

DOKUMENTACIJA

PREDGOVOR

Unifikacija prava prijevoza putnika morem već je čitav niz godina u središtu interesa relevantnih specijaliziranih institucija, osobito Međunarodne pomorske organizacije (IMO). Iako se ne može poreći da je kroz dugi niz godina uloženi ogroman trud usmjeren ka postizanju široko prihvaćenih međunarodnih standarda o odgovornosti prijevoznika iz ugovora o prijevozu putnika morem, dosadašnji rezultati nisu na željenoj razini. Međunarodni ugovori trenutno na snazi jesu Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. i njezin Protokol iz 1976 (tzv. SDR Protokol). Ti međunarodni izvori prava sadrže, u pogledu nekih važnih pitanja, rješenja koja ne odgovaraju potrebama i ciljevima suvremenog prijevoza, osobito s aspekta zaštite prava putnika. U prvom redu tu se misli da prilično niske granice odgovornosti prijevoznika za fizički integritet putnika, osobito imajući u vidu granice odgovornosti prijevoznika za te vrste šteta u drugim transportnim granama.¹

Nakon donošenja Konvencije o izjednačenju nekih pravila o međunarodnom zračnom prijevozu, iz 1999. (Montrealska konvencija), sve su glasnija bila razmišljanja da bi i pomorskim putnicima valjalo pružiti istu razinu pravne zaštite u slučaju nesreće kao što je to slučaj sa putnicima u zračnom prijevozu.

Nakon dugog i napornog rada, pod okriljem IMO-a usvojen je Protokol iz 2002. godine o izmjenama i dopunama Atenske konvencije iz 1974. o prijevozu putnika i njihove prtljage morem.

Novine koje je donio Protokol iz 2002. u sustavu normiranja odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika bile su prilično “radikalne”. Spomenimo samo neke:

- a) tzv. “dvostupanjski” sustav odgovornosti za štete koje su posljedica pomorskih nezgoda (u prvom stupnju uvedena je objektivna odgovornost prijevoznika do visine ograničenja od 250 000 Posebnih prava vučenja uz mali broj egzoneracijskih razloga. U drugom stupnju odgovornost se zasniva na principu pretpostavljene krivnje do 400 000 Posebnih prava vučenja, uz mogućnost da korištenjem tzv. *opt out* klauzule države stranke utvrde i višu granicu odgovornosti za te vrste šteta, pa čak i da propišu nepostojanje tih

¹ Godine 1990. donesen je još jedan Protokol o izmjenama Atenske konvencije iz 1974. koji je predviđao znatno povišenje granica prijevoznikove odgovornosti za štete iz ugovora o prijevozu putnika i prtljage morem. Međutim, taj Protokol nikada nije sakupio dovoljan broj ratifikacija da bi stupio na snagu.

granica. Ako do povrede fizičkog integriteta putnika nije došlo zbog pomorske nezgode, prijevoznik odgovara na načelu dokazane krivnje do iznosa od 400 000 Posebnih prava vučenja.

- b) uvođenje obveznog osiguranja odgovornosti za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika u iznosu od 250 000 Posebnih prava vučenja. Obveza pribavljanja takvog osiguranja odgovornosti leži na prijevozniku koji stvarno izvršava čitav prijevoz ili dio prijevoza. Kao prateći procesni “mehanizam” Protokol iz 2002. propisuje pravo na izravnu (direktnu) tužbu oštećenika protiv osiguratelja odgovornosti.
- c) stvaranje jedinstvenog teksta tzv. Atenske konvencije iz 2002. Naime, na temelju stavka 3. članka 15. Protokola iz 2002. godine, članci 1. do 22. Atenske konvencije iz 1974. kako su izmjenjeni Protokolom iz 2002., zajedno sa člancima 17. do 25. samog Protokola iz 2002. i njegovim Prilogom, sačinjavaju cjelinu koja se naziva *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, iz 2002. godine*. Međutim, ta cjelina (Atenska konvencija iz 2002.) nije međunarodni ugovor i njome se, formalno-pravno, države ne mogu obvezati. To je skup pravila koji je stvoren Protokolom iz 2002. godine. Države se mogu obvezati samo Protokolom iz 2002. jer on jest međunarodni ugovor, a jedna od posljedica tog obvezivanja Protokolom je pristanak na poštivanje skupa pravila koje taj Protokol “stvara” i koji se naziva *Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, 2002.*

Iz sadržaja i stilizacije ključnih odredaba Protokola iz 2002. bez većih napora može se prepoznati njihov “uzor” – već spomenuta Montrealska konvencija. Pri tome, pokazalo se kasnije, nije u dostatnoj mjeri uzeta u obzir različitost pravila tržišta ovih dviju vrsta prijevoza.

Osim toga, nakon donošenja Montrealske konvencije dogodio se čuveni tragični događaj 11. rujna 2001. u SAD koji je, pored brojnih izgubljenih ljudskih života, imao za posljedicu i bolne udarce za zračne prijevoznike i njihove osiguratelje. Uvidjele su se pogubne posljedice koje terorizam može imati na sektor transporta općenito. To je pobudilo i svijest o teškoćama održivosti (pre)visokog osigurateljnog pokrića različitih “suvremenih” rizika koji se javljaju pri prijevozu putnika i prtljage morem.

Prijevoznici, ali osobito i osiguratelji njihove odgovornosti, u više su navrata isticali da su granice odgovornosti prijevoznika, odnosno granice obveznog osiguranja te odgovornosti previsoke te da se na tržištu osiguranja neće moći pronaći osiguratelji koji bi traženo pokriće mogli pružiti, posebice u pogledu ratnih rizika (uključujući terorizam). To se pokazalo kao jedna od najvećih zapreka za postizanje potrebnog broja ratifikacija (deset) i posljedično stupanje na snagu Protokola iz 2002. Međunarodna pomorskoppravna zajednica (opet) je bila suočena s mogućnošću da međunarodni ugovor koji je ocijenjen kao “nasušno” potreban ostane samo “mrtvo slovo na papiru”.

Dodavanje vjetra u leđa Protokolu iz 2002. godine moglo se ostvariti klasičnim načinom, koji se sastoji u noveliranju toga Protokola (ili izglasavanju novog), kako bi se unijele odredbe koje bi u većoj mjeri uvažavale prilike na prijevozničko-osigurateljskom tržištu. Ta je metoda ocijenjena presloženom i sporom, budući da iskustvo uči da se rad na novim međunarodnim ugovorima otegne na nekoliko godina.

IMO se odlučio za drugu, manje uobičajenu metodu izmjena. Ona se sastoji u stvaranju svojevrsnog “vodiča” za primjenu Atenske konvencije iz 2002. kojim bi se pokušao ostvariti željeni cilj i premostiti razloge koji priječe da države ratificiraju Protokol iz 2002. Brzina je, nesumnjivo, bila razlogom zbog kojega se pribjegli ovakvom načinu postizanja međunarodne unifikacije. Tako je u listopadu 2006. Pravni odbor IMO-a usvojio dokument koji se zove IMO Rezerva i Smjernice za implementaciju Atenske konvencije (IMO Smjernice). Taj dokument, međutim, daleko je više od implementirajućeg instrumenta u odnosu na Atensku konvenciju iz 2002. Njegove odredbe, u svome učinku, sadržajno modificiraju odredbe Atenske konvencije iz 2002. U pogledu granica odgovornosti prijevoznika i iznosa obveznog osiguranja, u slučaju kada je smrt ili tjelesna ozljeda putnika rezultat ratnih rizika, uvedeno je svojevrsno “opće” ograničenje takve odgovornosti, odnosno iznosa osigurateljnog pokrića (340 milijuna Posebnih prava vučenja po brodu). Taj iznos općeg ograničenja primjenjuje se onda kada je on niži od iznosa koji bi se dobio množenjem broja putnika s 250 000 Posebnih prava vučenja.

Nadalje, IMO smjernice konstituiraju poseban sustav obveznog osigurateljnog pokrića koji je strogo podijeljen na pokriće ratnih i ne-ratnih rizika, a sadržavaju i klauzule o isključenim rizicima i automatskom prestanku osigurateljnog pokrića u određenim situacijama. Ideja IMO smjernica je stvaranje unificiranog “modela” rezerve koju bi mogla, ako to želi, izjaviti svaka država prigodom polaganja isprave o obvezivanju Protokolom iz 2002.

U najmanju ruku dvojbenost pravne formule *Atenska konvencija iz 2002. + IMO Smjernice = Unificirana pravila za uređenje ugovora o pomorskom putničkom prijevozu* rezultirala je činjenicom da države nisu ni nakon donošenja IMO Smjernica pohrlile žurno se obvezati Protokolom iz 2002.

No, tračak nade u uspješnost ako ne globalnog, a onda bar regionalnog ujednačavanja pravnog uređenja ove materije stigao je u okviru zakonodavstva Europske unije, točnije Trećeg pomorskog sigurnosnog paketa iz 2009. godine. Jedan od propisa iz tog paketa, Uredba EC 392/2009 od 23. travnja 2009. u zakonodavstvo Europske unije implementira rješenja Atenske konvencije iz 2002. i IMO smjernica.²

² U pogledu prava putnika važni su i drugi propisi iz tog Trećeg paketa, osobito Direktiva 2009/20 o osiguranju odgovornosti brodovlasnika za pomorske tražbine, kao i Uredba 1177/2010 o pravima putnika koji se prevoze morem i unutarnjim plovnim putovima. Države članice EU moraju transponirati spomenutu Direktivu 2009/20 u svoje nacionalno zakonodavstvo do 1.1.2012. a navedena Uredba 1177/2010 počeo će se primjenjivati od 18.12.2012.

Štoviše, ta Uredba određuje da je primjena IMO Smjernica obvezna i da one imaju karakter posebnog propisa (*lex specialis*) u odnosu na Atensku konvenciju iz 2002. Sam tekst Atenske konvencije iz 2002. tvori jedan, a tekst IMO Smjernica drugi prilog spomenutoj Uredbi. Uredba se primjenjuje od trenutka kada EU postane stranka Protokola iz 2002., ali ni u kojem slučaju njezina primjena neće početi kasnije od 31.12.2012. Uredba predviđa ograničenja njezine primjene s obzirom na klasu broda kojim se obavlja međunarodni prijevoz, kao i s obzirom na neke druge elemente.³ Bez obzira na sadržajno inkorporiranje odredaba Atenske konvencije iz 2002. i IMO Smjernica u pravo EU, Uredba ne sadržava formalnu odluku o tome da će se EU obvezati Protokolom iz 2002. na međunarodnoj razini sa ili bez rezerve koncipirane u IMO Smjernicama.

Sve navedeno, kao i činjenica da je Republika Hrvatska pred punopravnim članstvom u Europskoj uniji te da se unutar relevantnih institucija razmišlja o ratifikaciji Protokola iz 2002. uz stavljanje rezerve u skladu s IMO Smjernicama, navodi na zaključak o korisnosti upoznavanja znanstvene i stručne javnosti s rješenjima Atenske konvencije iz 2002. i IMO smjernica. Izvjesno je da će “kompilacija” rješenja Atenske konvencije iz 2002. i IMO Smjernica u bliskoj budućnosti, sadržajno gledano, biti i dio hrvatskog pravnog poretka. To i jest svrha objavljivanja prijevoda njihovih tekstova.

Prof. dr. sc. Jasenko Marin

Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu

³ Uredba 392/2009 primjenjuje se na svaki međunarodni prijevoz odnosno na svaki prijevoz unutar države članice EU koji se obavlja brodovima klase A i B, sukladno članku 4. Direktive 98/18/EC o pravilima i standardima sigurnosti za putničke brodove, ako je ispunjen bar jedan od sljedećih uvjeta: a) brod vije zastavu države članice EU ili je u njoj upisan, b) ugovor je sklopljen u državi članici EU, c) luka ukrcaja ili iskrcaja, prema ugovoru o prijevozu, nalazi se u državi članici. Državama članicama EU ostavljena je sloboda da Uredbu primjenjuju na sve domaće pomorske putničke prijevoze. Kad je riječ o kabotažnom prijevozu, države članice imaju mogućnost odgode primjene Uredbe, i to u pogledu brodova klase A najkasnije do isteka četiri godine od početka primjene Uredbe, a u pogledu prijevoza brodovima klase B najkasnije do 31.12.2018. U pogledu putničkih brodova klase C i D, Uredbom je Komisiji određena nadležnost da do 30.6.2013. predloži tekst propisa kojim će se primjena Uredbe proširiti i na te brodove. Uredba 392/2009 sadržava i neka druga prava putnika koja nisu predviđena ni Atenskom konvencijom iz 2002. ni IMO Smjernicama (pravo putnika na obavještenost o njihovim pravima, pravo oštećenika na predujam koji ne može biti niži od 21000 €, pravo na naknadu za izgublenu odnosno oštećenu opremu putnika s invaliditetom, odnosno putnika smanjene pokretljivosti do punog iznosa vrijednosti uništene opreme, odnosno do punog iznosa cijene popravka oštećene opreme).