

**Prof.dr.sc. Jasenko Marin**

**Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu**

**Katedra za pomorsko i općeprometno pravo**

**PREGLED PRAVA PUTNIKA U POMORSKOM PRIJEVOZU I PRIJEVOZU  
UNUTARNJIM PLOVNIM PUTOVIMA**

**(nastavni materijal za e-kolegij *Pomorsko i općeprometno pravo*, ak. god. 2019./2020.)**

*Napomena: Tekst mogu koristiti isključivo studenti Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu u svrhe praćenja nastave i pripreme kolokvija/ispita iz kolegija Pomorsko i općeprometno pravo. Zabranjeno je svako cjelovito ili djelomično umnožavanje i/ili distribuiranje ovoga teksta bez suglasnosti njegovog autora.*

**1. Općenito o pravima putnika kod prijevoza morem i unutarnjim plovnim putovima**

Na razini EU postoje dvije uredbe koje uređuju pitanja prava putnika kod prijevoza morem i unutarnjim plovnim putovima.

U pogledu prava različitih od prava naknadu štete zbog smrti odnosno tjelesne ozljede, relevantna je Uredba (EU) 1177/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 24.11.2010. o pravima putnika kada putuju morem i unutarnjim plovnim putovima i izmjeni Uredbe (EZ) 2006/2004.<sup>1</sup> Uredba se

---

<sup>1</sup> Službeni list Europske unije, 334 od 17.12.2010. Prema članku 606. Pomorskog zakonika (Narodne novine 181/2004, 76/2007, 146/2008, 61/2011, 56/2013), potvrđena je obveza da se na prava putnika primjenjuju odredbe Uredbe 1177/2010. U članku su navedeni izuzetci od primjene Uredbe u pogledu određenih usluga, a koji su inače propisani samom Uredbom. Države članice mogu dodatno izuzeti iz primjene Uredbe 1177/2010 one usluge koje predstavljaju

primjenjuje u pogledu usluga putničkog prijevoza kod kojih se ukrcajna luka nalazi na području države članice, zatim u pogledu usluga putničkog prijevoza kod kojih se luka ukrcaja ne nalazi na području države članice ali se iskrcajna luka nalazi na području države članice i uslugu obavlja prijevoznik iz EU, a također se primjenjuje i u pogledu kružnih putovanja (*cruising*) u slučajevima kada se ukrcajna luka nalazi na području države članice EU.

#### 1.1. Prava u slučaju otkazanog putovanja i zakašnjenja u polasku

Temeljno pravo putnika je da od prijevoznika dobije pravovremenu i preciznu informaciju u pogledu zakašnjenja odnosno otkazivanja putovanja, a najkasnije trideset minuta od predviđenoga vremena polaska.

Sukladno Uredbi 1177/2010, ako prijevoznik razumno može očekivati da će putovanje biti otkazano ili da će kasniti u polasku za više od 90 minuta, mora putniku osigurati, uz pravovremenu informaciju, i obrok, osvježenje, a u slučaju potrebe i smještaj u hotelu do maksimalnog troška

---

obvezu javne usluge, ugovor o javnoj usluzi ili integralnu uslugu pod uvjetom da su prava putnika koje štiti Uredba usporedivo zajamčena odredbama nacionalnog prava. Prema navedenome članku 606. Pomorskog zakonika, tijelo nadležno za provedbu odredaba Uredbe 1177/2010 u Republici Hrvatskoj je Agencija za obalni linijski pomorski promet. Njena nadležnost u pogledu provedbe Uredbe proizlazi i iz čl. 17. Zakona o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu (Narodne novine 33/06, 38/09, 87/09, 18/11, 80/13). Sukladno Uredbi, Agencija djeluje kao tijelo nadležno za nadzor nad poštivanjem odredaba Uredbe. Slično kao i kod propisa koji uređuju prava putnika u zračnom prometu, i ovdje je osnivanje takvih nacionalnih tijela zaduženih za nadzor i provedbu Uredbe, kao i za rješavanje pritužbi putnika, obaveza svake države članice EU. Podrobnije: <http://www.agencija-zolpp.hr/Pravnikutak/tabid/1270/Default.aspx> stranica posjećena 15.9.2014.

smještaja od 80 EUR za jedno noćenje i maksimalno tri noći.<sup>2</sup> Uz to, putnik u takvim slučajevima ima i pravo izbora želi li nastaviti putovanje preusmjeravanjem do odredišta (najranijim mogućim prijevozom i bez dodatne naplate troškova) ili želi povrat prevoznine i najraniji mogući povratak do ukrcajne luke. Povrat prevoznine mora biti izvršen u roku od sedam dana u gotovini, elektroničkom bankarskom transakcijom, nalogom ili čekom. Uz suglasnost putnika, povrat može biti izvršen u obliku vaučera i/ili drugih usluga.

## 1.2. Prava u slučaju zakašnjenja u dolasku

U slučaju zakašnjenja u dolasku do konačnog odredišta, putnik ima pravo na minimalnu paušalnu naknadu u iznosu od 25% cijene prevoznine, pod uvjetom da je to zakašnjenje iznosilo bar:

- jedan sat u slučaju putovanja koje je prema redu plovidbe trebalo trajati maksimalno četiri sata;
- dva sata u pogledu putovanja koje je trebalo trajati više od četiri ali ne više od osam sati;
- tri sata u pogledu putovanja koje je trebalo trajati više od osam ali ne više od 24 sata;
- šest sati u pogledu putovanja koje je prema redu plovidbe trebalo trajati više od 24 sata.

Ako je zakašnjenje više nego dvostruko u odnosu na vremena zakašnjenja koja su gore navedena (primjerice putovanje koje je trebalo trajati maksimalno četiri sata kasni više od dva sata), putnik ima pravo na paušalnu naknadu u iznosu od 50% cijene prevoznine. Naknada se plaća u vaučerima odnosno sličnim uslugama, a u gotovini samo ako putnik to zahtijeva.<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Međutim, ako prijevoznik dokaže da je otkazivanje putovanja prouzročeno vremenskim uvjetima koje ugrožavaju sigurnost plovidbe, neće biti obavezan ponuditi smještaj kako je navedeno. Također, pravo na pomoć i/ili naknadu ne postoji ako je putnik obaviješten o otkazivanju ili zakašnjenju prije kupovine karte ili ako je otkazivanje ili zakašnjenje prouzročeno krivnjom putnika.

<sup>3</sup> Prijevoznici mogu uvesti takozvani graničnik, odnosno odrediti iznos kada je naknada koja bi se trebala platiti toliko niska da se, zbog administrativnih troškova, ne mora isplatiti. Uredba propisuje da takav granični iznos ne može biti viši od 6 EUR.

Pravo na naknadu za zakašnjeni dolazak ne postoji ako je zakašnjenje prouzročeno vremenskim uvjetima odnosno izvanrednim okolnostima.<sup>4</sup>

### 1.3. Prava u slučaju smrti i ozljede putnika odnosno u slučaju štete na prtljazi

Ova prava propisana su, ali samo u pogledu pomorskog prijevoza (ne i prijevoza putnika unutarnjim plovnim putovima), Uredbom 392/2009 Europskog parlamenta i Vijeća o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća.<sup>5</sup> Navedena Uredba inkorporira u pravo EU odredbe Protokola iz 2002. kojim se mijenja i dopunjuje Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem.<sup>6</sup> Taj Protokol iz 2002. uključen je u Uredbu kao Dodatak I Uredbi. Uredba 392/2009 utvrđuje obveznu primjenu Rezerve i vodiča Međunarodne pomorske organizacije (IMO) za primjenu Atenske konvencije, koji je donesen s ciljem što bržeg međunarodnog stupanja na snagu Protokola iz 2002.

Uredba 392/2009, inkorporirajući rješenja Protokola iz 2002. godine, propisuje dvostupanjski sustav odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti odnosno ozljede putnika, u slučajevima kada je ta smrt odnosno ozljeda posljedica pomorske nezgode (sudar, eksplozija, požar, brodolom,

---

<sup>4</sup> Uredba 1177/2010 uređuje i pitanje nediskriminacije i pomoći osobama s invaliditetom odnosno osobama smanjene pokretljivosti. Te osobe imaju prava slična onima kakve imaju u zračnom prijevozu.

<sup>5</sup> Službeni list Europske unije 131, od 28.5.2009., str. 24. Uredba 392/2009 primjenjuje se na svaki međunarodni prijevoz kao i na prijevoz unutar jedne države članice koji se obavlja brodovima klase A i B kako su ti brodovi razvrstani Direktivom 2009/45/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o sigurnosnim pravilima i normama za putničke brodove, pod uvjetom da brod vije zastavu države članice EU, ili da je ugovor sklopljen u državi članici, ili pod uvjetom da je ukrajna ili iskrcajna luka, prema ugovoru o prijevozu, locirana u državi članici. U pogledu brodova klase B koji prevoze putnike unutar jedne države članice, postoji mogućnost odgode primjene Uredbe do 31.12.2018., koju su neke države članice iskoristile. Hrvatska se međutim nije odlučila za takvu odgodu, što proizlazi iz odredbe čl.612. st. 1. Pomorskog zakonika. Na prijevoze na koje se ne primjenjuje ni Uredba a niti Protokol iz 2002. primjenjuju se odredbe Pomorskog zakonika koje su za prijevoznika blaže i zasnivaju se na rješenjima Atenske konvencije koja su vrijedila prije izglasavanja Protokola iz 2002.

<sup>6</sup> Republika Hrvatska stranka je toga Protokola iz 2002., jednako kao i sama EU. Protokol iz 2002. zajedno s odredbama Atenske konvencije koje on nije izmijenio čini dokument koji se zove Atenska konvencija iz 2002. Podrobnije: Pospišil-Miler, 2002.

nasukavanje, mana broda). U prvome stupnju prijevoznik odgovara za te štete prema pravilima o objektivnoj odgovornosti i to do iznosa od 250 000 Posebnih prava vučenja (otprilike milijun i devetsto tisuća HRK) po putniku i nezgodi. Prijevoznik se može osloboditi odgovornosti samo ako dokaže da je nezgoda rezultat ratnih djelovanja, neprijateljstava, građanskog rada, pobune ili prirodne pojave koja je bila izuzetna, neočekivana i neizbježna, kao i u slučaju ako dokaže da je šteta u cijelosti prouzročena djelom ili propustom treće osobe s namjerom da prouzroči nezgodu. Ako šteta premašuje navedeni iznos tada, u drugom stupnju odgovornosti, prijevoznik odgovara – do konačnog iznosa od 400 000 Posebnih prava vučenja (otprilike tri milijuna i četrdeset tisuća HRK) po putniku i događaju - prema načelu pretpostavljene krivnje.

Ako smrt ili tjelesna ozljeda putnika nije nastala kao posljedica pomorske nesreće, odgovornost prijevoznika zasniva se na principu dokazane krivnje, uz ograničenje odgovornosti od 400.000 Posebnih prava vučenja.

U pogledu ručne prtljage, prijevoznik će prema Uredbi i Atenskom protokolu odgovarati ako je šteta prouzročena krivnjom prijevoznika. Ta se krivnja pretpostavlja ako je šteta nastala uslijed nekog od događaja koji spadaju u pomorsku nezgodu. U pogledu ostale prtljage, prijevoznik odgovara prema načelu pretpostavljene krivnje. Odgovornost mu je ograničena u pogledu ručne prtljage na iznos od 2250 Posebnih prava vučenja (otprilike 17100 HRK); u pogledu vozila na iznos od 12700 Posebnih prava vučenja (96520 HRK); a u pogledu ostale prtljage na iznos od 3375 Posebnih prava vučenja (25650 HRK), sve po putniku i prijevozu.

Uredba 392/2009 propisuje i pravo oštećenika na predujam radi podmirenja osnovnih ekonomskih potreba u slučaju nezgode, i to u iznosu od minimalno 21 000 EUR.

U pogledu uloge osiguranja, važno je naglasiti da Atenski protokol iz 2002. kojeg Uredba 392/2009 inkorporira, propisuje obavezu prijevoznika koji obavlja prijevoz putnika da pribavi

osiguranje odgovornosti za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika. Odgovornost mora biti osigurana bar na iznos od 250 000 Posebnih prava vučenja. U pogledu broda koji je upisan u upisnik države članice EU, odnosno države stranke Protokola iz 2002, ta država izdaje brodu svjedodžbu kojom se potvrđuje postojanje takvog osiguranja. Sukladno Uredbi, brod koji nema takvo osiguranje ne može uploviti/isploviti u/iz neke luke u EU. Uredba odnosno Protokol izričito predviđaju pravo oštećenika na direktnu tužbu protiv osiguratelja prijevoznikove odgovornosti. U praksi, takvo osiguranje iz komercijalnih odnosno poslovnih razloga ne pružaju tzv. premijski osiguratelji nego posebna društva za uzajamno osiguranje brodara – *Protection and Indemnity klubovi (P&I Clubs)*.<sup>7</sup>

Posebno valja napomenuti i da je obvezno osiguranje za pomorske tražbine općenito, pa tako i za tražbine putnika iz ugovora o prijevozu putnika i prtljage, propisano Direktivom 2009/20/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23.9.2009 o osiguranju brodovlasnika za pomorske tražbine. Ta Direktiva zahtijeva od svih vlasnika brodova bruto tonaže 300 ili više da održavaju na snazi osiguranje za pomorske tražbine navedene u Protokolu iz 1996. na Konvenciju iz 1976. o ograničenju odgovornosti za pomorske tražbine. To osiguranje mora biti dokazano odgovarajućom svjedodžbom što je uvjet da bi brod mogao biti upisan u upisnik brodova neke države članice EU, odnosno da bi mogao uploviti u EU luku. Spomenuta Direktiva implementirana je u hrvatsko zakonodavstvo odredbama članaka 747.a-747.d Pomorskog zakonika. I u pogledu ovoga osiguranja kao pružatelji usluga osiguranja javljaju se u prvom redu P&I klubovi. Zanimljivo je naglasiti da obvezno osiguranje koje Direktiva propisuje ne prati i pravo oštećenika na direktnu tužbu. To je načelo (koje poznaje izuzetke) iskazano i u članku 747l.d Pomorskog zakonika. Razlog tome je taj što P&I klubovi posluju prema načelu „plati da bi bio plaćen“ što znači da

---

<sup>7</sup> Podrobnije o P&I klubovima: Pavić, 2006. str. 190.

njihovi osiguranici-brodari najprije moraju isplatiti naknadu štete oštećenima, a tek onda imaju pravo na obeštećenje za isplaćeni iznos od svojeg P&I kluba. Od tog načela odstupa se samo izuzetno, i to u pravilu kad je takav izuzetak predviđen međunarodnom konvencijom odnosno protokolom pomorskog prava.

Pravo na:

a) posebno ograničenje odgovornosti prijevoznika vezano uz tražbine zbog smrti, tjelesne ozljede ili štete na prtljazi svakog pojedinog putnika (utvrđeno Atenskom konvencijom iz 2002., odnosno Uredbom 392/2009), kao i

b) pravo na opće (globalno, sveukupno) ograničenje odgovornosti broдача (brodovlasnika) prema svim osobama koje od njega potražuju naknade za sve štete bog smrti, tjelesnih ozljeda i šteta na prtljazi svih putnika koji su pretrpili štetu iz jednog štetnog događaja (utvrđeno Konvencijom iz 1976. kako je izmijenjena Protokolom iz 1996, kao i Direktivom 2009/20/EZ),

konkretni prijevoznik, odnosno broдар/brodovlasnik (štetnik) izgubit će ako se dokaže da je štetu prouzročio bilo namjerno bilo bezobzirno i sa sviješću da će šteta vjerojatno nastati.

Valja naglasiti da ne postoji međunarodni ugovor na snazi niti izričit izvor prava na razini Europske unije koji uređuje pitanje štete zbog smrti odnosno tjelesne ozljede putnika u unutarnjoj plovidbi. Sukladno odredbi članka 1. st. 2. Zakona o plovidbi i lukama unutarnjih voda,<sup>8</sup> u okviru hrvatskoga prava, na to pitanje na odgovarajući način primjenjuju se odredbe Pomorskog zakonika.

---

<sup>8</sup> Narodne novine 109/2007, 132/2007, 51/2013,