu Cie generale transaatlantique c/a Paul Dominici i Caisse primaire de Securite sociale des Bouches –du –Rhone), Droit Maritime Francais, 1966.
11. Presuda u sporu Service maritime de departement du Finistere et Cie d'assurances l'Union et Phenix espagnol c/a dame Cortay, Le Droit maritime francais 1972., Annee 277.
12. Presuda engleskog Apelacionog suda od 19. 4. 1967. u sporu Anglo-Continental Holidays, Ltd. c/a Typaldos lines (London), Ltd, citirano prema Emilio PALLUA, E.: Odluke stranih sudova i arbitraža, UPPK, Zagreb, br. 35, 1967.
13. Presuda Haddad c/a Air France od 28. IV 1978. JAKAŠA, B.: UPPPK, Zagreb, br. 89, 1981.
14. Presuda u sporu Sooprayen c/a Cie generale transatlantique od 6. XI 1969. god., Droit maritime francais 1970.. JAKAŠA, B.: UPPPK, Zagreb, br. 51, 1971.
15. Presuda 549/07, Friederike Wallentin-Hermann v Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA, OJ C 44 od 21. 2. 2009.
16. Presuda Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske, XV Pž-2468/96 od 25. 11. 1997.
17. Izostanak pisanog prigovora u slučaju oštećenja prtljage, Presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske II Rev-225/2000-2 od 23. listopada 2001. SKORUPAN, V.: PPP, god. 45, br. 160, Zagreb, 2006.
18. Presuda Vrhovnoga suda Republike Hrvatske, Rev 655/04-2 od 28. 7. 2004.
19. Presuda Trgovačkog suda u Rijeci, III.P-3774/94 od 19. 9. 2000.
20. Presuda Općinskog suda u Dubrovniku, P. 836/93 od 6. 5. 1998.
21. Presuda Općinskog suda u Dubrovniku, P. 998/99 od 4. 12. 2000.
22. Presuda Općinskog suda u Zagrebu, Pn-10470/97 od 18. 5. 1999.
23. Presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske, Rev-885/85 od 17. 12. 1985.
24. Presuda Općinskog suda u Čakovcu, P-1186/89, od 16. travnja 1990.
25. Presuda Okružnog suda u Varaždinu, Gž-1094/90 od 19. 10. 1990.
26. Presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske, Rev-2754/1991-2 od 5. 3. 1992.

27. Presuda Županijskog suda u Osijeku, GŽ-4391/04-2 od 16. 6. 2005.
28. Presuda Općinskog suda u Đakovu, P-50/04-15 od 1. 6. 2004.
29. Presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske, GŽ 1889/76 od 29. IX 1976., objavljena u PSP, 10/23.
30. Presuda Vrhovnog suda Hrvatske, GŽ 78/74 od 22. I 1975., PSP 8/13.
31. Presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske, Rev 3202/94 od 15. 10. 1997., objavljena u Izboru odluka 1/1998.
32. Presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske, GŽ 537/81 od 19. 11. 1981., objavljena u PSP 20/66.
33. Presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske, Rev 1861/84 od 18. 12. 1984.
34. Presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske, GŽ 1460/80 od 25. 2. 1981., objavljena u PSP 19/87.
35. Presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske, Rev 592/85 od 17. 4. 1985.
36. Presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske, Rev 390/2008-2 od 8. 4. 2009.
37. Presuda Privrednog suda Republike Hrvatske, II Pž-2074/92-2 od 6. 10. 1992
38. Presuda Privrednog suda Republike Hrvatske, II Pž 792/92-2 od 19. 1. 1993.
39. Presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske, Rev 2638/98. od 4. 07. 2002.
40. Presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske, GŽ-662/78 od 30. 1. 1979.
41. Presuda Općinskog suda u Splitu, I P 819/98 od 7. 10. 2005.
42. Presuda Trgovačkog suda u Splitu, VI-P-616/1997 od 15. 3. 2000.
43. Presuda Županijskog suda u Splitu, GŽ-1418/06 od 24. 5. 2007.
44. Presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske, Rev 1020/07-2 od 9. 10. 2008.
45. Presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske, Rev 360/02-2 od 11. 2. 2004.
46. Presuda Županijskog suda u Bjelovaru, GŽ-1810/08-2 od 2. 4. 2009.
47. Presuda Županijskog suda u Sisku, GŽ-1267/99 od 9. 5. 2000.
48. Presuda Općinskog suda u Kutini, P-542/92 od 24. 3. 1999.
49. Presuda Okružnog suda u Rijeci, GŽ-1266/91-2 od 24. 7. 1991.
50. Presuda Općinskog suda u Rijeci, P-2707/88-25 od 27. 3. 1991.
51. Presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske, Rev 222/1992-2
52. Presuda Visokog trgovačkog suda u Splitu Republike Hrvatske, Pž-3548/02 od 16. 3. 2004.
53. Presuda Vrhovnog suda Republike Hrvatske, Rev. 360/02-2 od 11. 2. 2004.
54. Presuda Visokog trgovačkog suda Republike Hrvatske, XV Pž-2468/96 od 25. 11. 1997.

55. Rješenje Trgovačkog suda u Rijeci, IX-R1-194/99-4 od 18. 10. 1999.

56. Rješenje Županijskog suda u Dubrovniku, Gž 695/98 od 18. 6. 1998.

INTERNET

1. IMO Doc. LEG 74/6/1
2. IMO Doc. LEG 72/9
3. IMO Doc. LEG 75/4/2
4. IMO Doc. LEG 77/4/4
5. IMO Doc. LEG 79/4/1
6. IMO Doc. LEG 81/5/5
7. IMO Doc. LEG 80/3/3
8. IMO Doc. LEG/CONF 13/3
9. IMO Doc. LEG/CONF 13/7
10. IMO Doc. LEG/CONF 13/4
11. IMO Doc. LEG/CONF 13/5
12. IMO Doc. LEG/CONF 13/6
13. IMO Doc. LEG/CONF 13/7
14. LEG/CONF. 13/DC/2
15. LEG/CONF. 13/DC/3
16. LEG/CONF. 13/DC/4
17. LEG/CONF. 83/4/2
18. LEG/CONF. 83/4/3
19. LEG/CONF. 83/4/8
20. LEG/CONF. 83/4/9
21. LEG/CONF. 13/9
22. LEG./CONF. 13/10
23. LEG/CONF. 13/11
24. LEG.CONF. 13/13
25. LEG/CONF. 13/14
26. LEG/CONF. 13/15
27. LEG/CONF. 13/18
28. LEG/CONF 83/4/7
29. LEG/CONF 88/12/2

30. LEG/CONF 92/5/3
31. LEG/CONF.13/CW/WP.3
32. LEG/CONF/13/CW/WP/10
33. <http://www.imo.org>.
34. <http://www.imo.org/about>
35. <http://ssrn.com/abstract=1133002>
36. www.telegraph.co.uk/news/worldnews/eu.
37. <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/dipcon/16.pdf>
38. <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/dipcon/10.pdf>
39. <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/dipcon/13.pdf>
40. <http://www.sjofartsverket.se/pages/10838/16-CW-RD2.pdf>
41. www.ol.iaea.org/OLA/documents
42. http://www.codacons.it/articoli/priopenje_brod_costa_codacons_priopenje
43. <http://www.iata.org>.
44. <http://www.iumi.com>
45. <http://www.civillaw.com.cn>
46. www.imo.org/InforResources/mainframe
47. <http://www.en.wikipedia.org/wiki/Admiraltylaw>
48. <http://www.scandinavianlaw.se/pdf/46-7.pdf>
49. <http://igpandi.org>
50. http://www.geocities.com/Paris/RUE/2430/n_a_franc.htm
51. <http://www.culture.gouv.fr/culture/actualites/celebrations2003/francgerminal.htm>.
52. [http:// www.mega.gov.uk/c4mca/mcgamnotice.htm?textobjid=921480EF1E70DBCA\)](http://www.mega.gov.uk/c4mca/mcgamnotice.htm?textobjid=921480EF1E70DBCA)
53. http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D26999/INF-10-Rev-1.pdf
54. <http://www.croatiaairlines.com>
55. <http://www.imo.org/Conventions/mainframe>
56. <http://folk.uio/erikro/WWW/corrgr/insurance/988.pdf>
57. <http://folk.uio/erikro/WWW/corrgr/apr04.htm>
58. <http://www.shipadm.net/upload/5139/13-RD-2.pdf>
59. <http://www.airlines.org/public/home/default.asp>
60. www.lufthansa.com
61. [http://www.transportrecht.de/Guatemala City Protocol.htm](http://www.transportrecht.de/Guatemala%20City%20Protocol.htm)
62. <http://www.imf.org>
63. http://www.icao.int/eshop/conventions_list.htm

64. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ.do?uri=CELEX:31997R2027:EN:HTML>
65. <http://www.icao.int/icao/en/leb/treaty.htm>
66. www.eurotrend.hr.JET- MSC_HR
67. <http://www.iata.org/legal/files/liasign.doc?B-GO.X=19/&B GO.Y=8>
68. <http://www.airportcitycodes.com/calcform.aspx>.
69. <http://www.britannica.com/EBchecked/topic/10733/air-law>
70. http://www.geocities.com/Paris/RUE/2430/n_a_franc.htm
71. <http://folk.uio.no/erikroWWW/corrgr/index.html>
72. http://www.mcgill.ca/iasl/research/treaties/air_law/private/
73. http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst_06_TINF_AGN.html
74. http://ec.europa.eu/prijevoz/indeks_en.htm
75. <http://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/LON/Volume%20120/v120.pdf>
76. <http://www.dutchcivillaw.com/legislation/listiprcommercial.htm>
77. <http://www.europarl.eu>
78. <http://eur-lex.europa.eu>
79. www.cil.nus.edu.sg
80. <http://www.iccl.org>
81. www.nepia.com
82. <http://www.jmcl.org/Soyertset.pdf>
83. <http://www.imo.org/status>
84. <http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru13.html>.
85. <http://www.Highbeam.com/doc/1G1-189159314.html>
86. <http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-mnotice.htm?textobjid=921480EF1E70DBCA>
87. www.imo.org/InforResources/mainframe
88. <http://www.spinetwork.org/pdf/WG3%20Integration%20Waterways.pdf>
89. http://en.wikipedia.org/wiki/Central_Commission_for_Navigation_on_the_Rhine
90. <http://www.mvp.hr/MVP.asp?pcpid=838>
91. <http://ukapandi.com/2about.html>.
92. <http://www.mzopu.hr/default.aspx?id=5488>
93. <http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/gesamt.pdf>.
94. <http://www.danubecom-intern.org/ENGLISH/SUMMARY/htm>
95. http://www.ccr-zkr.org/Files/convrev_e.pdf
96. <http://www.unidroit.org/english/publications/proceedings/1999/cd/78-02app-e.pdf>
97. http://www.unece.org/trans/danger/publi/adn/adn_treaty.html

98. http://www.unece.org/transconventn/agreem_cp.html
99. <http://en.wikipedia.org/wiki/RichardTrevithick>
100. http://en.wikipedia.org/wiki/Stockton_and_Darlington_Railway
101. <http://www.wikipedia.org>
102. <http://www.kotoriba.hr/prvapruga.html>
103. <http://www.prometna-zona.com/cestovni.html>
104. http://www.otif.org/otif/epdf/News_Inkrafttreten_Prot.99_el.pdf.
105. <http://www.airportcitycodes.com/calcfom.aspx>.
106. <http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/st16097.en07/pdf>
107. <http://www.mmpi.hr/default.aspx?id=888>
108. http://www.mvpei.hr/ei/download/2010/02/18/Program_Vlade_za_preuzimanje_i_povedbu_pravne_stečevine
109. http://www.lipcon.com/landmark_cases_carlise.php.
110. http://www.dzs.hr/hrv/publication/2009/5-1-5_2h2009.htm
111. <http://nvflyer.wordpress.com/category/accident/>
112. http://www.spacelaw.olemiss.edu/library/aviation/IntAgr/multilateral/1919_Paris_convention.pdf
113. http://www.otif.org/otif/defpdf/defpdf_2008/Prot-1999-ratifications_10.01.2008_fde.pdf
114. <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2007/SC3/ECE-TRANS-SC3-2007-09e.doc>
115. http://ec.europa.eu/transport/rail/studies/index_en.htm
116. <http://www.unece.org/trans/doc/2001/sc1/TRANS-SCI-2001-14e.pdf>
117. www.goldenstarcruises.com/coc/COC_CR_CR.pdf).
118. <http://www.simls.com/rules-and-covers.html>
119. <http://www.marisec.org/icswhat.htm>
120. <http://goldprice.org/gold-price-euros.html>
121. <http://www.comitemaritime.org/singapore/passengers/passengers.html>
122. <http://www.hnb.hr/tecajn/htecajn.htm>
123. <http://www.icao.int/cgi/airlaw.pl>
124. <http://www.jmlc.org/RingbomFinal.pdf>
125. <http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru13.html>
126. <http://www.findlaw.com/an/articles/1608/dut-claims.against-airlines-crash-in-high-court.aspx>

SAŽETAK

ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA – MEĐUNARODNI I NACIONALNI PROPISI

U ovoj doktorskoj disertaciji, autorica razmatra problematiku odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u pomorskom prijevozu, unutarnjoj plovidbi, zračnom, cestovnom te željezničkom prijevozu u odnosu na međunarodne konvencije, hrvatske nacionalne propise te propise EU.

U uređenju predmetne materije i na međunarodnoj i nacionalnoj razini zapažamo tendenciju, s jedne strane povećanja iznosa na ime naknade štete u korist korisnika usluga dok je s druge strane prijevoznik zaštićen na način da je gubitak prava na ograničenje odgovornosti tek namjera ili *dolus eventualis*. S tim u vezi je i funkcija osiguranja od odgovornosti prijevoznika koja se također temelji na načelima ograničenja odgovornosti. Uvodi se institut izravne tužbe (*actio directa*) prema kojem se oštećenik za naknadu štete može izravno obratiti osiguratelju i dobiti satisfakciju u granicama odgovornosti prijevoznika.

Posebno smo istaknuli rad na unifikaciji prijevoznog prava u odnosu na ugovore o prijevozu putnika i utvrdili da je snažno prisutan gotovo sto godina (Varšavska konvencija iz 1929. god.). Noviji međunarodni instrumenti uvode dvostupanjski sustav odgovornosti što je značajna novost u prijevoznom pravu. U prvom stupnju prijevoznik odgovara objektivno na temelju uzročnosti a u drugom stupnju njegova odgovornost temelji se na pretpostavljenoj krivnji (Montrealska konvencija iz 1999. god. te Atenska konvencija iz 2002. god.).

Posebna pozornost posvećena je usklađenosti nacionalnih pravnih propisa s međunarodnim konvencijama kao i propisima EU. Nacionalni propisi u velikoj mjeri zadovoljavaju međunarodne pravne standarde. Propisi EU kao poseban pravni sustav u cijelosti implementiraju rješenja međunarodnih konvencija u pogledu odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika čime se postiže visok stupanj unifikacije a time i kvalitetnija pravna zaštita u postupcima naknade štete.

U cjelini uzevši možemo zaključiti da je u području odgovornosti pravno najuređenija grana zračnog prijevoza u međunarodnom i domaćem pravu. Moramo naglasiti nužnost revizije međunarodne konvencije za cestovni prijevoz putnika te donošenje novog međunarodnog instrumenta koji bi regulirao prijevoz putnika unutarnjim vodama. Što se tiče hrvatskog zakonodavstva prijeko je potrebno donijeti novi propis iz područja cestovnog prijevoza i prijevoza unutarnjim vodama. Autorica se ujedno zalaže za ujednačen sustav odgovornosti odnosno istu pravnu poziciju prijevoznika i putnika u svim granama prijevoza.

Krajnji cilj pravnog uređenja ovog važnog instituta jest poboljšanje postojećih pravnih rješenja na način njihove prilagodbe zahtjevima i potrebama suvremenog načina života te se *pro futuro* predlaže inzistiranje na širokoj prihvaćenosti međunarodnopravnih rješenja što je uvjet uspješnog odvijanja i daljnjeg razvoja prijevozne djelatnosti kao i veće sigurnosti za ostvarivanja prava na naknadu štete u korist oštećenika.

Ključne riječi: odgovornost, prijevoz, prijevoznik, putnik, smrt, tjelesne ozljede, međunarodni i nacionalni propisi.

SUMMARY

RESPONSIBILITY OF CARRIER FOR DEATH AND PHYSICAL INJURY TO PASSENGERS – INTERNATIONAL AND NATIONAL REGULATIONS

In this doctoral thesis, the problem areas of carrier responsibility for death and physical injury to passengers in sea transport, domestic navigation, air, and road and rail transport are analysed in relation to international conventions, Croatian regulations and the regulations of the EU.

In ordering the subject matter, both at an international and national level, we noted the tendency, on the one hand to increase the amount of compensation in the service user's favour while on the other hand the carrier is protected in such a way that the loss of rights to limited liability is just intention or *dolus eventualis*. Related to this is the function of insurance against carrier responsibility which is also based on the principles of limited liability. The institute of direct lawsuits (*actio directa*) where the injured party can directly approach the insurer and gain satisfaction within the limits of carrier responsibility is also introduced

Particularly, work on the unification of transport law in relation to passenger transport contract is emphasised. We also established that it has been powerfully present for almost 100 years (Warsaw Convention of 1929). More recent international instruments have introduced a two-tier system of responsibility which is significantly new in transport law. At the first level, the carrier is responsible objectively on the basis of causality and at the second level responsibility is based on presumed guilt. (Montreal Convention of 1999 and the Athens Convention of 2002).

Particular attention is paid to the harmonisation of national legal regulations from international conventions as well as those of the EU. National regulations to a great extent satisfy international legal standards. EU regulations as a special legal system within the overall implemented solutions of international conventions regarding the responsibility of carriers for the death and physical injury to passengers by which a high level of unification is achieved and consequently there is more quality legal protection in compensation procedure.

Overall, we can conclude that in the area of responsibility the most legally regulated branch is air transport both in domestic and international law. The necessity for review of the international convention for road transport is emphasised as well as the bringing in of new international instruments which would regulate passenger transport in domestic waters. As far as Croatian legislation is concerned, it is absolutely necessary to enact new regulations in the area of road transport and transport in domestic waters. The author also purports a unified system of responsibility, that is, the same legal position for both carrier and passenger in all areas of transport.

The final aim of legal regulation of this important institute is the improvement of existing legal solutions so that they are adapted to the demands and needs of our modern way of life and *pro futuro* it is suggested that international solutions be widely accepted which is the precondition for successful transport activity and development and to increasing assure that the injured party achieves rights to compensation.

Key words: responsibility, transport, carrier, passengers, death, physical injury, international and national regulation.

ŽIVOTOPIS

Mr. sc. Mara Barun rođena je 3. lipnja 1961. godine u Lusniću, općina Livno, Bosna i Hercegovina. Diplomirala je na Pravnom fakultetu u Splitu dana 19. veljače 1985. Nakon diplomiranja, iste godine, zapošljava se na Pravnom fakultetu u Splitu u svojstvu voditeljice za poslijediplomske studije i projekte gdje radi i danas.

Na poslijediplomskom studiju „Pomorsko pravo i pravo mora“ Pravnog fakulteta Sveučilišta u Splitu magistrirala je dana 4. prosinca 1995. godine s temom „*Državna pripadnost broda i odredbe međunarodnog privatnog prava u Pomorskome zakoniku Republike Hrvatske*“ (članovi Povjerenstva za obranu: prof. dr. sc. Ivo Grabovac, prof. dr. sc. Petar Bosnić i prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid).

Na Pravnom fakultetu Sveučilišta u Rijeci podnijela je prijavu teme doktorske disertacije „*Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika – međunarodni i nacionalni propisi*“.

Od akademske 2007./08. godine, kao vanjska suradnica, izvodi nastavu na Veleučilištu u Šibeniku, na kolegiju Prometno pravo. U naslovno zvanje predavača izabrana je 19. studenoga 2009. godine.

Upisana je u registar znanstvenika pod brojem 211333.

Autorica je sudjelovala u radu većeg broja znanstvenoistraživačkih projekata:

1. „Gradovi u novoj teritorijalnoj podjeli Hrvatske“ u razdoblje od 1991. do 1995. godine“ - voditelj projekta: prof. dr. sc. Onesin Cvitan,
2. „Lokalna uprava u razvoju“ u 2001. godini - voditelj projekta: prof. dr. sc. Onesin Cvitan,
3. „Regionalizacija Hrvatske u kontekstu europskih integracija“ od 02. siječnja 2007. - voditelj projekta: prof. dr. sc. Onesin Cvitan,
4. „Suvremeno hrvatsko plovidbeno pravo u uvjetima europskih integracija“, u razdoblju od 2002. do 2006. godine - voditelj projekta: prof. dr. sc. Ivo Grabovac,

5. „Međunarodno i privrednopravno uređenje odnosa na moru i primorju“, u razdoblju od 1991.. do 1995. - voditelj projekta: akademik Davorin Rudolf,
6. „Morske granice Republike Hrvatske i međunarodni ugovori kojima se uređuju odnosi na moru“ od 2. siječnja 2007. - voditelj projekta: prof. dr. sc. Vesna Barić Punda,
7. „Lokalna uprava u razvoju - regionalizacija“ - voditelji projekta: prof. dr. sc. Onesin Cvitan i prof. dr. sc. Slavko Šimundić: okvir istraživanja: DUBROVAČKO-NERETVANSKA ŽUPANIJA, SPLITSKO-DALMATINSKA ŽUPANIJA, ŠIBENSKO KNINSKA ŽUPANIJA, ZADARSKA ŽUPANIJA: DIONICA: a) vrijednosne orijentacije građana; b) izbor predsjednika Republike Hrvatske 2009, c) percepcije građana prema aktualnim političkim temama. (studeni 2009. godine).

Autorica je sljedećih znanstvenih članaka:

Ugovor o gradnji broda u novom hrvatskom Pomorskom zakoniku, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 31., br. 1-2/1994, str. 143. - 151. (koautor s prof. dr. sc. Draganom Bolančom - izvorni znanstveni članak);

Osnovne značajke plovidbe u Zakonu o unutarnjoj i pomorskoj plovidbi Federacije BiH iz 2005. god., Zbornik radova „Aktualnosti građanskog i trgovačkog zakonodavstva i pravne prakse“, br. 5, Mostar, 2007., str. 67. - 73. (koautor s prof. dr. sc. Draganom Bolančom - izvorni znanstveni članak);

Neke novosti na području usklađivanja hrvatskog pomorskog upravnog prava sa pravnom stečevinom Europske unije, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 45., Split, br. 4, 2008., str. 745. – 760. (koautor s prof. dr. sc. Draganom Bolančom -izvorni znanstveni članak).

Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u hrvatskom Zakonu o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu iz 1998. godine, Pravni vjesnik, Osijek, br. 1, 2010., str. 117. - 134. (pregledni znanstveni članak).

Ujedno je izlagala na znanstveno - stručnom skupu „Aktualnosti pomorskog prava i međunarodnog prava mora – *In memoriam* prof. dr. sc. Vjekoslav Šmid“ na Rabu:

1. „Prijevoz putnika morem – novine u hrvatskom zakonodavstvu“ (26. lipnja 2010. godine)
2. „Prijevoz putnika morem i pravo Europske unije“ (1. srpnja 2011. godine).

U organizaciji Udruge pravnikâ u gospodarstvu Split dana 3. srpnja 2008. godine održala je predavanje na temu „*Ugovorno prijevozno pravo u cestovnom prometu Republike Hrvatske*“ u Hrvatskoj gospodarskoj komori – Županijske komore Split.

Članica je Hrvatskog društva za pomorsko pravo iz Rijeke – sekcija Split te Udruge pravnikâ u gospodarstvu - Split.