

# **PREVOZ PUTNIKA MOREM**

## **MEĐUNARODNO-PRAVNO REGULISANJE PREVOZA PUTNIKA MOREM**

Osnovnim međunarodno pravnim aktom u oblasti prevoza putnika morem je Atinska konvencija o prevozu putnika morem i njihovog prtljaga 1974 godine.

Odredbe Konvencije se odnose samo na pomorske brodove, isključujući brodove na vazдушnom jastuku.

Konvencija se primjenjuje na bilo koji međunarodni prevoz, ako:

- brod plovi pod zastavom države-učesnice ili je registrovan u njoj;
- ugovor o prevozu zaključen u državi-učesnici, ili;
- u saglasnosti sa ugovorom o prevozu mjesto polazišta i dolaska se nalazi u državi-učesnici;

U saglasnosti sa odredbama konvencije prevoznik odgovara za štetu nanесenu u rezultatu smrti putnika ili nanošenje putniku telesnih povreda, a takođe u rezultatu gubljenja ili oštećenja prtljaga, ako je događaj, usled koga je bila nanесena šteta, se desio za vrijeme prevoza i nastao usled krivice ili nemara prevoznika, njegovih službenika ili agenata, koji su djelovali u okvirima svojih službenih obaveza.

Prevoznik se računa krivim sve dok se ne dokaže suprotno, ako su se navedeni događaji desili u rezultatu brodoloma, sudara brodova, nasukanja, eksplozije ili požara ili zbog nedostataka samoga broda. Što se tiče gubljenja ili oštećenja prtljaga, takva krivica ili nemar se podrazumijeva, dok se ne dokaže suprotno, nezavisno od karaktera događaja koji je izazvao gubljenje ili oštećenje prtljaga.

U svim drugim slučajevima breme dokazivanja krivice ili nemara prevoznika leži na tužiocu. Granica odgovornosti prevoznika u slučaju smrti putnika ili nanošenja putniku telesnih povreda je utvrđena u visini od 700.000 uslovnih franaka.

Odgovornost prevoznika za gubljenje ili oštećenje prtljaga iz kabine (ručnog) ne može преći 12.500 uslovnih franaka, automobila, uključujući prtljag koji se na ili u njima prevozi – 50.000 uslovnih franaka, drugi prtljag – 18.000 uslovnih franaka.

U martu 1990 g., na konferenciji IMO u Londonu, u kojoj su uzele učešće delegacije 46 zemalja, posmatrači iz 5 država, a takođe međuvladine i nevladine međunarodne organizacije, donesen je Protokol o izmjenama Atinske konvencije. Potreba donošenja Protokola 1990 g., je bila uslovljena, prije svega, smanjenjem realne vrijednosti nadoknade štete u vezi sa procesom inflacije.

Protokol 1990 g., u svojstvu obračunske jedinice je zamijenio uslovni franak na specijalno pravo vučenja (Special Drawing Right – SDR) i povećao granice odgovornosti prevoznika. Obračunska jedinica je jednaka vrijednosti 15 zlatnih franaka. Zlatni franak odgovara vrijednosti 65,5 miligrama zlata finoće 900. Preračunavanje zlatnog franka u domaću valutu vrši se u skladu sa pravom odnosne države.

Međutim odgovornost prevoznika u slučaju smrti putnika ili nanošenja putniku telesnih povreda ni u kom slučaju ne može da преđe 175.000 SDR prema prevozu u cjelosti. Odgovornost prevoznika za gubljenje ili oštećenje prtljaga iz kabine – 1.800 SDR, automobila, uključujući cijeli prtljag koji se prevozi na ili u njima – 10.000 SDR, drugi prtljag – 2.700 SDR.

U Londonu 2002. godine na diplomatskoj konferenciji održanoj u organizaciji IMO, usvojenje Protokol za izmenu Atinske konvencije o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem iz 1974. godine. Konvencija izmenjena Protokolom zajedno sa završnim odredbama Protokola iz 2002. godine i njegovim aneksom, čini novu Konvenciju pod nazivom Atinska

konvencija o prevozu putnika i njihovog prtljaga morem iz 2002. godine. Na ovaj način je nastavljen proces unifikacije pomorskog prevoza putnika. Atinska konvencija 2002 godine predviđa za putnike širu i višu zaštitu nego što je to u vazdušnom prevozu. Uveden je dvostepeni sistem odgovornosti, a usvajanjem objektivne odgovornosti prevoznika za smrt i telesne povrede putnika prouzrokovane pomorskom nezgodom i povišenim limitom odgovornosti, obaveznim osiguranjem i direktnom tužbom protiv osiguravajućeg društva, ustanovljen je takav sistem odgovornosti koji će imati pravne i ekonomske posledice na položaj pomorskih prevoznika.

U skladu sa Protokolom iz 2002 godine odgovornost prevoznika za gubitak koji je nastao kao posledica smrti ili telesne povrede putnika koji su prouzrokovani pomorskom nezgodom, prevoznik je odgovoran u mjeri u kojoj takav gubitak u pogledu tog putnika za svaki posebni događaj ne prelazi 250 000 obračunskih jedinica, osim ako brodar dokaže da je:

- (a) nezgoda posledica rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili vanredne, neizbežne i nesavladive prirodne pojave; ili
- (b) nezgoda u potpunosti prouzrokovana radnjom ili propustom trećeg lica učinjenim s namerom da se prouzrokuje šteta.

### **Granice odgovornosti za smrt i telesne povrede**

Odgovornost prevoznika za smrt ili telesnu povredu putnika na osnovu člana 3 konvencije ni u kom slučaju neće preći iznos od 400 000 obračunskih jedinica po putniku i svakom pojedinačnom događaju. Ako se, u skladu s pravom suda koji odlučuje o sporu, naknada štete dosuđuje u obliku rate, odgovarajuća kapitalizovana vrednost rate neće preći navedenu granicu.

Država ugovornica može posebnim odredbama svog nacionalnog prava propisati granicu u pogledu odgovornosti za smrt ili telesnu povredu putnika, pod uslovom da ta nacionalna granica odgovornosti, ako postoji, nije niža od one propisane konvenciji.

### **Granica odgovornosti za gubitak ili oštećenje prtljaga i vozila**

Odgovornost prevoznika za gubitak ili oštećenje ručnog prtljaga ni u kom slučaju neće preći iznos od 2250 obračunskih jedinica po putniku i putovanju.

Odgovornost vozara za gubitak ili oštećenje vozila, uključujući celokupni prtljag koji se prevozi u vozilu ili na njemu, ni u kom slučaju neće preći iznos od 12700 obračunskih jedinica po vozilu i putovanju.

Odgovornost prevoznika za gubitak ili oštećenje prtljaga različitog od onog koji je gore naveden u st. 1. i 2. ni u kom slučaju neće preći iznos od 3375 obračunskih jedinica po putniku i putovanju.

Prevoznik i putnik mogu ugovoriti da se prevoznikova odgovornost umanjuje za franšizu koja neće preći iznos od 330 obračunskih jedinica u slučaju oštećenja vozila i neće preći iznos od 149 obračunskih jedinica po putniku u slučaju gubitka ili oštećenja drugog prtljaga, a taj iznos će se odbiti od gubitka ili oštećenja.

### **Problem nezakonitih putnika.**

Međunarodna pomorska plovidba u poslednje vrijeme sve više se susreće sa problemom prevoza nezakonitih putnika (stowaways). Po ocenama uglednog u međunarodnim pomorskim krugovima časopisa „Fairplay“, godišnji gubici od nezakonitih putnika u međunarodnoj plovidbi sastavljaju oko 20 miliona američkih dolara.

Najzvučniju društvenu rezonancu je dobio incident koji se dogodio 1992 g., na brodu „Mak Rubi“, pod Bahamskom Zastavom sa Ukrajinskom posadom. Po djelu o ubistvu osam nezakonito ukrcanih putnika na brodu, rešenjem suda francuskog grada Ruana kapetan i prvi

oficir su osuđeni na doživotni zatvor, dva člana posade su dobila po 20 godina zatvora. U procesu istrage se saznalo šta je prethodilo tragediji, u štivi broda „Mak Rubi“ su bili pronađeni nelegalni putnici, koji su se ukrkali na brod sa ciljem presijecanja granice. Tada je brod morao da promijeni kurs i uđe u Rotterdam, gdje je iskrcao nezakonite putnike. Tim samim brod je izgubio značajan dio vremena i pretrpjelo gubitke.

U 1957 g., na Konferenciji u Briselu je donesena Međunarodna konvencija koja se odnosila na putnike bez karte (slijepi putnici). Saglasno odredbama konvencije putnik bez karte može biti predat vlastima u prvoj luci dolaska države-učesnice. Kapetan broda je u obavezi da uruči vlastima potpisanu izjavu, koja sadrži svu informaciju koju on ima o putniku bez karte. Troškove izdržavanja takvog putnika, a takođe i troškove predaje tog putnika državi, čiji je on državljanin, plaća brodovlasnik, koji se može obratiti toj državi radi nadoknade troškova, tužbom.

Konvencija nije stupila na snagu. Zbog toga, u slučaju pronalaska na brodu nezakonitih putnika, treba se pridržavati Preporuka IMO, za takve slučajeve:

- potrudite se da tačno saznate u kojoj luci se nezakoniti putnik ukrcao na brod;
- maksimalno se potrudite da saznate njegove lične podatke i čije državljanstvo ima;
- pripremite svu informaciju koju posjedujete o nezakonitom putniku, kako bi ste je predali lučkim vlastima;
- obavijestite o tom događaju brodovlasnika, vlasti luke u kojoj se nezakoniti putnik ukrcao, sledeće luke dolaska i zastave broda pod kojom plovi;
- ne skrećite sa planiranog kursa da bi iskrkali nezakonitog putnika, osim u slučaju kada su sa tim saglasne odgovarajuće vlasti, a takođe ako postoje ubedljivi razlozi za takve postupke u cilju obezbeđenja sigurnosti plovidbe;
- preduzmite odgovarajuće mjere obezbeđenja sigurnosti, zdravlja i izdržavanja nezakonitog putnika.

## **SPAŠAVANJE NA MORU**

### **NASTANAK I RAZVOJ INSTITUTA SPAŠAVANJA**

Pravni institut spašavanja na moru je jedan od najstarijih. Jedne ili druge norme koje se odnose na spašavanje se susreću u takvim spomenicima prava kao što je indijski zakon Manu, kodeks Justinijana u Rodoskom pomorskom pravu.

Pružanje pomoći žrtvama brodoloma i spašavanje imovine na moru se vršilo u ta daleka vremena prvenstveno sa obale ili u blizini obalnih linija i u potpunosti je zavisilo od meteoroloških uslova i stanja mora. Priobalno spašavanje se svodilo u suštini na skidanje i otimanje imovine sa razbijenih brodova i raznošenju ostataka brodoloma. Taj varvarski običaj, čiji tragovi vode u duboku starinu, izvjestan je pod nazivom „obalna prava“. Tek u XVI vijeku u Engleskoj su takve norme dobile ograničenu primjenu, a u Francuskoj su bile izmijenjene 1790 godine.

Treba istaći da u Rusiji taj varvarski običaj nikada nije postojao. Već ugovor knjaza Olega sa Grcima je predviđao na putu iz „varjaga u grčku“ (trgovački vodeni put koji je povezivao Kijevsku Rus sa Vizantijom) pružanje pomoći stranom brodu prilikom brodoloma, njegovo sprovođenje na bezbjedno mjesto, dopremanje u Carigrad (Konstatinopolj).

Raznolikost nacionalnih zakona po pitanjima spašavanja, potreba trgovačke plovidbe u razvoju je izazvalo neophodnost međunarodno pravnog regulisanja spašavanja.

U periodu od 1897 do 1910 godine je proveden niz konferencija koje su se završile potpisivanjem 1910 godine u Briselu Međunarodne konvencije za objedinjenje nekih pravila o pružanju pomoći i spašavanju na moru 1910 g.

Njene učesnice do nedavno su bile 75 država pod čijom zastavom plove brodovi koji sastavljaju 80% tonaže svjetske trgovačke flote.

U 1967 godini u Briselu, kao dopuna te Konvencije je bio prihvaćen Protokol, koji je predviđao širenje njenih pravila u slučaju spašavanja vojnih brodova i drugih državnih brodova koji se koriste za državne nekomercijalne svrhe.

Nova etapa u razvoju instituta spašavanja je stupanje na snagu 14 juna 1996 godine Međunarodne Konvencije o spašavanju 1989 g. Osnovni razlog modernizacije režima, utvrđenog Konvencijom 1910 g. – princip spašavanja „bez spašavanja nema nagrade“ se našao savršeno neprihvatljivim za slučaj spašavanja tankera i brodova koji prevoze opasan teret. Tradicionalno spasilačko pravo nije dozvoljavalo nagrađivati spasioce koji nijesu uspeli da spase tanker ukrcan naftom ili brod za prevoz gasa, ali su uspeli da spriječe značajne razliv nafte ili otklanjanje hemijskog zagađenja. Taj problem je riješen u okviru Konvencije 1989 g.

## SPAŠAVANJE LJUDI

Pomoć ljudima kojima je ona potrebna i njihovo spašavanje ako se nalaze na moru i podvrgnuti su opasnosti da izgube život je prirodna pojava humanosti i velikodušnosti.

U saglasnosti sa čl. 16 Konvencijom o spašavanja 1989 g. **ne pripada nikakva nagrada za spašavanje ljudi**, međutim ništa u navedenom članu ne zadire u odredbe nacionalnog zakonodavstva.

Saglasno čl. 346 Zakona o pomorskoj plovidbi Ruske Federacije, nikakva nagrada za spašavanje ljudi ne pripada spasiocima. Međutim spasiocima ljudi, koji su uzeli učešće u spašavanju imaju pravo na pravedni dio nagrade koja je data spasiocu za spašavanje broda ili druge imovine ili sprečavanju ili smanjenju nanošenja štete životne sredine.

Što se tiče kapetana pomorskih brodova, to za njih je spašavanje ljudi direktna pravna obaveza. Član 62 Zakona o pomorskoj plovidbi utvrđuje, da je kapetan broda u obavezi, ako on to može da uradi, bez ozbiljne opasnosti za svoj brod i ljude koji se nalaze na njemu, pružiti pomoć bilo kom licu koje je u opasnosti na moru.

Član 270 Krivičnog zakona RF predviđa krivičnu odgovornost za ne pružanje kapetanom broda pomoći ljudima koji se nalaze u opasnosti na moru ili drugom plovnom putu, ako je ta pomoć mogla biti pružena bez ozbiljnih opasnosti za svoj brod, posadu i putnike. Kazna je utvrđena u vidu novčanog iznosa od dvesta do petsto minimalnih zarada ili u visini plate ili drugog dohodka osuđenog za vrijeme od 2 do 5 mjeseci, ili ograničenjem slobode na rok od tri godine ili lišenjem slobode na rok do dvije godine, sa lišenjem prava obavljanja određenih dužnosti ili obavljanja određene djelatnosti na rok do tri godine.

Navedena odredba ruskog krivičnog zakona odgovara normama međunarodnog prava.

Tako, Konvencija o otvorenom moru 1958 g., nalaže svakoj državi da predvidi obavezu kapetana bilo kog broda, koji plovi pod njenom zastavom, u toj mjeri u kojoj se to može uraditi, ne podvrgavajući ozbiljnoj opasnosti brod, posadu i putnike, pružao pomoć bilo kom pronađenom na moru licu, kome prijete opasnost po život. Konvencija UN o pravu mora 1982 godine je potvrdila takvu obavezu država u članu 98.

Konvencija o spašavanju 1989 g., predviđa da svaki kapetan ima obavezu, u toj mjeri u kojoj on to može da uradi, ne podvrgavajući ozbiljnoj opasnosti brod i ljude koji se nalaze na njemu, pruži pomoć bilo kom licu kome prijete opasnost po život.

Obaveza pružanja pomoći brodovima, letjelicama ili njihovim čamcima za spašavanje se sadrži i u Konvenciji SOLAS 74/78. u saglasnosti sa njenim odredbama kapetan broda koji se nalazi na moru, kada primi iz bilo kog izvora saopštenje o nesreći, u obavezi je da punom brzinom ide na pomoć ljudima koji se nalaze u opasnosti. Ako on nema mogućnost da to uradi ili zbog nekih posebnih okolnosti tog slučaja računa nepotrebnim ići na pomoć, onda je on u obavezi da napiše u brodskom dnevniku napomenu o tome.

## SPAŠAVANJE IMOVINE

U saglasnosti sa odredbama Konvencije o spašavanju 1989 g., spasilačka operacija označava bilo koju radnju ili djelatnost, preduzetu radi pružanja pomoći brodu ili bilo kojoj drugoj imovini koja se nalazi u opasnosti na plovnim putevima ili drugim vodama.

Imovina saglasno Konvenciji označava bilo koju imovinu koja nije stalno i namjerno učvršćena sa obalom.

Šteta životnoj sredini označava značajnu fizičku štetu zdravlju čovjeka ili morskoj flori i fauni, ili resursima u priobalnim ili unutrašnjim vodama ili rejonima, koji se graniče sa njima, izazvane zagađenjem, zaraženjem, požarom, eksplozijom ili drugim sličnim incidentima.

**Obaveze spasioca, vlasnika i kapetana.** Prema vlasniku broda ili druge imovine koja se nalazi u opasnosti, spasilac je u obavezi:

- da vrši spasilačke operacije sa dužnom pažnjom;
- pokazati pri tome dužnu pažnju radi sprečavanja ili smanjenja nanošenja štete životnoj sredini;
- kada to razumno zahtijevaju okolnosti, obratiti se za pomoć drugim spasiocima;
- saglasiti se na učešće drugih spasilaca, kada to razumno traži vlasnik ili kapetan broda ili vlasnik druge imovine koja se nalazi u opasnosti, pod uslovom da to jednako ne utiče na visinu njegove nagrade, ako je priznato da takav zahtjev je bio nerazuman;

Prema spasiocu vlasnik i kapetan broda ili vlasnik druge imovine koja se nalazi u opasnosti su u obavezi:

- u punoj mjeri da sarađuju sa spasiocem u toku spasilačkih operacija;
- pri tome da pokažu dužnu pažnju radi sprečavanja ili smanjenja nanošenja štete životnoj sredini;
- prime brod ili drugu imovinu posle toga, kako je ono dostavljeno na bezbjedno mjesto, kada to razumno traži spasilac;

Spasilačke operacije koje imaju koristan rezultat daju pravo na nagradu. Visina nagrade se utvrđuje upotrebom sledećih kriterijuma:

- spašena vrijednost broda ili druge imovine;
- stručnost i naponi spasioca radi sprečavanja ili smanjenja nanošenja štete životnoj sredini;
- stepen uspeha, postignut spasiocima;
- karakter i stepen opasnosti;
- stručnost i naponi spasioca prilikom spašavanja broda, druge imovine i ljudi;
- utrošeno spasiocima vrijeme, troškovi i gubici koje su imali;
- rizik odgovornosti i drugi rizici kojima su se podvrgnuli spasioci ili njihova oprema;
- brzina pružanja usluga;
- postojanje i upotreba brodova ili druge opreme predviđene za spasilačke operacije;
- stanje spremnosti i efikasnost opreme spasioca i njena vrijednost.

**Visina nagrade, isključujući bilo kakve kamate i sudske troškove ili arbitražna potraživanja, ne može da pređe vrijednost spašenog broda i druge imovine.**

**Specijalna kompenzacija (nadoknada).** Ako spasilac je vršio spasilačke operacije broda koji sam po sebi je predstavljao opasnost nanošenja štete životnoj sredini i nije mogao da zaradi nagradu, onda on ima pravo da dobije od vlasnika broda specijalnu kompenzaciju, koja je jednaka njegovim troškovima. Kompenzacija može biti povećana maksimalno do 30% od troškova koje je imao spasilac. Sud ili arbitražna može da poveća obim kompenzacije, međutim ukupno povećanje ne može da pređe 100% troškova koje je imao spasilac.

Pod troškovima spasioca se podrazumijevaju stvarni troškovi, razumno podneti spasiocem i pravična isplata za opremu i personal, koji su faktično i razumno upotrijebljeni u toku spasilačke operacije.

Ako je spasilac pokazao nemar i usled toga nije mogao spriječiti ili smanjiti štetu životnoj sredini, on može biti u potpunosti ili djelimično lišen specijalne kompenzacije.

**Drugi ugovori.** Nagrada za spašavanje nije predviđena, ako pružanje usluga ne prelazi to, što se može razmatrati kao odgovarajuće ispunjenje ugovora koji je zaključen do nastanka opasnosti, naprimer ugovor o tegljenju.

**Nepravilno ponašanje spasioca.** Spasilac može u potpunosti ili djelimično biti lišen nagrade za spašavanje u toj mjeri u kojoj su se spasilačke operacije postale neophodnije ili problematičnije zbog njegove krivice ili nemara, ili ako je spasilac kriv zbog prevare ili drugog nepoštenog ponašanja.

**Zabrana spasilačkih operacija.** Usluge pružene protiv direktne i razumne zabrane vlasnika ili kapetana broda ili vlasnika druge imovine koja se nalazi u opasnosti, a koja se ne nalazi na brodu ne daje pravo na nagradu.

**Tužbena zastarelost.** Bilo koja tužba koja se odnosi na plaćanje nagrade se gasi zastarelošću, ako je sudski ili arbitražni proces nije počeo u roku od dvije godine. Rok tužbene zastarjelosti se broji od dana završetka spasilačkih operacija.

**Ugovor o spašavanju.** Spašavanje po svojoj pravnoj prirodi nije ugovorna obaveza, bez obzira na to, što u velikoj većini slučajeva spašavanja broda i druge imovine na moru se vrši na osnovu sporazuma između vlasnika imovine i spasioca, t.j. na osnovu ugovora o spašavanju.

Treba imati u vidu da svaki sporazum o spašavanju koje se desilo u trenutku i pod uticajem opasnosti, može biti priznat nevažećim ili izmijenjen sudom ili arbitražom, ako sud ili arbitražna priznaju uslove sporazuma nepravičnim.

Sam karakter spašavanja, koji zahtijeva brzinu i izvršenje u uslovima morske stihije, često isključuje mogućnost detaljnog usaglašavanja uslova spašavanja. Zbog toga se u praksi trgovačke plovidbe koriste tipske (standardne) pro-forme spasilačkih ugovora.

Široko je rasprostranjen ugovor o spašavanju Lojdovske standardne forme, čija je poslednja redakcija bila odobrena Savetom Lojda 1990 godine (LOF-90), koji je osnovan na Konvenciji o spašavanju 1989 g. Lojdovska pro-forma ugovora o spašavanju predviđa rešavanje sporova u Velikoj Britaniji.

U Rusiji naprimer, se koristi pro-forma razrađena Morskom arbitražnom komisijom pri Trgovačko-privrednoj komori RF (ugovor po formi MAK). Najvažniji njen uslov je da se u slučaju nastanka spora, vezanog za spašavanje, djelo razmatra u MAK.