

Utjecaj pandemije covid-19 na izvršenje ugovora o prijevozu robe i putnika i ugovora o paket aranžmanu

Cvjetković, Domagoj

Master's thesis / Diplomski rad

2022

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:199:072199>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-26**



Repository / Repozitorij:

[Repository Faculty of Law University of Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu

Pravni fakultet

Domagoj Cvjetković

UTJECAJ PANDEMIJE COVID-19 NA IZVRŠENJE UGOVORA O
PRIJEVOZU ROBE I PUTNIKA I UGOVORA O PAKET
ARANŽMANU

Diplomski rad

Mentor: prof. dr. sc. Jasenko Marin

Zagreb, lipanj 2022.

Izjava o izvornosti

Ja, Domagoj Cvjetković, pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor diplomskog rada te da u ratu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristio drugim izvorima do onih navedenih u radu.

Domagoj Cvjetković v.r

Sažetak

Ovaj rad bavi se utjecajem pandemije COVID-19 na izvršenje ugovora o prijevozu robe i putnika i paket aranžmana. Nastoji odgovoriti na brojna pitanja koja su se s pandemijom pojavila u vezi reguliranja ovog područja. Poput pitanja primjenjivosti postojećih međunarodnih konvencija i domaćih propisa u novonastalim okolnostima kao i samih postojećih temelja odgovornosti. Dotiče se svih grana prijevoza: cestovnog, pomorskog, zračnog i željezničkog. Bavi se i paket aranžmanima koji su se naročito našli u fokusu utjecaja pandemije COVID-19 kroz pitanje zaštite prava putnika. Temeljito analizira pitanje odgovornosti za štetu u specifičnim situacijama koje su nastale djelovanjem javnih vlasti s ciljem zaštite od zaraze. Sama pandemija COVID-10 donijela je teške izazove pravnom okviru prijevoza putnika i prtljage i paket aranžmana odnosno samom izvršenju ovih ugovora. Pitanje eventualne naknade štete za neizvršenje obveze iz ugovora nastalo kao posljedica pandemije. Bavi se i širokim rasponom prava putnika u različitim oblicima prijevoza, koja nikako ne smiju biti zanemarena izvanrednim okolnostima.

Ključne riječi: pandemija COVID-19, prijevoz robe i putnika, paket aranžmani

Abstract

This thesis has analysed the impact of COVID-19 pandemic on the performance of contracts on the carriage of goods and passengers and on the travel package arrangements. It tries to answer numerous questions caused by the COVID-19 pandemic in relation with regulating these contracts. Especially applicability of international conventions and domestic legislation in newly formed circumstances as well as various liability principles associated with them. It focuses on different modes of transport including air, water and land transportation of people and goods, as well as travel package arrangements which were heavily influenced by the COVID-19 pandemic and addresses the question of protection of passengers rights at the time of pandemic. It thoroughly analyses the question of damage liability in specific situations originated from COVID-19 measures implemented by public authorities to prevent the spread of the pandemic. It has brought great difficulties on the performance of contracts on the carriage of goods and passengers and on the travel package arrangements.

Key words: COVID-19 pandemic, carriage of goods and passengers, travel package arrangements

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. PANDEMIJA KAO IZAZOV POSTOJEĆOJ PRAVNOJ REGULATIVI PRIJEVOZA ROBE I PUTNIKA.....	3
2.1. Zdravstveni rizik.....	3
2.2. Pad prometa.....	4
2.3. Pitanje odgovornosti za štetu.....	5
3. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETU NA ROBI.....	6
3.1. Cestovni prijevoz.....	6
3.1.1. Međunarodni cestovni prijevoz.....	7
3.1.2. Domaći cestovni prijevoz.....	9
3.1.3. Šteta na robi i šteta zbog zakašnjenja kao posljedica gužvi na granicama nastalih tijekom pandemije.....	10
3.2. Pomorski prijevoz i prijevoz unutarnjim vodama.....	12
3.2.1. Šteta zbog zakašnjenja u predaji tereta.....	15
3.2.1.1. Posebno o zakašnjenju kao posljedici mjere karantene na brodu.....	17
3.3. Zračni prijevoz.....	19
3.3.1. Posebno o prijevozu cjepiva protiv COVID-19 zračnim putem.....	21
3.4. Željeznički prijevoz.....	22
3.4.1. Temelj odgovornosti i egzoneracijski razlozi.....	22
4. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETU ZBOG SMRTI ILI TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA I ZA ZAKAŠNJENJE U PUTNIČKOM PRIJEVOZU.....	25
4.1. Ugovor o prijevozu putnika i prtljage cestom.....	25
4.1.1. Prava putnika.....	26

4.2. Ugovor o prijevozu putnika i prtljage morem.....	28
4.2.1. Zabrana napuštanja broda nakon utvrđivanja zaraze.....	30
4.2.2. Otkaz u polasku i duže kašnjenje polaska.....	31
4.3. Ugovor o prijevozu putnika i prtljage zračnim putem.....	32
4.3.1. Pojam "nesreća" u međunarodnim konvencijama.....	33
4.3.2. Egzoneracijski razlozi.....	35
4.4. Uskraćeni ukrcaj, otkaz leta i duže kašnjenje.....	36
4.4.1. Prava putnika.....	36
4.5. Prava putnika u željezničkom prijevozu.....	38
4.5.1. Kašnjenje u dolasku ili odlasku u željezničkom prijevozu.....	40
4.5.2. Pravo na odštetu	40
4.6. <i>Vis maior</i> ili <i>rebus sic stantibus</i>	41
4.6.1. Viša sila u sklopu transportnih pravila.....	42
5. UGOVOR O PAKET-ARANŽMANU.....	45
5.1. Uvodne riječi.....	45
5.2. Pravni okvir paket-aranžmana.....	45
5.3. Implementacija u hrvatsko zakonodavstvo.....	46
5.4. Odgovornost za štetu.....	47
5.5. Vaučeri kao alternativa.....	49
5.6. "Spašavanje" turističkih agencija na štetu putnika.....	50
6. ZAKLJUČAK.....	53
POPIS LITERATURE.....	55

1. UVOD

Krajem studenog 2019., u kineskom gradu Wuhanu pojavila se bolest koja se u prvim mjesecima 2020. proširila diljem svijeta i postala ono što danas znamo pod nazivom pandemija COVID – 19. Moglo bi se reći da je to danas općepoznata činjenica, ali smatram da je nužno i prikladno to istaknuti, s obzirom da je temeljni motiv ovog rada utjecaj tog izvanrednog događaja na izvršenje ugovora o prijevozu robe i putnika i ugovora o paket-aranžmanu. Pandemija je dovela do najveće globalne krize od završetka Drugog svjetskog rata i prouzrokovala tektonske promjene u različitim sferama života poput funkcioniranja samog društva, gospodarstva, politike, obrazovanja, kulture... Jednostavno rečeno, u potpunosti je promijenila društvene odnose, kako na mikro, tako i na makro razinama. Mnogi u šali znaju reći da poimanje vremena možemo podijeliti na ono prije i poslije sudbonosnog ožujka 2020., kada je proglašena pandemija. Ilustrativno to dočarava koliko se svijet promijenio u protekle dvije godine.

Duboke i korjenite promjene prouzrokovane pandemijom, dovele su do različitih izazova i pitanja s kojima se društvo trebalo suočiti. Pravo kao društvena znanost oduvijek je bilo vrlo usko, moglo bi se reći i u potpunosti premreženo sa samim društvom te je kao takvo pod njegovim neizostavnim utjecajem. Bilo kakve turbulentne društvene promjene poput ratova, revolucija, pandemija, uvijek bi utjecale i na samo pravo te ga mijenjale. Najčešće time što bi se uslijed izvanrednih okolnosti pojavila pitanja koja su do tada bila nezamisliva, a pravo bi na njih trebalo pronaći adekvatan odgovor. Tako je i pandemija COVID-19 kao izvanredan događaj koji nitko nije mogao zamisliti, dovela do pojavljivanja brojnih pitanja na koje je pravo silom prilika moralo iznjedruti odgovor. U ovom radu pozabaviti ću se prvenstveno pitanjima vezanima za izvršenje ugovora o prijevozu robe i putnika i ugovora o paket-aranžmanima koji su se našli pod golemim utjecajem pandemije.

Kao što je svaki pojedinac sam za sebe tumačio ozbiljnost ove situacije i formulirao mišljenje o njoj te posljedično tome i prilagođavao svoje ponašanje, tako su i različite države različito reagirale. To je u kombinaciji sa mjerama javnih vlasti koje su se donosile, u uvjetima današnjeg globaliziranog, nikada toliko povezanog i mobilnog svijeta dovelo i do poteškoća u prijevozu putnika i robe koje je postalo neizostavan element 21. stoljeća. Dakle, s jedne strane imamo pandemiju kao izvanredan i relativno dugotrajan krizni događaj s obzirom da traje već dvije godine, a s druge potrebu nesmetanog odvijanja prijevoza robe i putnika u što

je moguće standardnim uvjetima imajući na umu da sami prijevoz predstavlja i ugovorni odnos između dviju strana sa pravima, obvezama, odgovornosti za štetu.

Cilj i svrha ovog rada je prikazati kako su mjere javnih vlasti potaknute borbom protiv pandemije utjecale izvršenje ugovora o prijevozu robe i putnika i paket aranžmana, naročito fokusirajući se na eventualnu obvezu plaćanja naknade korisnicima prijevoza (uključujući i naknadu štete) zbog djelomičnog ili potpunog neizvršenja obveze iz tih ugovora od strane prijevoznika, odnosno organizatora paket aranžmana.

Ovaj rad strukturiran je u sljedećih šest temeljnih poglavlja: uvod, pandemija kao izazov postojećoj pravnoj regulativi prijevoza robe i putnika, odgovornost prijevoznika za štetu na robi, odgovornost prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika i za zakašnjenje u putničkom prijevozu, ugovor o paket-aranžmanima i zaključak.

2. PANDEMIJA KAO IZAZOV POSTOJEĆOJ PRAVNOJ REGULATIVI PRIJEVOZA ROBE I PUTNIKA

2.1. Zdravstveni rizik

Pandemiju možemo definirati kao širenje zarazne bolesti na velika prostranstva, tj. na više država, cijeli kontinent ili cijeli svijet.¹ Na početku dolazi do pojave nove zarazne bolesti koja se ispočetka lokalno širi, ali ubrzo prijelazi državne granice te širenjem na više kontinenata poprima globalne razmjere. Svijet je kroz svoju povijest doživio nekoliko pandemija poput kuge i španjolske gripe, a posljednjoj smo upravo “živi” svjedoci.

U samom širenju pandemija, uvijek je bila značajna uloga transporta odnosno mobilnosti ljudi i robe. S obzirom da se u njima radi o visoko zaraznim bolestima koje se šire ljudskim kontaktom, transport predstavlja značajan rizik u samom širenju bolesti. Primjerice, virus aktualne pandemije teški akutni respiratorni sindrom coronavirus 2 (skraćeno SARS-COV-2) detektiran je krajem studenog 2019., a Svjetska zdravstvena organizacija proglasila je pandemiju dana 11.3.2020., s obzirom da se do tada bolest već proširila na nekoliko kontinenata. U tom relativno vrlo kratkom vremenskom periodu od nekoliko mjeseci došlo se od samo jednog, prvog slučaja do proglašenja pandemije. Značajnu ulogu u širenju bolesti imao je upravo prijevoz putnika odnosno Kineska nova godina koja se slavi krajem siječnja i početkom veljače, kada stotine milijuna ljudi putuje svojim najbližima.

Međutim, bez obzira na neosporan zdravstveni rizik koji prijevoz robe i putnika predstavlja na širenje bolesti, bilo je neophodno osigurati i nesmetan protok dobara i robe na tržištu. Jedno od temeljnih obilježja današnjeg, modernog svijeta je upravo globaliziranost odnosno nikad jača povezanost država i kontinenata. Bez odvijanja međunarodne trgovine teško je zamisliti funkcioniranje našeg društva. Možda i najbolji primjer odvijanja potrebe balansiranja između dviju navedenih potreba je upravo sljedeća izjava Ursule von der Leyen. “Naše mjere za obuzdavanje epidemije koronavirusa bit će učinkovite samo ako su koordinirane na europskoj razini. Moramo poduzeti izvanredne mjere za zaštitu zdravlja naših građana. Međutim, moramo osigurati i protok osnovnih dobara i usluga na unutarnjem tržištu. To je jedini način da se spriječi nestašica medicinske opreme ili hrane. To nije samo gospodarsko pitanje. Jedinstveno tržište ključni je instrument europske solidarnosti.

¹ *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje*. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021. <https://enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=46397> Stranica posjećena dana 28. 3. 2022.

Razgovaramo sa svim državama članicama kako bismo zajedničkim snagama riješili taj problem, kao unija”.²

2.2. Pad prometa

Zdravstveni rizik koji predstavljaju putovanja potaknuo je državne vlasti da uvedu brojne restrikcije na putovanja. Primjerice u Hrvatskoj su bile prekinute domaće komercijalne zračne linije na 2 mjeseca tijekom tzv. proljetnog “lockdowna” 2020. Također, Europska unija zatvorila je svoje vanjske granice na 30 dana od 18. ožujka 2020.

Sami šok takvog iznenadnog i izvanrednog događaja kao što je pandemija, znatno je utjecao i na samo ponašanje ljudi. Dvelo je to do nezapamćenog pada prometa u pogledu prijevoza putnika u svim oblicima prijevoza, a naročito u zračnom prijevozu. Velik pad primijetio se i krizerskoj industriji koja je postala “zloglasna” po širenju bolesti i pretvaranju brodova u karantene o čemu će biti više govora u nastavku rada.³

2020	50% sjedala manje u ponudi	Ukupni pad od 60% u broju putnika	Procijenjeni gubici 372 milijarde \$
2021	40% sjedala manje u ponudi	Ukupni pad od 49% u broju putnika	Procijenjeni gubici 324 milijarde \$
2022	20-23% sjedala manje u ponudi	Ukupni pad od 26-30% u broju putnika	Procijenjeni gubici 32- 38 milijardi \$

Tablica 1. Usporedba prometovanja zračnih prijevoznika tijekom pandemijskih godina 2020. - 2022. sa ne-pandemijskom 2019. Izradio autor na temelju podataka iz ICAO, Utjecaj koronavirusa na građansko zrakoplovstvo.⁴

Kao što vidimo iz tablice, udar na zračni prijevoz je golem. Došlo je do pada bez presedana, pitanje je hoće li se u 2023. doći do razina iz 2019., čak i ako tada pandemija bude stvar prošlosti. Podaci za 2022. su jednim dijelom procjena prometa u ostatku godine. Pad je tekao postepeno u 2020. i 2021., ali vidimo da je u 2022. značajno manji te ostaje nada da takav pozitivan trend sugerira skorašnji izlazak svijeta iz pandemije.

Za usporedbu, pojedine prethodne krize poput terorističkih napada u Sjedinjenim Američkim Državama 2001., smanjile su zračni promet u Europi za samo 2%, a financijska recesija 2009.

² Ursula Von der Leyen, izabrana predsjednica Europske komisije, izjava dana 17.3.2020. Preuzeto sa <https://www.hia.com.hr/eu-i-svijet/eu-vijesti/item/13330-covid-19-komisija-predstavila-smjernice-za-upravljanje-e-granicama-radi-zastite-zdravlja-i-dostupnost-osnovnih-dobara-i-usluga>, stranica posjećena dana 28.3.2022.

³ Vidi potpoglavlje 4.2.

⁴ https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf, stranica posjećena dana 28.3.2022.

uzrokovala je pad od 6.6% što su mizerni postotci u usporedbi sa padom prometa koji je uzrokovala pandemija.⁵

CARNIVAL Corporation & PLC	20.82 milijardi \$	5.59 milijardi \$	73% pad
Royal Caribbean Group	10.95 milijardi \$	2.20 milijardi \$	80% pad
NORWEGIAN Cruise Line	6.46 milijardi \$	1.28 milijardi \$	80% pad

Tablica 2. Usporedba prihoda najvećih svjetskih kruzer kompanija u 2019. i 2020. Izradio autor na temelju podataka sa Statista.com čiji izvor su izvještaji spomenutih tvrtki.⁶

U ovoj tablici vidimo da su vrlo sličan pad prometa kao i zračni prijevoznici, doživjele i kruzer kompanije odnosno čak i nešto veći. Ovi gubici stvorili su golem financijski pritisak na prijevoznike.

2.3. Pitanje odgovornosti za štetu

Odgovornost za štetu izuzetno je bitan institut s obzirom da odnosi među ljudima donose brojne rizike koji mogu rezultirati štetom za jednu stranu. Tada se postavlja pitanje naknade štete i načela po kojem će se ono prosuđivati. Razlikujemo ugovornu i izvanugovornu odgovornosti kao i različite principe odgovornosti s obzirom odgovara li se bez obzira na krivnju ili ne.

Mjere javne vlasti namijenjene suzbijanju širenja bolesti donijele su određene situacije s kakvima se sami institut odgovornosti za štetu nije do sada susreo te je posljedično tomu trebalo protumačiti i primijeniti na ispravan način postojeće relevantne propise na te situacije. Postavilo se i pitanje koliko su kvalitetna rješenja postojećih propisa kao i koliko su dobro riješila sporne situacije koje je pandemija uzrokovala, vezano uz prijevoz robe i putnika.

O tome ćemo u nastavku rada nešto više reći u sklopu iduća dva poglavlja.⁷

⁵ Studija EU Revizorskog suda o poštivanju prava putnika tijekom pandemije, str. 13. https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR21_15/SR_passenger-rights_covid_EN.pdf, stranica posjećena dana 29.3.2022.

⁶ <https://www.statista.com/statistics/1258281/growth-rate-revenue-leading-cruise-companies-worldwide/>, stranica posjećena dana 29.3.2022.

⁷ *Infra.* Poglavlja 3. i 4.

3. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETU NA ROBI

Definiciju ugovora o prijevozu robe nalazimo u Zakonu o obveznim odnosima (dalje u tekstu ZOO) koji navodi da je to “ugovor kojim se prijevoznik obvezuje prevesti na određeno mjesto neku robu ili stvar, a putnik odnosno pošiljatelj se obvezuje da mu za to plati određenu naknadu.”⁸

Temeljne izvore koji uređuju pitanje odgovornosti prijevoznika za štetu na robi čine različite međunarodne konvencije, ovisno o kojem obliku prijevoza se radi, kao i domaći zakoni koji su donosili rješenja vrlo slična međunarodnim konvencijama. Primat je uvjetno rečeno na primjeni međunarodnih konvencija⁹, međutim to ovisi primarno o tome radi li se o domaćem ili međunarodnom prijevozu.

3.1. Cestovni prijevoz

Cestovni prijevoz robe je prijevoz tzv. teretnim cestovnim vozilima svim vrstama cestovnih puteva. U smislu realizacije ugovora o prijevozu robe cestovnim putem, obuhvaća i kontrolne poslove vezane uz sami posao. Nalazimo najčešće dvije ugovorne strane, naručitelja određene robe i isporučioaca robe, prijevoznika.

Dva su iznimno bitna sastojka samog ugovora koja najčešće u praksi i predstavljaju direktnu povredu ugovornog odnosa koja onda povlači i odgovornost za štetu:

- Isporuka u roku
- Kvaliteta i količina robe prilikom isporuke

Rok isporuke je u većini slučajeva određen u ugovoru, ali čak i kada nije očekuje da se isporuka odradi u roku “koji se može priznati urednom prijevozniku”¹⁰.

Robu je prijevoznik dužan isporučiti u stanju u kojem je i njemu isporučena na prijevoz, bez bilo kakvih gubitaka ili oštećenja same pošiljke od trenutka preuzimanja do predaje.

Mjere javne vlasti kao odgovor na pandemiju, unijele su pomutnju utječući na oba ova sastojka time što su se znatno otežali uvjeti same isporuke, naročito međunarodne što je dovelo do kašnjenja koje samo po sebi može prouzrokovati stvarnu štetu kod određene vrste

⁸ Zakon o obveznim odnosima NN br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, čl. 661.

⁹ Ustav Republike Hrvatske, NN br. 56/90, 08/98, 113/00, 124/00, 28/01, 41/01, 55/01, 76/10, 85/10, 05/14, čl. 134. “Međunarodni ugovori koji su sklopljeni i potvrđeni u skladu s Ustavom i objavljeni, a koji su na snazi, čine dio unutarnjeg pravnog poretka Republike Hrvatske, a po pravnoj snazi su iznad zakona.

¹⁰ ZOO, *op. cit.* (bilj. 8.) čl. 687. st. 2.

robe. Štoviše, u određenim trenucima su granice bile i fizički zatvorene za cestovni promet što je prijevoznicima, naravno, stvorilo goleme probleme.

Postoji jasna distinkcija između samog ugovora o kupoprodaji i ugovora o prijevozu robe, radi se o dva potpuno različita ugovora koji jedinu potencijalnu dodirnu točku imaju u tome što je katkada kod kupoprodaje prema ugovoru potrebno izvršiti prijevoz. Tada je predaja od strane prodavatelja izvršena uručenjem stvari prijevozniku ili otpremniku.¹¹ Kada je prodavatelj dužan poslati stvar kupcu, on mora sklopiti na uobičajen način i pod uobičajenim uvjetima ugovore potrebne za izvršenje prijevoza do određenog mjesta.¹² Dakle, u drugom slučaju došlo bi do ugovora o prijevozu povodom realizacije ugovora o kupoprodaji, međutim ugovorne strane bi bile različite te bi prijevoznik za odgovornost na robi odgovarao prodavatelju iz kupoprodaje, a ne kupcu.

Cestovni prijevoz možemo promatrati iz konteksta domaćeg i međunarodnog cestovnog prijevoza te o tome jasno i ovisi koji će se konkretno izvor primijeniti. Postoje određene razlike u samom temelju odgovornosti ovisno o tome radi li se o međunarodnom ili domaćem cestovnom prijevozu, što će se vidjeti u nastavku.

3.1.1. Međunarodni cestovni prijevoz

Međunarodni cestovni prijevoz je prijevoz kod kojeg se mjesto preuzimanja robe na prijevoz i mjesto odredišta nalaze u dvije različite države. Međunarodni izvori cestovnog prijevoza robe su:

- Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe (CMR), 1956. - NN MU 1/92 (RH stranka)
- SDR Protokol o izmjeni CMR, 1978. stupio na snagu za RH 1.5.2017.¹³
- Dodatni e – Protokol na CMR o elektroničkom teretnom listu, 2008. (stupio na snagu 2011., RH nije stranka)
- SDR Protokol o izmjeni CVR (nikad nije stupio na snagu)
- Carinska konvencija o međunarodnom prijevozu robe na osnovi karneta TIR, 1975-NN MU 1/92 (RH stranka)
- Europski sporazum o međunarodnom prijevozu opasnih tvari – ADR - NN br. 5/21 (RH stranka)

¹¹ *Ibid.*, čl. 394.

¹² *Ibid.*, čl. 395.

¹³ Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR) kako je izmijenjena SDR Protokolom iz 1978.. (pročišćeni neslužbeni tekst), NN MU br. 1/92

Za pitanje odgovornosti cestovnog prijevoznika, od međunarodnih izvora koji obvezuju Hrvatsku, svakako je najznačajnija Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (dalje u tekstu CMR konvencija) koja je dopunjena SDR Protokolom 1978. Ona je vrlo pozitivno utjecala na samo tržište međunarodnog prijevoza robe cestom time što je uklonila rizike i pitanja oko toga čije će se pravo primijeniti na sami prijevoz ukoliko dođe do pitanja odgovornosti za štetu. Njene odredbe su kogentne naravi kako bi se spriječila nelojalna konkurencija.¹⁴

Prema CMR konvenciji odnosno rješenjima SDR Protokola, prijevoznik odgovara temeljem objektivne (kauzalne) odgovornosti, neovisno o krivnji za štetu (potpuni ili djelomični gubitak robe i njezino oštećenje) nastalu od trenutka preuzimanja do trenutka isporuke stvari.¹⁵ Štetu na robi formulira kao gubitak ili oštećenje čitave ili dijela pošiljke te zakašnjenje u isporuci robe. Radi se o vrlo strogom principu odgovornosti koji se nastoji ublažiti propisivanjem općih kao i posebnih razloga za oslobođenje od odgovornosti.

Kod općih razloga, prijevoznik će biti oslobođen odgovornosti ako dokaže postojanje jednog od razloga za oslobođenje od odgovornosti i uzročnu vezu između štete i nastalog događaja/razloga:¹⁶

- Okolnosti ili posljedice koje prijevoznik nikako nije mogao predvidjeti i čije posljedice nije mogao spriječiti
- Prirodnom manom volje
- Uputama naručitelja koje nisu dane kao posljedica pogrešne radnje ili nepažnje prijevoznika
- Šteta je prouzročena skrivljenom radnjom ili nepažnjom naručitelja prijevoza

S obzirom na pandemiju posebno je zanimljiv prvi navedeni razlog te pitanje mogu li se posljedice pandemije koje imaju utjecaja na sami cestovni prijevoz robe svrstati pod njega. O tomu će još biti riječi u nastavku (infra. 3.1.3.).¹⁷

¹⁴ *Ibid.*, čl. 1. st. 1., 3. i 4. Pozitivno određeno područje primjene CMR konvencije je: prema ugovoru međunarodni naplatni prijevoz i prema ugovoru mjesto preuzimanja robe na prijevoz ili mjesto odredišta je u državi ugovornici. Negativno određeno područje primjene: prijevoz izvršen na osnovi neke međunarodne poštanske konvencije, prijevoz posmrtnih ostataka, selidba namještaja i etapa prijevoza kod kojeg je roba iskrcana s cestovnog prijevoznog sredstva i ukrcana na drugo prijevozno sredstvo (ali se primjenjuje na cestovnu etapu prije odnosno poslije toga).

¹⁵ *Ibid.*, čl. 17. st. 1.

¹⁶ *Ibid.*, čl. 17. st. 2.

¹⁷ *Ibid.*, čl. 17. st. 4. Kod posebnih razloga, prijevoznik će biti oslobođen odgovornosti ako dokaže postojanje jednog od sljedećih razloga za oslobođenje i samo vjerojatnost uzročne veze: upotreba otvorenih nepokrivenih vozila, nedostaci ambalaze kod stvari koje su podložne kvarenju ili oštećenju, prijevoz živih životinja, priroda nekih vrsta stvari koje su sklone gubitku ili oštećenju, manipulacije utovara, slaganja i istovara stvari od strane pošiljatelja ili primatelja i nepotpunost ili neispravnost oznaka ili brojeva paketa. Kao što vidimo, kod posebnih

U svim vrstama prijevoza nailazimo na institut ograničenja odgovornosti čija je temeljna funkcija uspostavljanje pravičnosti odnosno zaštite prijevoznika kako njegovo poslovanje ne bi pretrpilo nenadoknadive gubitke previsokom naknadom štete.

Prema CMR konvenciji, ograničenje iznosi 8.33 SDR po kg bruto mase tereta uz sve troškove carine, prijevoza i drugih troškova nastalih tijekom prijevoza. U slučaju da je šteta nastala zbog zakašnjenja, odgovornost bi bila ograničena iznosom vozarine.¹⁸

3.1.2. Domaći cestovni prijevoz

Domaći cestovni prijevoz robe je prijevoz kod kojeg se mjesto preuzimanja robe kao i mjesto odredišta nalaze u Republici Hrvatskoj odnosno na teritoriju jedne države.

Shodno tome, najrelevantniji su nacionalni propisi:

- Zakon o obveznim odnosima¹⁹, odsjek 14. čl. 661 – 698.
- Zakon o prijevozu u cestovnom prometu²⁰ (ZPCP)

U našem domaćem prijevozu nailazimo na nešto blaži temelj odgovornosti. Prijevoznik za štetu na robi i štetu kao posljedicu zakašnjenja odgovara temeljem pretpostavljene krivnje. Krivnja se pretpostavlja, a za oslobođenje od odgovornosti dužan je dokazivati da šteta nije nastala njegovom krivnjom što predstavlja jedini egzoneracijski razlog.²¹

Izračun vrijednosti oštećene robe vrši se prema vrijednosti robe u preuzimanju robe u mjestu i vremenu preuzimanja te robe na prijevoz, odnosno temeljem burzovne, tržišne ili uobičajene cijene. Za gubitak ili oštećenje skupocjenih stvari treba naknaditi nastalu štetu i preko uobičajenog iznosa ako je prijevoznik bio obaviješten o naravi tih stvari i njihovoj vrijednosti.²²

Odredbe ZOO-a kao i CMR konvencije su kogentne naravi te naglašavaju da se ne smije ugovarati povoljnije uvjete odgovornosti za prijevoznika pod prijetnjom ništavosti.

pretpostavki potrebno je samo dokazati vjerojatnost uzročne veze što je manji stupanj dokazivanja od onog propisanog kod općih pretpostavki. Također, oštećenik može dokazivati da šteta nije mogla nastati iz tog uzroka ili da je nastala iz uzroka za koji prijevoznik odgovara. Evidentno je i da pandemiju ne možemo nikako svrstati pod bilo koju od posebnih opasnosti.

¹⁸ CMR., *op. cit.* (bilj. 13.), čl. 29. Međutim, mogla bi se povisiti ta granica označivanjem u teretnici deklaracije veće vrijednosti robe ili posebnog interesa u oporuci. Ukoliko je šteta uzrokovana namjerom prijevoznika ili takvom nepažnjom koja se prema pravu nadležnosti suda može izjednačiti s namjerom, tada prijevoznik neće imati pravo na ograničenje odgovornosti.

¹⁹ Vidi bilješku 8.

²⁰ Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, NN br. 41/18, 98/19, 30/21, 89/21

²¹ ZOO, *op. cit.* (bilj. 8.) čl. 683. st. 1. i čl. 687. st. 1.

²² *Ibid*, čl. 683. st. 3. i 684. st. 1.

Ništetne su odredbe ugovora o prijevozu, općih uvjeta prijevoza, tarifa ili bilo kojeg drugog općeg akta kojim se prijevoznik.²³

- Potpuno ili djelomično oslobađa odgovornosti predviđene ZOO-om
- Prebacuje teret dokazivanja s prijevoznika
- Predviđaju povoljnija ograničenja odgovornosti i visine naknade od onih predviđenih ZOO-om ili međunarodnim ugovorom

Kogentnost odredbi o ugovaranju povoljnih uvjeta odgovornosti za prijevoznika je nužna iz razloga što je obavljanje od prijevoza, djelatnost od općeg interesa i bilo bi iznimno štetno za društvo u cjelini kada bi prijevoznici imali učinkovit mehanizam umanjivanja svoje sigurnosti. Značajno bi to pridonijelo i pravnoj nesigurnosti te poremetilo samo tržište obavljanja prijevoza.

U ZPCP-u nalazimo “odredbe koji se točno ugovori smatraju ugovorima u cestovnom prijevozu, kao i obvezu da se na prava i obveze ugovornih strana koje nastanu u obavljanju prijevoza putnika i tereta u cestovnom prometu te u obavljanju drugih djelatnosti reguliranih ZPCP-om na odgovarajući način primjenjuju odredbe zakona kojim se uređuju osnove obveznih odnosa, odredbe međunarodnih ugovora i konvencija čiji je potpisnik Republika Hrvatska”.²⁴

3.1.3. Šteta na robi i šteta zbog zakašnjenja kao posljedica gužvi na granicama nastalih tijekom pandemije

Uslijed pandemije značajno su postroženi uvjeti prijelaza iz jedne države u drugu te se događaju situacije da prijevoznici čekaju i po 12 sati na sami ulazak. To dovodi do velikog zastoja pa dolazi do kašnjenja u isporuci robe. Kod određene vrste robe poput kvarljive hrane može doći do kvarenja hrane zbog zastoja te bi onda čitava pošiljka bila nepovratno oštećena jer bi se u konačnici morala baciti. U takvim okolnostima postavlja se pitanje odgovornosti za tu štetu.

Opseg naknade štete prema CMR konvenciji čine:

²³ *Ibid.*, 683. st. 4.

²⁴ ZPCP, *op. cit.* (bilj. 20.), čl. 97. st. 1. i 2. Ugovorima u cestovnom prijevozu smatraju se: ugovor o javnom linijskom prijevozu putnika u komunalnom prometu, ugovor o prijevozu putnika kao javnoj usluzi, ugovor o posebnom linijskom prijevozu putnika, ugovor o shuttle prijevozu putnika, ugovor o povremenom prijevozu putnika, ugovor o posebnom obliku prijevoza putnika, ugovor o mikroprijevozu, ugovor o prijevozu tereta, ugovor o pružanju agencijske djelatnosti u cestovnom prometu, ugovor o pružanju kolodvorskih usluga, ugovor o prodaji autobusnih karata, ugovor o integriranom prijevozu putnika, ostali ugovori kojima se reguliraju prava i obveze prijevoznika i naručitelja prijevoza ili drugih ugovornih strana sukladno ovom Zakonu.

- Stvarna šteta (djelomični/potpuni gubitak robe, djelomično/potpuno oštećenje robe, ako dostava ne bude izvršena u roku 60 dana)
- Izmakla dobit (nadoknađuje se u slučaju zakašnjenja)

U slučaju izmakle dobiti odnosno zakašnjenja, postoji neoboriva presumpcija gubitka tereta ako roba nije isporučena nakon 30/60 dana od ugovorenog/razumnog roka.²⁵

Primjerice, ugovorom o prijevozu robe cestom prevozi se pedeset kilograma jabuka iz Kraljevine Danske u Republiku Hrvatsku. Put je to dug otprilike tisuću i sedamsto kilometara na kojem prijevoznik mora proći kroz tri države između države polazišta i države odredišta, te tako proći čak četiri granična prijelaza. Ugovorom je određeno da će roba biti isporučena u roku sedam dana, međutim zbog kolapsa na granicama prouzročenih rigoroznim kontrolama koje uključuju i višekratno testiranje vozača na zarazu te nedovoljnom pripremljenošću prijevoznika na njih, roba je isporučena tek nakon trideset i tri dana. Došlo je do kašnjenja u isporuci robe, pitanja naknade štete izmakle dobiti. Također, jabuke su se kao kvarljiva hrana mogle i pokvariti zbog navedenog kašnjenja te bi time šteta bila i još veća.

Na konkretan slučaj, primijenila bi se rješenja koja su se spomenula u potpoglavlju 3.1.1. s obzirom da se radi o međunarodnom cestovnom prijevozom u kojem su i država polazišta i država odredišta države stranke CMR Konvencije . Prema relevantnoj Konvenciji CMR i Protokolu SDR o izmjeni Konvencije, prijevoznik bi odgovarao neovisno o svojoj krivnji. Jedini način na koji bi se mogao osloboditi odgovornosti je ukoliko ispuni pretpostavke potrebne za oslobođenje od odgovornosti putem općih ili posebnih razloga.

U ovoj situaciji jedini razlog za oslobođenje od odgovornosti o kojem bi se dalo diskutirati može li se ovakva situacija pod njega podvući, je onaj koji govori o okolnostima ili posljedicama koje prijevoznik nikako nije mogao predvidjeti i čije posljedice nije mogao spriječiti. Pitanje je može li se on na to u ovom konkretnom slučaju uspješno pozvati.

Sklon sam mišljenju da ovakav slučaj ne može tretirati generalno i donositi općeniti zaključak. S jedne strane dalo bi se diskutirati o tome da se prijevoznik ipak ne može osloboditi odgovornosti iz razloga što koliko god sama pandemija bila izvanredna pojava, kolaps na granici nije nešto toliko neuobičajeno odnosno nešto što prijevoznik ne može predvidjeti. Mogao je što žurnije natovariti kamion i poslati ga na put te se bolje prilagoditi kontrolama na granici i novonastalim uvjetima. Prema tome, u takvom kutu gledišta moglo bi se reći da nema govora o smanjivanju njegove odgovornosti.

²⁵ CMR, *op. cit.* (bilj. 13.), čl. 20.

Međutim, kao što je općepoznato, granice su u određenim trenutcima bile i fizički zatvorene za promet teretom te u takvoj situaciji vrlo teško možemo svaliti odgovornost na prijevoznika. Takve mjere su se donosile iznenadno čime je nezahvalno očekivati od prijevoznika da se unaprijed pripremi na tako neočekivan razvoj događaja, naročito u samoj Europskoj uniji koju uvelike i odlikuje nesmetan prijevoz roba i usluga između država članica. Određene mjere koje mogu prouzrokovati zastoj u isporuci poput testiranja vozača nešto su sasvim novo i predstavljaju posebne okolnosti kakve prijevoznik nikako nije mogao razumno očekivati. Bitno je naglasiti i da je vozač dužan tražiti upute od korisnika prijevoza s obzirom da se našao u izvanrednim okolnostima te i samim takvim postupanjem, na neki način otklanja odgovornost od samog sebe. Korisnik prijevoza je dužan prilagoditi se situaciji i po traženju upute od strane prijevoznika (vozača), reagirati na što adekvatniji način i dati mu upute kako da postupi u novonastaloj situaciji.

Sve u svemu zaključio bih da je potrebno promatrati odgovornost cestovnog prijevoznika od slučaja do slučaja pokušavajući izbjeći bilo kakve generalizirane zaključke jer je situacija sama po sebi iznimna i izvanredna te kao takva donosi velik broj “nijansi” koje je potrebno temeljito proučiti iz različitih uglova i što šireg konteksta. Generaliziranje bi pridonijelo donošenju rješenju koje ne bi kvalitetno doprinijelo odgovoru na pitanja do kojih je ova izvanredna situacija dovela.

3.2. Pomorski prijevoz i prijevoz unutarnjim vodama

Pomorski prijevoz, zvan često i “žilom kucavicom svjetske trgovine”, čini više od 80% svjetske trgovine te je kao takav uvjerljivo najdominantniji oblik međunarodnog prijevoza robe.²⁶

Ugovorom o prijevozu stvari morem prijevoznik se da će prevesti stvari brodom, a naručitelj prijevoza obvezuje se da će platiti vozarinu.²⁷ Što se tiče izvora prava ne postoji zadovoljavajući stupanj kodifikacije na međunarodnoj razini iz razloga što je trgovina s različitim prijevoznicima, ujedno po prirodi i veoma različita. Međutim, za samo tržište međunarodnog pomorskog prijevoza robe možemo reći da je vrlo liberalizirano te su se

²⁶ Više dostupno na www.wto.org, stranica posjećena dana 2.4.2022.

https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/transport_e/transport_maritime_e.htm

²⁷ Pomorski zakonik, NN br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 12/19, na snazi od 01.01.2020., čl. 447.

restriktivne politike davnih dana prestale upotrebljavati.

Tako kod pomorskog prijevoza robe razlikujemo sljedeće izvore:²⁸

- Konvencija o izjednačenju nekih pravila o teretnici, Bruxelles, 1924. (CMI, tzv. Haška pravila)
- Protokol o izmjeni Konvencije o teretnici, 1968. (tzv. Haško-Visbijska pravila)
- Protokol o izmjeni Konvencije o teretnici, 1979. (SDR Protokol)
- Konvencija Ujedinjenih Naroda o prijevozu robe morem, 1978. (tzv. Hamburška pravila)²⁹
- Pomorski zakonik³⁰ (najbitniji članci 447. - 597.)

Pomorski zakonik se primjenjuje na nacionalni prijevoz odnosno kada se ne primjenjuju međunarodna pravila. Njegove odredbe donesene su po uzoru na Haška pravila i protokole. Republika Hrvatska ujedno je i njima obvezana.³¹ Bitno je naglasiti da su sva četiri međunarodna ugovora na snazi te su stoga s obzirom na to kojeg su točno države stranke (odnosno kojeg nisu) moguće različite kombinacije što svakako ne pridonosi unifikaciji ovog područja.³² Čini se pomalo i paradoksalno da s jedne strane imamo enorman volumen međunarodnog pomorskog prijevoza robe, a s druge ne postoji ni približno zadovoljavajući stupanj unifikacije.

Ugovor o prijevozu stvari morem sklapaju prijevoznik i naručitelj kao ugovorne strane, a bitne elemente ugovora čine: stvar koja je točno određena vrstom i količinom, prijevozni put, prijevoz brodom i naplativost ugovora (vozarina).

Pravni temelj odgovornosti prema Haško-Visbyskim pravilima je pretpostavljena krivnja. Na prijevozniku će biti teret dokazivanja kako bi se oslobodio odgovornosti za štetu. U Haško-Visbyskim pravilima nalazimo izrijekom i navedene izuzete slučajeve kada prijevoznik ne odgovara za štetu.³³

²⁸

https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/UGOVOR_O_PRIJEVOZU_STVARI_MOREM_Predavanje_2020.pdf, stranica posjećena dana 4.4.2022.

²⁹ Od postojećih međunarodnih konvencija za područje pomorskog prijevoza robe nailazimo i na Konvenciju o ugovorima o međunarodnom prijevozu robe u cijelosti ili djelomično morem 2009. (tzv. Rotterdamska pravila) koju je ratificirao vrlo malen broj država te nije na snazi.

³⁰ Vidi bilješku 27.

³¹ Više informacija o pojedinim državama strankama različitih međunarodnih konvencija u različitim granama prijevoza dostupno na <https://www.informare.it/dbase/convuk.htm>, stranica posjećena dana 2.4.2022.

³² Marin, J.: Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava, Poredbeno pomorsko pravo 2007., str. 97.

³³ Protokol o izmjeni Konvencije o teretnici 1968. NN br. 99/07, (Haško-Visbijska pravila), čl. 4. st. 2. To su: djela, nepažnje ili propusti zapovjednika broda, člana posade, pilota ili druge osobe u službi prijevoznika u plovidbi i upravljanju brodom; požara, ako nije uzrokovan osobnim dijelom ili krivnjom prijevoznika; pogibelji,

Iz navedenih izuzetih slučajeva, možemo izdvojiti dva koja bi se mogla povezati sa pandemijom COVID-19. Prvo su karantenska ograničenja, a drugo obustave i ograničenja rada kakvi su postojali u lukama kao mjere zaštite od širenja virusa. Takve obustave dovodile su do znatnog otežavanja iskrcavanja tereta s broda u luke. Mišljenja sam da oba navedena izuzeta slučajeva mogu poslužiti kao vrlo dobar temelj prijevozniku kako bi se oslobodio odgovornosti, s obzirom da se radi o slučajevima u kojima je do štete moglo doći neovisno o njegovoj krivnji i stupnju uložene pažnje, što mu samo po sebi uvelike pospješuje šanse oslobađanja od odgovornosti, pod uvjetom da je uložio dužnu pažnju.

Institut ograničenja odgovornosti se u skladu s Haško-Visbyskim pravilima utvrđuje po jedinici tereta:³⁴

- 666.67 SDR po koletu ili jedinici izgubljenog, oštećenog ili zakašnjelog tereta ILI
- 2 SDR po kg bruto težine izgubljenog, oštećenog ili zakašnjelog tereta

Primjenjuje se onaj iznos koji je viši od ova dva što je pogodnost za tužitelja (korisnika prijevoza). Moguće je i sporazumno povišenje granice prijevoznikove odgovornosti.

U PZ-u nalazimo odredbu o gubitku povlastice ograničenja odgovornosti. Prijevoznik gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koji je prijevoznik učinio, bilo u namjeri da prouzroči štetu bilo bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati.³⁵

Slično kao kod prijevoza stvari morem, kod prijevoza unutarnjim vodama također javlja se neunificirani pravni okvir. Kao relevantni izvori se ističu:

- Budimpeštanska konvencija o ugovoru o prijevozu robe unutarnjim plovnim putovima (dalje u tekstu CMNI konvencija), 2000. koja obvezuje Republiku Hrvatsku – NN MU 10/2004, 2/05
- Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda (ZPLUV) - NN 144/21

opasnosti ili nezgodi mora i drugih plovnih voda; viša sila; ratna događanja; djela javnih neprijatelja; naredbe ili prinude vladara, vlasti ili naroda ili sudske zapljene; karantenska ograničenja; djela ili propusti krcatelja, vlasnika robe, njegovog agenta ili predstavnika; štrajkova, općeg otpuštanja radnika s posla, obustave ili ograničenja rada iz bilo kojeg razloga bilo da su djelomični ili potpuni; građanskih nemira ili pobuna; spašavanja ili pokušaja spašavanja života ili dobara na moru; gubitka u obujmu ili težini (masi), ili drugog gubitka odnosno oštećenja nastalih uslijed skrivenih mane, posebne ili vlastite mane robe; nedovoljnog pakiranja; nedovoljnih ili netočnih oznaka; skrivenih mana koje se ne mogu otkriti dužnom pažnjom; svakog drugog uzroka, koji ne potječe iz djela ili krivnje prijevoznika, njegovih agenata ili osoba u njegovoj službi, no teret dokaza pada na osobu koja traži da se koristi ovim isključenjem odgovornosti, i ona mora dokazati da ni vlastita krivnja ili djelo prijevoznika ni krivnja ili djelo agenata, odnosno osoba u službi prijevoznika, nisu pridonijeli gubitku odnosno oštećenju.

³⁴ *Ibid.*, čl. 4. st. b.

³⁵ PZ., *op. cit.* (bilj. 27.) čl. 566.

CMNI konvencija primjenjuje se na svaki ugovor o prijevozu prema kojem se luka ukrcaja (mjesto preuzimanja robe) i luka iskrcanja (mjesto predaje robe) nalaze u dvjema različitim državama, od kojih je bar jedna stranka CMNI konvencije. Prijevoznik odgovara za štetu koja se dogodi od ukrcaja do iskrcanja ako ne dokaže da je šteta nastala zbog okolnosti koje pažljiv prijevoznik nije mogao spriječiti i čije posljedice nije mogao izbjeći.³⁶

U njoj nalazimo i ograničenje odgovornosti, gotovo pa u potpunosti identično kao kod prijevoza stvari morem.³⁷ Ono iznosi: 666.67 SDR za svako pakovanje ili drugu utovarnu jedinicu odnosno 2 SDR po kilogramu težine navedenom u prijevoznoj ispravi, izgubljene ili oštećene robe, prema vrijednosti koja je viša. Kad je pakovanje ili druga utovarna jedinica kontejner i kad nije dana napomena u prijevoznoj ispravi o drugom pakovanju ili utovarnoj jedinici koje su grupirane u kontejneru, vrijednost od 666.67 SDR-a zamjenjuje se s vrijednošću od 1500 SDR-a za kontejner bez robe i k tomu, vrijednost od 25.000 SDR-a za robu koja je u njemu sadržana. Kod štete za zakašnjenje, ograničenje je iznos vozarine. Za gubitak prava na ograničenje vrijedi prethodno spomenuto.

CMNI konvencija navodi takozvane “posebne opasnosti” kod kojih prijevoznik ne odgovara za štetu.³⁸ Međutim, pandemiju ne možemo svrstati pod niti jedan od njih.

3.2.1. Šteta zbog zakašnjenja u predaji tereta

Kod pomorskog prijevoza, s obzirom da se prevoze značajno veće količine robe nego kod cestovnog, učinak pandemije COVID-19 je još “jače” izražen. Razne mjere koje su države poduzele stvorile su golem izazov za nesmetan prijevoz robe koji se najčešće ocrtavao upravo preko pitanja zakašnjenja. Možemo slobodno reći da je vrijeme ključan faktor međunarodne trgovine s obzirom da je volatilitnost cijena uvelike određena sezonskom potražnjom za

³⁶ CMNI konvencija, čl. 16. st. 1.

³⁷ *Ibid.*, čl. 20. st. 1..

³⁸ *Ibid.*, 18. st. 1. Posebna izuzeća od odgovornosti su kad gubitak, oštećenje ili kašnjenje proizlaze iz nekih od sljedećih okolnosti ili rizika: postupaka ili propusta naručitelja, primatelja ili osobe koja ima pravo raspolaganja; rukovanja teretom, utovara, slaganja ili istovara robe od naručitelja ili primatelja ili trećih osoba koje rade za račun naručitelja ili primatelja; prijevoza robe na palubi ili u otvorenim skladištima, kad je to ugovoreno s naručiteljem ili je u skladu s običajima tog posla ili se zahtijeva prema važećim propisima; prirodnih obilježja robe zbog kojih je teret izložen potpunom ili djelomičnom gubitku ili oštećenju, posebno zbog lomova, hrđe, unutarnjeg krvarenja, sušenja, istjecanja, uobičajenog gubitka tijekom putovanja (u zapremnini ili težini) ili djelovanja nametnika ili glodavaca; odsutnosti pakovanja ili neispravnog pakovanja, kad je teret zbog svojih prirodnih osobina izložen gubicima ili oštećenjima kada nije ili kada je neispravno pakiran; izostavljenih ili manjkavih identifikacijskih oznaka robe; djelovanja ili pokušaja pružanja pomoći ili spašavanja na unutarnjim plovnim putovima; prijevoza živih životinja, osim kad prijevoznik nije poduzeo mjere niti se držao uputa ugovorenih u ugovoru o prijevozu

određenim sirovim materijalima.³⁹ Zakašnjenje samo po sebi predstavlja ogroman problem za naručitelja robe jer ukoliko roba nije dostavljena u vremenskom periodu u kojem je to dogovoreno, to za njega može značiti nenadoknadive gubitke koji dovode u pitanje samu isplativost i opstojnost njegovog poslovanja. Nerijedak je recimo slučaj da naručitelj naručuje određene materijale koji su mu potrebni za izradu nekog proizvoda te da ga bez tih materijala jednostavno ne može izraditi. Time zakašnjenjem u isporuci samih materijala, on također dolazi u zakašnjenje prema kupcu/naručitelju njegovog proizvoda. Dodatan problem je što je efikasnost luka u doba pandemije značajno pogođena time što su brojni lučki radnici bili zaraženi i/ili završili u samoizolaciji. Time je dolazilo do kašnjenja i u utovaru, ali i u istovaru tereta.

Pravni izvori, različito tretiraju ovo pitanje odnosno različito postavljaju granice odgovornosti. Vrlo slično kao kod prethodne vrste prijevoza, sama Haško-Visbijska pravila navode da će bilo kakav sporazum ili klauzula kojom se nastoji smanjiti odgovornost ispod minimuma predviđenog Konvencijom, biti ništavi.⁴⁰ Osnovna pozicija prema Haško-Visbyskim pravilima je da prijevoznik ne odgovara za samu činjenicu kašnjenja osim ako sami ugovor o prijevozu robe morem ne sadrži točan vremenski okvir u kojem se roba mora iskrcati. Naime, šteta kao posljedica puke činjenice zakašnjenja odnosno zakašnjenje bez stvarne štete na robi nije regulirano Haško-Visbyskim pravilima te bi u takvoj situaciji odgovornost ovisila o rješenjima nacionalnih zakonodavstava. Međutim, u slučaju da kašnjenje izazove gubitak robe ili štetu na njoj, prijevoznik će biti odgovoran ukoliko nije uložio dužnu pažnju da se šteta izbjegne. Naš Pomorski zakonik navodi da "prijevoznik odgovara za svako oštećenje, manjak ili gubitak tereta koji primi na prijevoz od preuzimanja pa do predaje te za štetu koja nastane zbog zakašnjenja u predaji tereta⁴¹". Navodi točno i kada postoji zakašnjenje u predaji tereta: "...ako teret nije predat u ugovorenom roku, ili kad taj rok nije ugovoren, ako teret nije predan primatelju u primjerenom roku⁴²". Prijevoznik neće odgovarati za oštećenje, manjak ili gubitak tereta ili za zakašnjenje u predaji tereta ako dokaže da oštećenje, manjak, gubitak ili zakašnjenje potječu iz uzroka koji nije mogao spriječiti niti otkloniti dužnom pažnjom.⁴³

³⁹ Covid-19 implications for commercial contracts, str. 10. (UNCTAD/DTL/TLB/INF/2021/1) Stranica posjećena dana 9.4.2022. https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlbinf2021d1_en.pdf

⁴⁰ Haško-Visbijska pravila, *op. cit.* (bilj. 33.), čl. 3. st. 8.

⁴¹ PZ, *op. cit.* (bilj. 27.) čl. 547.

⁴² *Ibid.*, čl. 548.

⁴³ *Ibid.*, čl. 549.

Pod utjecajem pandemije COVID-19 našle su se i luke od kojih su mnoge bile zatvorene ili radile smanjenim intenzitetom kako bi se smanjila mogućnost širenja zaraze. U takvim uvjetima postavlja se dodatno pitanje odgovornosti za štetu ukoliko brod primjerice uplovi u luku koja se neposredno prije uplovljavanja naglo zatvori ili u iskrcaju tereta dođe do zakašnjenja zbog smanjenog intenziteta rada.

Mišljenja sam da u takvim okolnostima ne možemo govoriti o bilo kakvoj odgovornosti pomorskog prijevoznika jer je do zakašnjenja došlo iz uzroka koji on nikako nije mogao spriječiti niti otkloniti dužnom pažnjom. Drugim riječima, u potpunosti je izvan njegove moći te u skladu s time mislim da ne možemo govoriti o bilo kakvim temeljima na kojima bi se naknada šteta mogla potraživati od njega.

3.2.1.1. Posebno o zakašnjenju kao posljedici mjere karantene na brodu

Svi smo čuli za “famosne” karantene koje su se događale na putničkim brodovima zbog kojih je kruzerska industrija dobila popriličan negativan imidž o čemu će više biti riječi u idućem, četvrtom poglavlju. No dogodili su se slučajevi i da brodovi koji prevoze robu završe u karanteni uslijed zaraze virusom te se pojavilo i pitanje odgovornosti za štetu povodom kašnjenja zbog mjere karantene na brodu. Brod kao uvjetno rečeno, zatvoren prostor predstavlja vrlo visok rizik od zaraze i širenja bolesti pa tako ova situacija predstavlja vrlo realnu opasnost u doba pandemije, a i prije nje nije bila potpuna nepoznanica.

Za razliku od odgovornosti za štetu zbog zakašnjenja u predaji, Haško-Visbijska pravila povodom ovog pitanja ne daju naručitelju robe nikakvu pa skoro bi se moglo reći čak ni teoretsku šansu da uspije u svom potraživanju naknade štete. Naime, u njima nalazimo odredbu da se prijevoznik oslobađa odgovornosti za štetu na robi ukoliko je do nje došlo zbog karantene odnosno restriktivnih mjera s ciljem sprječavanja zaraze izrečenih brodu.⁴⁴ Bez ikakve sumnje to bi uključivalo i karantenu vezanu uz pandemiju COVID-19.⁴⁵ Oslobođenje od odgovornosti u ovom slučaju obuhvaćalo bi bilo koji trenutak od samog ukrcaja tereta pa do iskrcaja. Međutim, kao što je ranije navedenom, Haško-Visbijska pravila ne reguliraju štetu zbog zakašnjenja odnosno štetu bez stvarne štete na robi. U takvom slučaju morat ćemo pogledati Pomorski zakonik koji to pitanje regulira. U njemu pronalazimo da prijevoznik neće odgovarati ukoliko zakašnjenje potječe iz uzroka koji nije mogao spriječiti niti otkloniti dužnom pažnjom. Spada li mjera karantene u takav uzrok je diskutabilno. Skloniji sam mišljenju da spada, pod uvjetom da je prijevoznik poduzeo sve potrebne mjere

⁴⁴ Haško-Visbijska pravila, *op. cit.* (bilj. 33.) čl. 4. st. 2. (h) i (g)

⁴⁵ Covid-19 implications for commercial contracts., *op. cit.* (bilj 39.) str. 15.

zaštite od širenja bolesti te da time mjera karantene nije uzrokovana njegovom nepažnjom. Haško-Visbijska pravila navode nekoliko odredbi koji se tiču zaštite same robe koja se prevozi, nameću prijevozniku obvezu da uloži dužnu pažnju u zaštiti robe. Prijevoznik mora osigurati i da je brod sposoban za plovidbu na početku putovanja što uključuje održavanje samog plovila, opreme te angažiranje same posade.⁴⁶ Preventivne mjere za sprječavanje širenja bolesti sasvim sigurno ulaze u dužnu pažnju koju prijevoznik mora poduzeti. Ukoliko on to propusti napraviti ili ako je na primjer znao da postoje zaražene osobe, a nije poduzeo ništa, onda se sasvim sigurno ne bi mogao pozvati na prethodno navedeno oslobođenje od odgovornosti. Ipak, sama činjenica da se netko zarazio ne može značiti da nije uložio dužnu pažnju s obzirom da i uz poduzimanje najrestriktivnijih mogućih mjera znajući prirodu širenja bolesti, moguće je da dođe do zaraze.⁴⁷ Uzimajući to u obzir, slučaj da prijevoznik ne poduzme preventivne mjere vrlo vjerojatno je isključivo teoretski jer time bi samom sebi zabio popriličan “autogol” te potpuno izmijenio dinamiku pitanja odgovornosti, na svoju veliku štetu.

Moguće je i da druge mjere za sprječavanje širenja virusa poput dezinfekcije broda, testiranja članova posade i tako dalje, dovedu do zakašnjenja, ali i to bi ulazilo u prethodno naveden slučaj.

Mišljenja sam da su legislativna rješenja prisutna u pomorskom prijevozu robe vrlo kvalitetna te da pravni okvir, unatoč tome što nije zadovoljavajuće unificiran, nudi primjenjiva rješenja za probleme koje je pandemija pred njega postavila. Između samog pomorskog prijevoznika i naručitelja robe, pitanje odgovornosti za štetu uzrokovanu pandemijom vrlo je delikatna tema i potrebno je ne dovesti prijevoznika u suviše težak položaj s obzirom da samo zakašnjenje ne odgovara niti njemu te sasvim sigurno negativno utječe i na njegovo poslovanje. Kada bi on morao nadoknađivati takvu štetu, dovelo bi to do brojnih drugih problema, a konačnici bilo bi i nepravično. No, to prijevoznika u svakom slučaju ne oslobađa potencijalne odgovornosti ako, nakon što je očito tijekom putovanja da bi moglo doći do zakašnjenja indirektno ili direktno prouzročenog pandemijom, o svemu ne informira korisnika prijevoza ili ako bez opravdanog razloga ne poštuje upute koje mu u tome kontekstu daje korisnik prijevoza (npr. promjena iskrcajne luke, ali svakako uz nadoknadu eventualnih dodatnih troškova za prijevoznika). Roba koja se prevozi pomorskim putem često je osigurana pa se postavlja pitanje bi li se štete od COVID-19 mogle nadoknaditi od osigurateljna robe. Pritom treba imati na umu da je šteta zbog zakašnjenja, prema institutskim klauzulama za osiguranje robe,

⁴⁶ Haško-Visbijska pravila, *op. cit.* (bilj. 33.) čl. 3. st. 1. (a,b,c)

⁴⁷ Covid-19 implications for commercial contracts., *op. cit.* (bilj 39.) str. 16.

isključena iz osigurateljnog pokrića. Ovo zbog toga što se osiguranje robe u praksi ograničava na pokriće rizika štete na robi. Također, ako je zakašnjenje dovelo do oštećenja (kvarljive) robe, ni to neće biti pokriveno osiguranjem robe. Suprotno, može postojati osigurateljno pokriće ako je šteta na robi prouzročena, primjerice, dezinfekcijom robe koju se moralo provesti odlukom nadležnih javnih vlasti. Isto tako, ako je došlo do produljenja trajanja prijevoza zbog zakašnjenja prouzročenog posljedicama COVID-a, (npr. zbog neplaniranog dugog čekanja u luci kako bi se došlo “na red” za iskrcaj robe), roba će i u tom produljenom periodu biti u osigurateljnom pokriću u odnosu na rizike koji su i inače obuhvaćeni ugovorenim osiguranjem (požar, krađa itd.).⁴⁸

Po pitanju unutarnje plovidbe, zaključio bih da CMNI konvencija (koja se, na temelju odredbe čl. 227., st. 1. ZPLUV primjenjuje i na nacionalni prijevoz robe unutarnjim plovnim putovima u Republici Hrvatskoj) daje opći razlog oslobođenja od odgovornosti koji bi mogao biti primjenjiv i u pogledu štete povezane s pandemijom - okolnosti koje sposobni prijevoznik nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti. U slučaju osjetljive (lako kvarljive) robe, taj bi se opći egzoneracijski razlog mogao u nekim situacijama (recimo, u situaciji nepredviđenog dugog višednevnog čekanja na iskrcaj robe zbog zagušenosti luka povezane s pandemijom) “kombinirati” s posebnim razlogom oslobođenja od odgovornosti navedenim u čl. 18., st. 1., t. d. - prirodna obilježja robe zbog kojih je teret izložen potpunom ili djelomičnom gubitku ili oštećenju, posebno zbog, između ostaloga, sušenja ili uobičajenog gubitka tijekom putovanja (u zapremnini ili masi).

3.3. Zračni prijevoz

U zračnom prijevozu nailazimo na velik broj međunarodnih izvora.⁴⁹ Odgovornost prijevoznika za štetu na robi u zračnom prijevozu određena je Konvencijom za izjednačavanje nekih pravila u međunarodnom prijevozu zrakom, tzv. Montrealskoj konvenciji potpisanoj u Montrealu 28.5.1999. Stupila je na snagu 4.11.2003. te je Republika Hrvatska jedna od čak 137 država stranaka.⁵⁰ Prema njoj je prijevoznik odgovoran za štetu

⁴⁸ Podrobnije, v. <https://kaseinsurance.com/covid-19-impacting-cargo-insurance/>, stranica posjećena 9.4.2022.

⁴⁹ U kontekstu odgovornosti za štetu na robi, u ovom poglavlju govorit će se o rješenjima Montrealske konvencije kao najrecentnije, a i uvjetno rečeno najvažnije međunarodne konvencije za ovo pitanje.

⁵⁰ Popis svih država stranaka dostupan na https://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/mtl99_en.pdf, stranica posjećena dana 10.4.2022.

koja nastane uslijed gubitka ili oštećenja tereta pod uvjetom da je događaj koji je tu štetu uzrokovao nastupio za vrijeme prijevoza zrakom.⁵¹

Prijevoznik ipak neće odgovarati ako, i u onom opsegu u kojem dokaže da je uništenje, gubitak ili oštećenje tereta posljedica jednog ili više od sljedećih uzroka:⁵²

- Skrivena mane, naravi ili nedostatka tereta
- Nedostatnog pakiranja tereta koje nije izvršio prijevoznik ili osoba za koju on odgovara
- Ratnog ili oružanog sukoba
- Djelovanja javne vlasti u vezi ulaska, izlaska ili tranzita tereta

Dodatno oslobođenje od odgovornosti moguće je ukoliko prijevoznik dokaže da je šteta nastala ili da je njenom nastanku pridonijela nepažnja ili druga skrivljena radnja ili propust osobe koja traži naknadu, ili osobe od koje isti izvodi svoja prava, prijevoznik će biti u potpunosti ili djelomično oslobođen odgovornosti, u onoj mjeri u kojoj su takva nepažnja ili propust uzrokovali ili doprinijeti nastanku štete.⁵³

Ratio ove odredbe odnosno oslobođenja je prilično jasan. Zračni prijevoznik ne može u potpunosti predvidjeti sve okolnosti, a vrlo teško i spriječiti štetne radnje koje poduzme treća osoba, a u konačnici dovedu do štete na robi. Prijevoznik također odgovara i za štetu uzrokovanu kašnjenjem, a može osloboditi odgovornosti ako dokaže da su on i njegovi službenici i agenti poduzeli sve mjere koje se razumno mog očekivati da izbjegnu štetu ili ako nije bilo moguće poduzeti takve mjere.⁵⁴

Ograničenje odgovornosti za štetu na teretu prilikom zračnog prijevoza iznosi 22 SDR/kg.⁵⁵

U smislu utjecaja pandemije COVID-19 na odgovornost za štetu na robi tijekom zračnog prijevoza, posebno je zanimljiv egzoneracijski razlog “djelovanja javne vlasti u vezi ulaska, izlaska ili tranzita tereta”. Javne vlasti donosile su mjere poput obvezne dezinfekcije tereta te obveznog nošenja medicinskih maski u zračnim lukama. No, takve mjere, ako su valjane provedene, teško da mogu poslužiti kao uzrok koji bi za posljedicu imao nastanak štete. Međutim, puno zanimljiviji je sljedeći slučaj: što u slučaju da su zračne luke fizički zatvorene

⁵¹ Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu (Montrealska Konvencija), čl. 18. st. 1.

⁵² *Ibid.*, čl. 18. st. 2. (a,b,c,d)

⁵³ *Ibid.*, čl. 19.

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ *Ibid.*, čl. 22. st. 3. U izvornom tekstu, 17 SDR/kg, međutim tijekom godina granica u dva navrata podignuta, te sada iznosi 22 SDR/kg.

te zbog toga nije moguće unaprijed dogovoreni zračni prijevoz tereta. Mišljenja sam da u tom slučaju prethodno navedeni egzoneracijski razlog itekako ima svoju osnovu, budući da možemo uočiti jasno izražen uzročno posljedični lanac. Mjera javne vlasti zatvaranja zračnih luka predstavlja uzrok kojim je ispunjenje ugovorne obveze prijevoza tereta zračnim putem postalo nemoguće, što je za posljedicu imalo nastanak štete. U takvom slučaju koji ima elemente pravnog instituta više sile⁵⁶, mislim da bi trebalo uvažiti obje ugovorne strane odnosa te pokušati iznjedruti rješenje uvažavajući interese obje strane s obzirom da ne možemo odgovornost u nekoj značajnoj mjeri prebaciti ni na jedne, ni na druge.

3.3.1. Posebno o prijevozu cjepiva protiv COVID-19 zračnim putem

Prijevoza cjepiva protiv COVID-19 zračnim putem odličan je primjer prijevoza robe zračnim putem koji je upravo i vrlo aktualan kao gotovo pa najučinkovitiji način “borbe” protiv pandemije COVID-19 te predstavlja svojevrsan specijalan prijevoz u kojem je trebalo iznimno brzo, a u nekim slučajevima i na vrlo niskim temperaturama prevesti cjepivo koje bi se potom u zračnoj luci odredišta ukrcalo na cestovna prijevozna sredstva i potom prevezlo do skladišta.

Koliko je javnosti poznato, nije došlo do ni jednog slučaja oštećenja cjepiva, međutim u kontekstu tumačenja odgovornosti zračnog prijevoznika za štetu na robi, probajmo zamisliti hipotetski slučaj da se to dogodilo.

Dakle, cjepivo se prevezlo iz Republike Belgije u Republiku Hrvatsku, zračnim putem te se po slijetanju ustanovilo da je cjepivo toliko oštećeno da je postalo neupotrebljivo. Za početak, bitno je naglasiti uvjet iz prethodno navedenog potpoglavlja prema kojem je zračni prijevoznik odgovoran za štetu ukoliko ona nastane tokom samog prijevoza odnosno leta. Moralo bi se dokazati da je ona nastupila tijekom leta što ne bi bilo jednostavno ukoliko pregled cjepiva nije izvršen odmah prilikom slijetanja u zračnu luku. U suprotnom bi se moglo pozvati na to da je šteta nastala prilikom cestovnog prijevoza do ili od zračne luke. Ukoliko se utvrdi da je šteta zaista nastala prilikom zračnog prijevoza onda bi se zračni prijevoznik našao u poprilično nezavidnom položaju. Morao bi dokazivati neki od egzoneracijskih razloga kako bi se oslobodio od odgovornosti ili bar umanjio njen opseg. U konkretnom slučaju dva razloga na koja bi se mogao pozvati su: da je cjepivo imalo skrivene mane ili da je do štete došlo zbog nedostatnog pakiranja tereta koje nije izvršio prijevoznik ili osoba za koju on odgovara. Također, mogao bi se osloboditi odgovornosti djelomično ili

⁵⁶ Više o tome u nastavku u poglavlju 4.6.

potpuno ukoliko dokaže da je šteta nastala ili da je njenom nastanku pridonijela nepažnja ili druga skrivljena radnja ili propust osobe koja traži naknadu.

Iz svega navedenog mislim da bi se zračni prijevoznik vrlo teško oslobodio odgovornosti ukoliko se dokaže da je šteta zaista nastala prilikom zračnog prijevoza. U praksi se gotovo pa sigurno cjepivo pregledavalo odmah po slijetanju, kao i prije samog polijetanja tako da bi prebacivanje odgovornosti na cestovni prijevoz bilo nemoguće ili najblaže rečeno, vrlo malo vjerojatno. Mišljenja sam da bi bilo izuzetno teško dokazati i neke od oslobađajućih razloga, te bi se zračni prijevoznik u najboljem slučaju mogao nadati nešto ublaženijoj odgovornosti, ali nikako ne potpunom oslobađanju od odgovornosti.

3.4. Željeznički prijevoz⁵⁷

Željeznički prijevoz premda vrlo “tradicionalan oblik prijevoza”, pokazao se i kao vrlo otporan oblik prijevoza. Od svih oblika prijevoza, pokazao se kao najotporniji na negativne učinke pandemije te kao takav vrlo pouzdan i siguran čak i u kriznim vremenima. Naročito za prijevoz same robe. Kod ovog prijevoza također nailazimo na problem znatno otežane međunarodne unifikacije.

Izvori prava željezničkog prijevoza su:

- Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (dalje u tekstu: COTIF), 1999. NN br. 12/00 (EU i RH stranke)
- Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (ZUŽP), NN br. 87/96
- Zakon o željeznici, NN br. 32/19, 20/21
- Zakon o obveznim odnosima

COTIF je svojevrsan ugovor koji sadrži odredbe institucionalnog i organizacijskog karaktera, odnosi se i na prijevoz robe, ali i na prijevoz putnika i prtljage. Primjenjuje se samo na međunarodni prijevoz ukoliko je država polaska ili država odredišta ratificirala konvenciju. ZUŽP predstavlja *lex specialis*, a ZOO odnosno njegove odredbe o prijevozu *lex generalis*.

3.4.1. Temelj odgovornosti i egzoneracijski razlozi

COTIF-om se zbog problematike unifikacije, nastojalo postaviti pravni okvir kojim bi se

⁵⁷ https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/ZELJEZNICKO_PRIJEVOZNO_PRAVO.pdf, stranica posjećena dana 10.4.2022.

odredio minimum prava i odgovornosti. Prema njemu se odgovara na temelju relativne objektivne (kauzalne) odgovornosti za potpunu ili djelomičnu štetu na robi, gubitak iste kao i za samo zakašnjenje u isporuci. Razlikuju se opći egzoneracijski razlozi čije postojanje prijevoznik mora dokazati, kao i uzročnu vezu sa štetom. To bi bili.⁵⁸

- Krivnja imatelja prava
- Mana robe
- Okolnosti koje prijevoznik nikako nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti

Također, postoje i posebne opasnosti za čije postojanje prijevoznik mora dokazati samo postojanje posebne opasnosti, a onda vrijedi zakonska (oboriva) presumpcija da je šteta nastala zbog tog uzroka. To su:⁵⁹

- Prijevoz otvorenim vagonima
- Nedostatak/greška ambalaže za robu koja treba biti pakirana
- Ako je utovar obavio pošiljatelj, a istovar primatelj
- Priroda robe koja ju posebno izlaže šteti
- Neispravan, netočan, nepotpun broj ili opis koleta
- Prijevoz živih životinja
- Roba s pratnjom – rizik kojeg je pratitelj treba otkloniti

Granice odgovornosti za gubitak robe 17 SDR/kg bruto mase izgubljene ili oštećene robe i potpun iznos troškova prijevoza i carine i drugih troškova vezanih uz prijevoz. Za oštećenje robe iznos umanjene vrijednosti robe, a za zakašnjenje četverostruki iznos vozarine. (kumulacija s naknadom za oštećenje ako ono nije prouzročeno zakašnjenjem, u slučaju prekoračenja dostavnog roka duljeg od 30 dana, vrijedi presumpcija gubitka)

U našem ZUŽP-u nalazimo odredbu prema kojoj naknada štete koju prijevoznik plaća za gubitak ili oštećenje stvari ne može biti veća od 2,00 kune po kilogramu bruto mase izgubljene ili oštećene stvari što predstavlja izrazito nisko postavljen iznos odgovornosti.⁶⁰

Objektivna odgovornost, strog je princip odgovornosti tako da bi se u slučaju potencijalne štete na robi nastale mjerama javne vlasti kao odgovorom na pandemiju COVID-19, prijevoznik mogao osloboditi, međutim, to ne bi bilo nimalo jednostavno. Imao bi sredstva

⁵⁸ Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF), 1999., NN br. 12/00, čl. 36. st. 1. i 2.

⁵⁹ *Ibid.*, 36. st.3.

⁶⁰ Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (ZUŽP), čl. 64.

dokazivanja nekog od egzoneracijskih razloga, ali s obzirom na specifičnost željezničkog prijevoza i na relativno malen utjecaj koji je pandemija na njega imala, pogotovo u transportu robe, vrlo teško bi u tome uspio. Ipak, ne bih potpuno isključio takvu mogućnost imajući na umu da je zamisliva situacija u kojoj bi to uspio.

Najbliži egzoneracijski razlog kojim bi se mogao osloboditi bile bi sasvim sigurno “okolnosti koje prijevoznik nikako nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti”. Gotovo pa isto kao što je prethodno spomenuto kod cestovnog i zračnog prijevoza, ukoliko bi mjerama javne vlasti došlo do toga da se granica fizički zatvori čime bi se *de facto* onemogućilo prelazak željeznice preko granice ili primjerice, došlo do zatvaranja željezničkih kolodvora čime bi bio onemogućen i unutarnji prijevoz, mišljenja sam da ne možemo govoriti o odgovornosti prijevoznika. To bi bio klasičan primjer situacije u kojoj je ispunjenje ugovorne obveze postalo nemoguće, a prijevoznik objektivno gledano takav rasplet događaja nikako nije mogao predvidjeti.

4. ODGOVORNOST PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETU ZBOG SMRTI ILI TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA I ZA ZAKAŠNJENJE U PUTNIČKOM PRIJEVOZU

Kao što je pandemija utjecala na prijevoz robe, što smo analizirali u prethodnom poglavlju, tako je utjecala i na sami prijevoz putnika. U današnjem svijetu ljudi putuju kao nikada prije u ljudskoj povijesti, različitim prijevoznim sredstvima. Neki od njih čak i svakodnevno. Putnici imaju svoja prava zagwarantirana međunarodnim konvencijama i propisima domaćeg zakonodavstva te su se u uvjetima pandemije i mjerama borbe protiv iste, ta prava našla pod određenim izazovima. Pojavile su se iznenadne okolnosti, moglo bi se reći “bez presedana” te je u takvim uvjetima bilo potrebno pronaći rješenja u postojećem pravnom okviru, a i adekvatno reagirati na novonastale okolnosti kako bi se putnicima omogućila zaštita njihovih prava.

4.1. Ugovor o prijevozu putnika i prtljage cestom

Ugovor o prijevozu putnika i prtljage cestom je ugovorom kojim se prijevoznik obvezuje prevesti putnika na određeno mjesto, a putnik se obvezuje za to platiti prevozninu. Prijevoz se odvija uz uvjete udobnosti i higijene koji se prema vrsti prijevoznog sredstva i udaljenosti puta koji se smatraju nužnima.⁶¹ U uvjetima pandemije to bi naravno obuhvaćalo sve mjere zaštite od zaraze poput socijalnog distanciranja koliko je to moguće te uporabu zaštitnih maski.

Pravne izvore ugovora o prijevozu putnika i prtljage cestom možemo podijeliti ovisno o relaciji na kojoj se prijevoz odvija pa tako razlikujemo:

- Međunarodni prijevoz ---> Konvencija o ugovoru o prijevozu putnika i prtljage cestom (CVR Konvencija⁶²) 1973.
- Prijevoz unutar Europske unije ---> Uredba 181/2011⁶³
- Domaći prijevoz ---> Zakon o obveznim odnosima (*lex generalis*) i Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (*lex specialis*)

⁶¹ ZOO, *op. cit.* (bilj. 8.) čl. 694.

⁶² Republika Hrvatska stranka je Konvencije o ugovoru o prijevozu putnika i prtljage cestom (CVR) temeljem notifikacije o sukcesiji od 8.10.1991., NN MU 12/93

⁶³ Vidi bilješku 67. za puni naziv

Međunarodnim prijevozom u kojem bi se primjenjivala CVR Konvencija smatra se prijevoz između Republike Hrvatske i treće države koja nije članica Europske unije. Ukoliko se prijevoz odvija između dvije države članice Europske unije, tada bi se primjenjivala Uredba 181/2011. Treba jasno istaknuti neupitnu iznimnu vrijednost pravnog okvira Europske unije koja je značajno utjecala i pridonijela razvoju prava putnika što će se opetovano vidjeti kroz čitavo ovo poglavlje i više grana prijevoza.

Odgovornost za štetu nastalu zbog smrti, tjelesne ozljede ili drugog oštećenja fizičkog ili psihičkog zdravlja putnika kao posljedica nesreće prema CVR Konvenciji počiva na principu relativnog kauzaliteta te prijevoznik odgovara neovisno o svojoj krivnji.

Nužno je da je šteta nastala dok se putnik nalazio u vozilu ili ukrcavao ili iskrcavao. Može se osloboditi odgovornosti isključivo u sljedećim slučajevima:⁶⁴

- Okolnosti koje prijevoznik, ulaganjem one pažnje koja se u konkretnim okolnostima tog slučaja od njega zahtijevala, nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti
- Skrivljena radnja/propust putnika ili nenormalno ponašanje

Egzoneracijski razlozi značajno su uže postavljeni od onih u cestovnom prijevozu robe.

CVR Konvencija slabo je prihvaćena te ima samo jedanaest država stranaka.⁶⁵ Mnoge države procijenile su da CVR konvencija ima određene sadržajne manjkavosti. ⁶⁶

4.1.1. Prava putnika

Uredba 181/2011 Europske Unije vrlo detaljno i kvalitetno propisuje prava putnika u autobusnom prijevozu. Utvrđuje pravila o:⁶⁷

- Nediskriminaciji među putnicima s obzirom na uvjete prijevoza koje osiguravaju prijevoznici
- Pravima putnika u slučaju nesreća sa smrtnim ishodom ili osobnom povredom ili gubitkom ili oštećenjem prtljage, koje se dogode pri upotrebi autobusa

⁶⁴ Konvencija o ugovoru o prijevozu putnika i prtljage cestom (CVR) 1973., čl. 11. st 1. i 2.

⁶⁵ Osim Hrvatske, države stranke su: Bosna i Hercegovina, Češka, Njemačka, Latvija, Luksemburg, Crna Gora, Moldavija, Srbija, Slovačka i Ukrajina. Popis država preuzet 11.4.2022., dostupan na https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-26&chapter=11&clang=_en

⁶⁶ U pogledu visine odštete i sigurnosti namirenja materija se smatra dostatno riješenom kroz sustav obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti jedinstveno reguliranog u EU. Najveća točka prijedora same CVR konvencije je po mnogim državama, prenikak iznos ograničenja odgovornosti prijevoznika, naročito u usporedbi sa zaštitom prava putnika u drugim granama prijevoza.

⁶⁷ Uredba (EU) br. 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća o pravima putnika u autobusnom prijevozu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004, OJ L 55, čl. 1. (a,b,c,d,e,f,g)

- Nediskriminaciji te obveznoj pomoći osobama s invaliditetom i osobama smanjenje pokretljivosti
- Pravima putnika u slučaju otkazivanja ili kašnjenja
- Minimalnim informacijama koje treba osigurati putnicima
- Postupanju s pritužbama
- Općim pravilima o provedbi

U skladu s nacionalnim pravom, razlikuju se naknada štete za smrt, trošak sahrane, tjelesnu povredu te gubitak ili oštećenje prtljage. Iznos naknade štete se određuje u skladu s nacionalnim pravom, ali utvrđeno je minimalno ograničenje koje iznosi.⁶⁸

- 220.000 eura po putniku
- 1.200 eura po komadu prtljage

Uredba 181/2011 navodi temeljna prava putnika u autobusnom prijevozu poput: prava na informacije, prava na nastavak putovanja/preusmjeravanje ili povrat novca, prava na pomoć i prava na odštetu. U uvjetima pandemije naročito je bitno drugo navedeno pravo s obzirom da zbog zaraze vozača i zaštitnih mjera, prijevoz može bitno kasniti. U tom slučaju, Uredba 181/2011 propisuje određena prava ukoliko se radi o linijskom autobusnom prijevozu na udaljenosti od barem 250 km. Ukoliko prijevoznik opravdano očekuje da će linijski prijevoz biti otkazan ili u polasku s kolodvora kasniti više od 120 minuta, putnici imaju pravo birati između, s jedne strane nastavka ili preusmjeravanja putovanja do krajnjeg odredišta prvom prilikom, bez dodatnih troškova i pod usporedivim uvjetima i, s druge strane, povrata pune cijene karte. Navedeno se može kombinirati, ako je primjereno, s besplatnim prijevozom prvom prilikom do početnog mjesta polaska, kako je navedeno u ugovoru o prijevozu. Putnik raspolaze istim izborom i ako je polazak s autobusnog stajališta otkazan ili kasni.⁶⁹

Ukoliko je prijevoz na velike udaljenosti dulji od 3 sata otkazan ili u polasku kasni više od 90 minuta, putnici imaju pravo na: lake obroke, jelo ili osvježavajuća pića razmjerno vremenu čekanja te smještaj ukoliko moraju prenoćiti, najviše dvije noći u iznosu do 80 eura po noćenju. U sklopu smještaja, i prijevoz do smještaja i natrag na kolodvor.⁷⁰

Ukoliko prijevoznik ne ponudi ranije navedena prava koja tiču nastavka putovanja, preusmjeravanja i povrata, putnik ima pravo na odštetu od 50% cijene karte.

Mišljenja sam da su prava dosta dobro razrađena, u slučaju otkaza ili dužeg kašnjenja putnik

⁶⁸ *Ibid.*, čl. 7. st. 2.

⁶⁹ *Ibid.*, čl. 19.

⁷⁰ *Ibid.*, čl. 21.

ima pravo birati nastavak putovanja/preusmjeravanje ili povrat pune cijene karte. Izbor je u potpunosti na njemu samom.

Za sami kraj ovog potpoglavlja ostaje za pozabaviti se pitanjem zaraze putnika tijekom cestovnog prijevoza. Može li se u takvom slučaju tražiti pravo naknade štete za tjelesnu povredu? Za početak, treba jasno istaknuti da prijevoz primjerice autobusom zbog relativno vrlo malenog prostora i nemogućnosti socijalne distance, sam po sebi čak i uz potrebno poštivanje temeljnih, dobro nam poznatih epidemioloških mjera poput nošenja maske i dezinfekcije ruku, predstavlja značajan rizik od zaraze. Pogotovo na dužim relacijama na kojima je potrebno provesti nekoliko sati u zatvorenom prostoru.

Zbog prethodno navedenih razloga, mišljenja sam da ipak ne možemo govoriti o odgovornosti prijevoznika za zarazu ukoliko je poduzeo sve potrebne mjere zaštite od zaraze. Mislim da putnik na svojevrsan način prešutno preuzima rizik zaraze na sebe samim putovanjem jer se samo postojanje virusa kao i načini širenja mogu smatrati općepoznatim činjenicama. Iznimka bi bila situacija kada je do zaraze putnika došlo nepodužimanjem mjera zaštite od zaraze. Međutim, čak i u takvoj situaciji bilo bi vrlo teško putniku dokazati same okolnosti zaraze s obzirom na narav prijevoza. Naravno, vrlo teško, ali ne i u potpunosti nemoguće. U takvim slučajevima bi se prema CVR konvenciji prijevoznik mogao pozvati na egzoneracijski razlog nastupanja posljedica koje nije mogao spriječiti i okolnosti koje nije mogao izbjeći čak ni upotrebom dužne pažnje koja se od njega zahtijeva.

U prilog mom mišljenju istaknuo bih da je do značajnog broja zaraza virusom u cestovnom prijevozu sasvim sigurno i došlo, no ipak do završetka pisanja ovog rada nije poznat ni jedan slučaj u kojem je putnik tražio naknadu štete zbog zaraze.

4.2. Ugovor o prijevozu putnika i prtljage morem⁷¹

Ugovor o prijevozu putnika i prtljage morem je ugovor kojim se prijevoznik obvezuje da će prevesti putnika brodom, a putnik se obvezuje za to platiti prevozninu.⁷² Temeljna obveza prijevoznika je da putnika preveze na vrijeme bez povrede njegovog tjelesnog integriteta.

Sami ugovor obuhvaća vremenski period od ukrcanja putnika na brod do iskrcanja putnika s brodom, naravno sa samim boravkom putnika na brodu između ukrcanja i iskrcanja. Ugovorne strane su prijevoznik i putnik, no bitno je naglasiti da postoji razlika između prijevoznika i

⁷¹https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/UGOVOR_O_PRIJEVOZU_PUTNIKA_I_PRTLJAGE_MOREM.pdf, posjećeno dana 12.4.2022.

⁷² PZ, *op.cit.* (bilj. 28.) čl. 599.

takozvanog stvarnog prijevoznika. Prvi bi bio osoba koja je sklopila sami ugovor o prijevozu, dok je stvarni prijevoznik osoba koja obavlja sami prijevoz te odgovara solidarno s prijevoznikom u pogledu dijela prijevoza kojeg obavlja.

Izvori prava su:

- Protokol Atenske konvencije o prijevozu putnika i prtljage morem 2002., stupio na snagu 2014., EU i RH stranke
- Uredba 392/2009 o odgovornosti prijevoznika u prijevoza putnika morem u slučaju nesreća, OJ L 131
- Uredba 1177/2010 o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima, OJ L 334
- Pomorski zakonik
- Zakon o obveznim odnosima

Atenska konvencija primjenjuje se na međunarodni prijevoz između dvije države stranke. Njime se smatra i prijevoz unutar jedne države stranke, ukoliko je zaustavno mjesto u drugoj državi stranci.

Uredba 392/2009 primjenjuje se u međunarodnim prijevozu odnosno u prijevozu unutar jedne države članice ukoliko: brod nosi zastavu države članice odnosno u njoj je upisan, sklopljen je ugovor u državi članici i ako je polazište ili odredište u državi članici. Dobrovoljno se može primijeniti za sva putovanja u nacionalnoj plovidbi države članice.

Uredba 1177/2010 primjenjuje se ukoliko je: ukrcaj u državi članici, ukrcaj izvan EU, a iskrcaj u državi članici te na kružno putovanje ako je luka ukrcaja u državi članici.

Pomorski zakonik primjenjuje se za nacionalni prijevoz putnika i prtljage za sve brodove osim klase A i B.⁷³

Atenska konvencija poznaje takozvani dvostupanjski stupanj odgovornosti. Za početak jasno radi distinkciju odgovornosti povodom pomorske nezgode i redovnog tijeka putovanja. U pomorsku nezgodu spadaju događaji poput brodoloma, sudara, požara, eksplozije, prevrnuća, mana broda.

Ukoliko se radi o pomorskoj nezgodi, odgovara se po principu:

- Relativnog kauzaliteta do 250.000 SDR
- Pretpostavljena krivnja do 400.000 SDR (moguć "opt out")

⁷³ *Ibid.*, čl. 612.

Dok se s druge strane, kod smrti ili tjelesne ozljede putnika koji nisu prouzrokovani pomorskom nesrećom odgovara po principu:

- Dokazane krivnje do 400.000 SDR

Iznos se računa po putniku i štetnom događaju te je moguć i takozvani “opt out”, uvođenje neograničene odgovornosti. Ukoliko postoji krivnja putnika, doći će do podijeljene odgovornosti. Prema Pomorskom zakoniku ako je riječ o pomorskoj nesreći pretpostavljena, ako nije onda dokazana. Odgovarajući članak PZa.

Ograničenje odgovornosti nalazimo i u Pomorskom zakoniku - “odgovornost prijevoznika u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika ograničava se, u svim slučajevima na 175.000 obračunskih jedinica posebnih prava vučenja po putniku i putovanju.”⁷⁴

Zarazu od COVID-19, nedvojbeno, ne bismo mogli svrstati u pomorsku nezgodu.

4.2.1. Zabrana putnicima da napuste brod nakon utvrđivanja zaraze

Putnički brodovi odnosno kruzeri postali su žarišta bolesti te su u cilju sprječavanja širenja bolesti donesene mjere da se putnički brodovi stave u karantenu ukoliko je na njima otkrivena zaraza. Jedan od najpoznatijih slučajeva je slučaj broda *Diamond Princess*⁷⁵ čiji su se putnici tjednima našli u karanteni na samom brodu, sa zabranom napuštanja broda iako su se nalazili u japanskoj luci. Postavlja se pitanje, jesu li putnici time oštećeni i imaju li pravo na naknadu štete, postoji li pravna osnova prema kojoj bi mogli biti zadržani?

Japan je svoju pravnu osnovu za takvu odluku temeljio na dva izvora. Prvi su Međunarodni zdravstveni propisi koji daju pravo državama da u lukama ukoliko je to potrebno poduzmu zdravstvene mjere uključujući izolaciju transportnog sredstva, u ovom slučaju broda, kako bi se spriječilo širenje zaraze.⁷⁶ Druga osnova je japanski zakon koji je u osnovi njihova verzija našeg Zakona o sprječavanju širenja zaraznih bolesti. Prema njemu se mjere zadržavanja i izolacije mogu poduzeti ako širenje bolesti predstavlja značajan rizik životima i zdravlju stanovnika Japana.⁷⁷ Sama mjera zadržavanja se provodi u zdravstvenoj ustanovi, ali se osoba može, iznimno, zadržati na brodu ukoliko svoj pristanak da kapetan broda. Upravo je ova odredba poslužila kao osnova zadržavanja svih putnika na brodu.

Mišljenja sam da putnici definitivno nemaju pravo na naknadu štete, s obzirom da je pravna

⁷⁴ *Ibid.*, čl. 620.

⁷⁵ Više o samom slučaju dostupno na <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7156812/>

⁷⁶ Međunarodni zdravstveni propisi 2005., čl. 27. 1., NN br. 9/2013

⁷⁷ Sun, S, Zhao LL.: ”Legal issues and challenges in addressing the coronavirus outbreak on large cruise ships. A critical examination of port state measures.” *Ocean & coastal Manag.*, 217, 105995., str. 2. Dostupno na: <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2021.105995>, posjećeno dana 13.4.2022.

osnova prilično jasna i čvrsto utemeljena. Međutim, postavlja se pitanje smisla same mjere zadržavanja 3,711 putnika na brodu, od kojih su se neki i zarazili za vrijeme trajanja karantene. Također, sami prijevoznik je pretrpio značajne gubitke budući da svaki dan održavanja životnih uvjeta za toliki broj ljudi na brodu, košta.⁷⁸

4.2.2. Otkaz u polasku i duže kašnjenje polaska

Putnici prema Uredbi EU 1177/2010⁷⁹ imaju vrlo slično kao i putnici u cestovnom prijevozu, prava poput: prava na informacije, prava na preusmjerenje ili povrat novca, prava na pomoć i prava na naknadu.

Putnici u sklopu prava na naknadu mogu zahtijevati naknadu ako kasne na konačno odredište kako je predviđeno ugovorom o prijevozu. Minimalan iznos naknade za kašnjenje iznosi 25% cijene putne karte za različita kašnjenja, ovisno o tome koliko je putovanje trebalo trajati. Ako je kašnjenje dvostruko dulje od predviđenog trajanja putovanja, naknada iznosi 50% cijene karte.⁸⁰ U sljedećoj tablici vidimo pojedinosti prava na naknadu povodom kašnjenja.

Trajanje putovanja prema ugovoru (redu plovidbe)	Trajanje kašnjenja da bi došlo do primjene
≤ 4 h	1 h ili duže
> 4 ≤ 8h	2 h ili duže
> 8h ≤ 24h	3h ili duže
> 24h	6h ili duže

Tablica 3. Prikaz potrebnog kašnjenja kako bi se imalo pravo na naknadu, tablica preuzeta iz PP prezentacije⁸¹

U sklopu prava na pomoć, imaju pravo na pomoć u obliku grickalica, obroka ili osvježavajućih pića, razmjerno vremenu čekanja, pod uvjetom da su raspoloživi ili da ih je razumno moguće pribaviti, smještaj u trajanju od jednog ili više noćenja ili smještaj kod

⁷⁸ Putnik se prilikom svakog prijevoza morem mora pridržavati standardnih pravila i uvjeta plovidbe, koje su dužni pročitati prije samog sklapanja ugovora. Za njihovo nepoštivanje vezuju se stroge sankcije pa tako prijevoznik i/ili zapovjednik imaju pravo odbiti ukrcaj ili zapovjediti iskrcaj putnika čije ponašanje nije u skladu sa standardnim pravilima, kao i bilo kojeg putnika za kojeg se na temelju rezultata zdravstvenog pregleda i procjene brodskog medicinskog osoblja zaključi da nije sposoban za putovanje. Pandemija je unijela i određene novine u obveze i odgovornost putnika poput toga da mora doći na pristanište isključivo u vremenu naznačenom na ukrcajnoj karti, proći mjerenje tjelesne temperature i zdravstveni pregled, te se u određenim slučajevima može tražiti i dokaz o primitku cjepiva prilikom prvog ukrcaja. Korišteni podaci iz uvjeta prijevoza i rezervacija, kao i standardna pravila i dodatni uvjeti prijevoza zbog situacije uzrokovane pandemijom COVID-19, tvrtke MSC Krstarenja. Dostupno na:

<https://www.msckrstarenja.com/hr-hr/Terms-And-Conditions.aspx>, stranica posjećena dana 15.4.2022.

⁷⁹ Uredba EU 1177/2010, o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima, OJ L 334

⁸⁰ *Ibid.*, čl. 19.

⁸¹ PPT., *op. cit.* (bilj. 71.)

kojeg je nužan ostanak duži od onog koji je putnik planirao – do 3 noći, u maksimalnom iznosu od 80 eura po noćenju i prijevoz do smještaja i povratak u terminal.

Ukoliko prijevoznik opravdano očekuje da će prijevoz biti otkazan ili u polasku kasniti više od 90 minuta, putnicima je dužno ponuditi izbor između:⁸²

- Preusmjeravanja do konačnog odredišta prema uvjetima prijevoza koji su usporedivi s onima iz ugovora o prijevozu, kada je to najranije moguće i bez dodatnih troškova
- Povrat cijene putne karte i, gdje je to primjenjivo, najranijeg mogućeg besplatnog prijevoza do prve točke polaska kako je navedeno u ugovoru o prijevozu

U Uredbi nalazimo 1177/2010 nalazimo i odredbu prema kojoj su u uvjetima izvanrednih okolnosti predviđena određena izuzeća od prava na naknadu. Izvanrednim okolnostima smatraju se okolnosti čije se posljedice nikako nisu mogle izbjeći, čak ni da su poduzete sve razumne mjere. Europska Komisija izrazila je mišljenje da u slučaju da javna tijela poduzimaju mjere radi sprječavanja širenja pandemije COVID-19, takve mjere nisu svojstvene uobičajenom obavljanju djelatnosti prijevoznika te su stoga izvan njihove stvarne kontrole. Primjerice, ukoliko javno tijelo zabrani određene prijevozne usluge ili kretanja osoba time se de facto isključuje mogućnost prijevoznika da obavlja usluge prijevoza te putnici ne bi mogli imati pravo na naknadu.⁸³

Slažem se s izraženim mišljenjem Europske Komisije. Jednostavno rečeno, ukoliko se radi o takvim okolnostima na koje prijevoznik nikako ne može utjecati, a bitno ili čak i potpuno otežavaju izvođenje prijevoza, putnici tada ne bi trebali imati pravo na naknadu.

Kao što vidimo iz navedenog, bez obzira na potencijalni “horor” scenarij završavanja u karanteni na brodu, putnici imaju dosta dobro razrađena prava koja u uvjetima pandemije nisu značajno ugrožena.

4.3. Ugovor o prijevozu putnika i prtljage zračnim putem

Let avionom u doba pandemije, naročito kod letova dugih relacija, predstavlja svojevrsan rizik od zaraze. Za mnoge je putovanje neizbježno zbog različitih potreba, te se u takvim uvjetima postavlja pitanje odgovornosti zračnog prijevoznika za zarazu putnika tijekom leta. Može li putnik s obzirom na to da zaraza može imati nesagledive posljedice od kojih je jedna

⁸² *Ibid.*, čl. 18. st. 1.

⁸³ Uredba 1177/2010., čl. 20. st. 4. i Smjernice Europske Komisije za tumačenje odredbi EU-a o pravima putnika u kontekstu razvoja situacije s covidom-19

čak i smrt, potraživati od prijevoznika naknadu štete za to što se zarazio tijekom leta? Više o tome u nastavku ovog podpoglavlja.

Najrelevantniji međunarodni i domaći pravni izvori za zračni prijevoz u kontekstu ove teme putnika su:⁸⁴

- Konvencija o izjednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz iz 1999. (Montrealska konvencija)
- Uredba (EZ) br. 261/2004 o odšteti i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcanja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta, OJ L 46⁸⁵

Za potrebe rješavanja ovog pitanja valja iz Montrealske konvencije istaknuti: “prijevoznik će biti odgovoran za štetu nastalu u slučaju smrti ili tjelesne ozljede putnika pod uvjetom da se nesreća/incident koji je uzrokovao smrt ili ozljedu dogodio u zrakoplovu ili tijekom ukrcanja ili iskrcavanja⁸⁶”.

Iz ove odredbe jasno vidimo i elemente koje bi oštećenik morao dokazati:

- Nastalu štetu u obliku smrti ili tjelesne ozljede
- Postojanje nesreće/incidenta (štetnog događaja)
- Uzročnu vezu
- Da se štetni događaj dogodio na zrakoplovu ili tijekom ukrcanja/iskrcanja

Montrealska konvencija uvela je tzv. dvostupanjski sustav odgovornosti. Prema tom sustavu, za tužbe koje ne prelaze iznos od 128.821 SDR-a⁸⁷ prijevoznik odgovara prema načelu objektivne odgovornosti uz razlog oslobođenja od odgovornosti ukoliko postoji krivnja putnika za štetu, a za tužbe koje prelaze navedeni iznos, prijevoznik odgovara prema pretpostavljenoj krivnji neograničeno.⁸⁸ Razlozi oslobođenja od odgovornosti u drugom slučaju su dokaz pažljivog postupanja i nepažljivog/skrivljenog postupka 3. osobe.⁸⁹

4.3.1. Pojam “nesreća” u međunarodnim konvencijama

Vezano uz pitanje odgovornosti za štetu prijevoznika za zarazu, ključno je potpitanje samog pojma nesreća kojeg Montrealska spominje, u kontekstu toga može li se zaraza smatrati nesrećom.

⁸⁴ https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/Predavanje_zracno_pravo.pdf, stranica posjećena dana 16.4.2022.

⁸⁵ Više o samoj Uredbi i puni naziv u potpoglavlju 4.4.

⁸⁶ Montrealska Konvencija *op. cit.* (bilj. 51.) čl. 17. st. 1.

⁸⁷ U izvornom tekstu Montrealske Konvencije 100.000 SDR, limit podignut na 128.821.

⁸⁸ *Ibid.*, čl. 21. st. 1.

⁸⁹ *Ibid.*, čl. 21. st. 2. (a i b)

Definiciju pojma nesreće nalazimo u ICAO Annexu 13. Definira nesreću kao “pojavu povezanu sa djelovanjem zrakoplova koja se dogodi u bilo kojem trenutku od kada bilo koja osoba stupi na zrakoplov, do trenutka kada se sve osobe iskrcaju, u kojoj:

- Osoba je smrtno ili teško ozlijeđena
- Zrakoplov je pretrpio štetu ili strukturno oštećenje
- Zrakoplov je nestao ili je potpuno nedostupan”⁹⁰

Za slučaj da je osoba smrtno ili teško ozlijeđena, navodi se da to mora biti posljedica jednog od tri razloga, od kojih je jedan sami boravak u zrakoplovu, pod što možemo podvući i samu zarazu tokom leta.

Međutim, međunarodne konvencije nisu definirale taj pojam te je time ostao otvoren za interpretaciju sudskoj praksi. Vrhovni sud Sjedinjenih Američkih Država je u slučaju *Air France v. Saks* pojam nesreće definirao kao: “neočekivan ili neobičan događaj koji izvana djeluje na putnika”.⁹¹ Sudska praksa se nakon toga uvelike oslanjala na tu definiciju te pitanja što se smatra nesrećom gledala kroz ustanovljene elemente u toj definiciji.

No čak i ta definicija ne daje nam u potpunosti odgovor može li se zaraza od COVID-19 smatrati nesrećom te tako ispuniti prvi i osnovni preduvjet potreban da bi se moglo govoriti o odgovornosti prijevoznika. Naime, može li se reći da je zaraza događaj kakav se nije mogao predvidjeti i očekivati s obzirom na ono što znamo o širenju bolesti odnosno činjenici da je virus visoko zarazan, a priroda samog zračnog prijevoza takva da je na malom prostoru velik broj ljudi, bez mogućnosti socijalnog distanciranja. Mislim da zarazu od COVID-19 prilikom leta možemo podvući pod pojam nesreće, naslanjajući se na prethodno navedene presude sudova. Svakako se radi o neočekivanom događaju koji izvana djeluje na putnika.

Međutim mišljenja sam i da se na ovo pitanje ne može gledati kruto i striktno odnosno tražiti univerzalnu primjenu na način poimanja “ili - ili” jer je situacija takva da se mogu dogoditi potpuno različite situacije zaraze u kojima se krivnja može pojaviti na različitim stranama. Primjerice, ukoliko asimptomatski zaražen putnik zarazi drugog putnika tokom leta, možemo li tu govoriti o bilo kakvoj odgovornosti prijevoznika uzimajući u obzir činjenicu da on to na nikakav dostupan način nije mogao spriječiti. S druge strane ukoliko do zaraze putnika dođe zbog toga što prijevoznik nije provodio postojeće epidemiološke mjere poput dezinficiranja

⁹⁰ ICAO, Annex 13. Poglavlje I. Definicije.

https://www.emsa.europa.eu/retro/Docs/marine_casualties/annex_13.pdf, stranica posjećena dana 15.4.2022.

⁹¹ Naboush, E., & Alnimer, R. (2020). Air carrier’s liability for the safety of passengers during COVID-19 pandemic. *Journal of air transport management*, 89, 101896. str. 3.
<https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2020.101896>, posjećeno dana 16.4.2022.

prostora i obveznog nošenja zdravstvenih maski u zrakoplovu i zračnim lukama, nedvojbeno bi se radilo o krivnji prijevoznika za zarazu koje bi povuklo i njegovu odgovornost za štetu. Sve u svemu, pitanje je to koje treba promatrati od slučaja do slučaja, osobito vodeći računa o načinu na koji je došlo do zaraze te mjerama koje je prijevoznik provodio kako bi mogućnost zaraze sveo na što je moguće manju razinu.

4.3.2. Egzoneracijski razlozi

U Montrealskoj konvenciji nalazimo tzv. dvostupanjski sustav odgovornosti. “Prijevoznik neće biti odgovoran za štetu do mjere koja prelazi 128.821 SDR“ ukoliko dokaže da.⁹²

- Šteta nije nastala kao posljedica nepažnje ili drugog pogrešnog postupka ili propusta prijevoznika ili njegovih zaposlenika ili agenata
- Šteta je nastala isključivo kao posljedica nepažnje ili drugog pogrešnog postupka ili propusta treće strane

S druge strane, za štetu koja ne prelazi 128.821 SDR-a za svakog putnika, prijevoznik ne može isključiti niti ograničiti svoju odgovornost.

Bitno je naglasiti riječ isključivo kod drugog razloga oslobođenja od odgovornosti kojeg navodi Montrealska konvencija, naime ukoliko postoji bilo kakav drugi uzrok šteti odnosno nije isključivo nastala kao posljedica radnje treće osobe, prijevoznik se neće moći na temelju toga osloboditi od odgovornosti.

Također, jedan od općih razloga oslobođenja koji vrijedi i za prvi i za drugi stupanj odgovornosti je naravno i krivnja putnika odnosno njegov doprinos nastanku štete. “Ako prijevoznik dokaže da je šteta nastala kao posljedica krivnje, nemara, propusta ili bilo kakvog drugog nedopuštenog ponašanja osobe koja traži štetu ili osobe od koje izvodi svoja prava, prijevoznik će biti djelomično ili potpuno oslobođen od svoje odgovornosti ovisno o mjeri u kojoj je takvo postupanje doprinijelo nastanku štete”.⁹³

Ovaj razlog oslobođenja od odgovornosti pronalazimo u raznim vrstama prijevoza te je sam po sebi jasan njegov *ratio*. Prijevoznik ne može odgovarati za ponašanje putnika i u slučaju kada do štete dođe zbog njegovog ponašanja, ne može ga se teretiti. Dobar primjer bi bio ukoliko se putnik na letu zarazi uslijed toga što nije pravilno nosio zaštitnu masku iako je

⁹² Vidi bilješku 51.

⁹³ MK, *op. cit.* (bilj. 51.) čl. 18.

njeno pravilno nošenje obvezno. Došlo je do nastanka štete kao posljedica ponašanja putnika, a ne samog prijevoznika te bi u takvom slučaju bio u potpunosti oslobođen odgovornosti.

Sve u svemu, moglo bi se zaključiti da je u ovom slučaju vrlo teško govoriti o odgovornosti zračnog prijevoznika za zarazu putnika tokom leta te bi ona postojala isključivo u iznimno rijetkim slučajevima na kakve u praksi nisam naišao, kada bi se moglo odgovornost prijevoznika temeljiti na tome da nije proveo zaštitne mjere te je posljedično tome i došlo do zaraze. (prvi egzoneracijski razlog, proveo zaštitne mjere može se pozvat na prvi) Treba istaknuti i da bi bilo vrlo teško dokazati da se zaraza dogodila baš tijekom leta. Zbog same prirode bolesti koja ima duži period inkubacije, bilo bi gotovo pa nemoguće sa sigurnošću dokazati da se zaraza dogodila tijekom leta, pogotovo ukoliko bi se radilo o letu od samo nekoliko sati. To predstavlja popriličan problem jer nudi prijevoznicima svojevrsnu priliku da ne odgovaraju čak i kad su objektivno krivi, primjerice ukoliko nisu provedene obavezne zaštitne mjere od zaraze.

4.4. Uskraćeni ukrcaj, otkaz leta i duže kašnjenje

Ugovorom o prijevozu putnika u zračnom prometu prijevoznik se obvezuje prevesti putnika od mjesta polaska do mjesta odredišta u vrijeme predviđeno redom letenja ili u ugovoreno vrijeme, a putnik se obvezuje platiti prevozninu.

U doba pandemije, došlo je do značajnog broja otkazanih letova i dužeg kašnjenja. Nerijetko se događalo da se otkazuju letovi zbog zaraze pilota i posade. To je naravno uvelike utjecalo na putnike koji su se našli u situacijama i da moraju danima “živjeti” u zračnim lukama kako bi dočekali let koji će ih odvesti na njihovo konačno odredište.

Iako u nezavidnoj situaciji, može se reći da im je adekvatan i vrlo kvalitetan pravni okvir zaštite njihovih prava omogućio da si olakšaju iznimno nelagodnu situaciju, o čemu više u nastavku.

4.4.1. Prava putnika

Uskraćivanje ukrcaja situacija je u kojoj prijevoznik iz nekog razloga bez njihove krivnje ne može dopustiti ukrcaj. U takvoj situaciji, putnici imaju pravo na:⁹⁴

⁹⁴ Uredba (EZ) br. 261/2004 o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku, OJ L 46, čl. 4. Uredba će se primjenjivati na sve putnike s odlaznim letom iz zračne luke u jednoj od država članica EU-a ili u zračne luke u zemlji izvan EU-a do zračne luke u jednoj od država članica, ali samo ako je prijevoznik koji izvodi let prijevoznik iz EU-a

- Pomoć (užina, telefonski pozivi i po potrebi smještaj)
- Ponuđeni izbor između povrata novca u roku od sedam dana i po potrebi besplatnog leta do početne točke polazišta i preusmjeravanja ili nastavka putovanja u najkraćem mogućem roku ili na kasniji zajednički dogovoren datum
- Trenutna isplata odštete

Letovi \leq 1500 km	Letovi 1500 – 3000 km Letovi u EU \geq 1500 km	Letovi \geq 3500 km
250 EUR (125 EUR u slučaju preusmjeravanja s manje od dva sata kašnjenja u dolasku)	400 EUR (200 EUR u slučaju preusmjeravanja s manje od tri sata kašnjenja u dolasku)	600 EUR (300 EUR u slučaju preusmjeravanja s manje od četiri sata kašnjenja u dolasku)

Tablica 4. Prikaz visine odštete ovisno o duljini leta. Tablicu izradio autor na temelju podataka Uredbe 261/2004, čl. 7.

Ako zračni prijevoznik otkáže let bez obzira na razlog, obvezan je putnicima ponuditi izbor između:⁹⁵

- Povrata novca
- Preusmjeravanja prvom mogućom prilikom
- Preusmjeravanja na kasniji datum po izboru putnika

Bitno je naglasiti i pravo na odštetu u zračnom prijevozu. U Uredbi 261/2004 propisani su fiksni iznosi odštete. Međutim, odredbe pravo na odštetu putnici neće imati ukoliko je do otkazivanja došlo više od 14 dana unaprijed (a u nekim slučajevima koje predviđa Uredba 261/2004 i kraće) ili zbog izvanrednih okolnosti koje se nije moglo izbjeći čak ni ako su poduzete sve razumne mjere.⁹⁶

Upravo su te odredbe o “isključenju” prava na odštetu u slučaju izvanrednih okolnosti zanimljive u kontekstu pandemije. Mogu li se recimo mjere javne vlasti usmjerene suzbijanju širenju bolesti smatrati izvanrednim okolnostima s obzirom da je takvo postupanje izvan kontrole zračnog prijevoznika? Recimo tijelo javne vlasti izravno zabrani određene letove ili zabrani kretanju osoba čime je *de facto* onemogućeno izvođenje leta. U Republici Hrvatskoj

⁹⁵ *Ibid.*, čl. 5. i 7,

⁹⁶ Koji točno događaj spada pod izvanredne okolnosti u zračnom prijevozu, kroz sudsku praksu nastojao je razjasniti Međunarodni sud, kao i Europski. Tako u presudi *McDonagh v Ryanair Ltd*, Međunarodni sud (ICJ) ističe erupciju vulkana na Islandu 2010. kao izvanredne okolnosti. U presudi *Wallentin-Hermann v. Alitalia*, Europski sud (ECJ) utvrdio da tehnički nedostaci aviona ne mogu spadati pod izvanredne okolnosti obzirom da prijevoznik ima obvezu redovnog održavanja zrakoplova. Kao primjere izvanrednih okolnosti naveo sabotazu, terorizam i slično.

recimo, nisu se izvodili domaći komercijalni letovi na proljeće 2020.

Komisija je dala mišljenje prema kojem smatra da takve mjere zbog svoje prirode i porijekla nisu svojstvene uobičajenom obavljanju djelatnosti prijevoznika pa su stoga izvan njihove stvarne kontrole.⁹⁷

Ovakvo izraženo mišljenje nije pravno obvezujuće, međutim sasvim sigurno predstavlja određenu pravnu osnovu kako interpretirati i primijeniti prava putnika.⁹⁸

Mišljenja sam da kao i kod cestovnog prijevoza, kašnjenje i otkaz zračnog prijevoza zbog posljedica pandemije COVID-19 ne može samo po sebi povlačiti dodatnu odgovornost prijevoznika. Međutim, ukoliko do kašnjenja i otkaza dođe zbog nepažnje prijevoznika, onda bi se o tome moglo diskutirati. Drugim riječima, mišljenja sam da zračni prijevoznik bez obzira na neospornu izvanrednost situacije, mora prilagoditi svoje poslovanje novonastalim okolnostima te na taj način pokušati smanjiti “šanse” otkaza/kašnjenja leta. Naravno, u granicama svoje moći odnosno razumnim okvirima. U praksi mislim da se vrlo jasno može napraviti distinkcija između toga što je prijevoznik mogao i što nije mogao izbjeći o čemu za mene i ovisi odgovor na pitanje njegove odgovornosti.

4.5. Prava putnika u željezničkom prijevozu

Kao što je ranije navedeno u poglavlju željezničkog prijevoza vezanog za prijevoz robe⁹⁹, najznačajniji izvor međunarodnog željezničkog prijevoza je COTIF koji sadrži dodatak A i B odnosno dodatke vezane za prijevoz putnika i prijevoz robe koji čine samo dio brojnih dodataka.

Prema COTIF-u odgovornost za smrt i tjelesnu ozljedu putnika koja se dogodila tijekom željezničkog prijevoza odnosno vremena dok je putnik bio u željezničkom vozilu, utemeljena je na principu relativnog kauzalitete. Razlikuju se i egzoneracijski razlozi: okolnosti koje nisu povezane sa željezničkom djelatnošću, koje prijevoznik nikako nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti niti uporabom dužne pažnje s obzirom na specifične okolnosti slučaja, krivnja putnika i radnja treće osobe koju prijevoznik nikako nije mogao spriječiti i čije posljedice nije mogao izbjeći ni uporabom dužne pažnje s obzirom na specifične

⁹⁷ Smjernice za tumačenje uredbi EU-a o pravima putnika u kontekstu razvoja situacije s covidom-19, dostupno na <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A52020XC0318%2804%29>

⁹⁸ Lexology.com, Impact of COVID-19 on passenger rights and package travel arrangements, str. 1.

⁹⁹ Vidi potpoglavlje 3.4.

okolnosti slučaja.¹⁰⁰

Pitanje je može li se zaraza putnika podvesti pod tjelesnu ozljedu putnika u željezničkom prijevozu. Mišljenja sam da može jer se radi o neobičnom događaju koji izvanjski štetno djeluje na putnika, kao posljedica boravka u željeznici. Međutim, slično kao i kod zračnog prijevoza, bilo bi izuzetno teško dokazati da se zaraza dogodila baš tijekom željezničkog prijevoza. Čak i da se u tome uspije, pitanje je može li se teretiti prijevoznika ukoliko je uz svu dužnu pažnju poduzeo sve potrebne mjere kako do zaraze ne bi došlo. Sklon sam mišljenju da ne može, naslanjajući se na prvi navedeni egzoneracijski razlog. Ukoliko prijevoznik niti uporabom dužne pažnje nije mogao spriječiti posljedice (zarazu) niti izbjeći okolnosti, mislim da nema govora o njegovoj odgovornosti.

Što se tiče samih prava putnika u željezničkom prijevozu, ona su najdetaljnije uređena Uredbom 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23.10.2007. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu. Primjenjuje se na prijevoz u Europskoj uniji od strane prijevoznika koji ima licencu za obavljanje usluga prijevoza. Trajno izuzeće je moguće za gradski, prigradski i regionalni prijevoz, a vremenski ograničeno izuzeće za domaći prijevoz i prijevoz kod kojeg se značajan dio obavlja izvan EU.

U sklopu same Uredbe 1371/2007 tako razlikujemo:

- Pravo na informacije
- Pravo na povrat novca, nastavak putovanja ili preusmjerenje
- Pravo na pomoć
- Pravo na odštetu

Pravo na pomoć¹⁰¹ podrazumijeva da su i prije same prodaje karte željeznički prijevoznici dužni na zahtjev putnika pružiti informacije prije putovanja, uključujući informacije o svim aktivnostima koje bi mogle omesti ili odgoditi usluge prijevoza. Dužni su i tijekom putovanja pružati informacije, uključujući one o kašnjenjima, zaštiti i sigurnosti. O ostalim pravima više u nastavku.

Željeznički prijevoz jedina je vrsta prijevoza u kojem ne postoji izuzeće od obveze plaćanja fiksne kompenzacije za zakašnjeli ili otkazani prijevoz ako je do toga došlo zbog izvanrednih

¹⁰⁰ COTIF, *op. cit.* (bilj. 58)

¹⁰¹ Uredba (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu, OJ L 315, čl. 18.

okolnosti (više sile). Međutim, to će se uskoro promijeniti stupanjem na snagu nove Uredbe EU 2021/782 čiji početak primjene je određen za 7.6.2023.¹⁰²

4.5.1. Kašnjenje u dolasku ili odlasku u željezničkom prijevozu

Ako se može opravdano očekivati da će kašnjenje u dolasku na konačno odredište u skladu s ugovorom o prijevozu biti dulje od 60 minuta, putnici imaju pravo između povrata cijene karte, nastavka putovanja ili preusmjeravanja. Pravo na povrat novca odnosi se na trošak karte za dijelove putovanja koje putnik nije ostvario i za dijelove putovanja koje je ostvario ako putovanje više ne služi svrsi zbog koje ga je putnik planirao, a to, ako je primjenjivo, obuhvaća i povratno putovanje do prvog mjesta polaska. Nastavak putovanja ili preusmjeravanje mora biti pod usporedivim uvjetima prijevoza. Putnik bira hoće li to biti prvom prilikom ili u nekom kasnijem trenutku po njegovu izboru.¹⁰³

U sklopu prava na pomoć putnici imaju pravo na sve dostupne informacije o situaciji, procijenjenom vremenu odlaska i procijenjenom vremenu dolaska. U slučaju kašnjenja polaska dužeg od 60 minuta, imaju pravo i na:¹⁰⁴

- Obroke
- Osvježavajuća pića
- Smještaj ako je potrebno prenoćiti jednu noć ili dulje
- Prijevoz do željezničkog prijevoza, alternativnog polazišta ili krajnjeg odredišta

4.5.2. Pravo na odštetu

Ako se putnici nisu odlučili za povrat novca nego za nastavak putovanja ili preusmjeravanje, imaju pravo i na naknadu. Iznos ovisi o duljini kašnjenja.

25% cijene karte	50% cijene karte
Kašnjenje od 60 do 119 minuta	Kašnjenje dulje od 120 minuta

Tablica 5. Prikaz visine naknade ovisno o duljini kašnjenja, izradio autor na temelju podataka iz čl. 17. Uredbe (EZ) br. 1371/2007.

Sve obveze prijevoznika navedene u ovom poglavlju je prijevoznik dužan ispuniti čak i ako vlak kasni ili je otkazan zbog posljedica povezanih sa COVID-19 pandemijom. U Uredbi ne nalazimo nikakve odredbe koje bi mogle poslužiti kao temelj za oslobođenje željezničkog

¹⁰² Uredba (EU) br. 2021/782 o pravima i obvezama putnika u željezničkom prijevozu, OJ L 172, 17.5.2021.

¹⁰³ *Ibid.*, čl. 16.

¹⁰⁴ *Ibid.*, čl. 18. st. 2.

prijevoznika tih obveza u posebnim okolnostima.¹⁰⁵

To je jedan od razloga zašto je donesena nova Uredba EU 2021/782, a kojom je predviđeno da željeznički prijevoznik nije dužan izvršiti plaćanje fiksne kompenzacije kada je zakašnjenje ili otkaz prouzročen izvanrednim okolnostima)

Može se zaključiti da su i u ovoj vrsti prijevoza, vrlo dobro razrađene, naročito pravnim okvirom Europske Unije. Kao što je ranije navedeno u prethodnom poglavlju, željeznički prijevoz pokazao se znatno izdržljivim i može se slobodno reći da je pandemija na njega najmanje utjecala. Željeznički prijevoz putnika ipak se našao, po samoj prirodi prijevoza pod nešto jačim utjecajem od željezničkog prijevoza robe, ali svejedno, kada ga usporedimo paralelno s ostalim vrstama prijevoza putnika, pokazao se iznimno pouzdan.

Što se tiče pitanja zaraze putnika u željezničkom prijevozu, vrijedila bi već spomenute tvrdnje u prethodnim vrstama prijevoza. Putnik bi izuzetno teško mogao (uspješno) tužiti željezničkog prijevoznika za zarazu pod uvjetom da su poduzete sve propisane epidemiološke mjere kako bi se vjerojatnost zaraze svela na najmanju moguću razinu. Smatram da je takvo rješenje pravično jer bez obzira na sve, svijet mora nastaviti funkcionirati i mobilnost stanovništva nemoguće je u potpunosti zaustaviti na duži vremenski rok. U takvim uvjetima i uzimajući u obzir prirodu bolesti, mislim da prijevoznik koji uloži dužnu pažnju u sprječavanje širenja bolesti ne može odgovarati za eventualnu zarazu koja se u prijevozu dogodi, pogotovo s obzirom da i uz poduzimanje svih mogućih mjera postoji visoka vjerojatnost za takvo što.

4.6. *Vis maior* ili *rebus sic stantibus*

Viša sila (*vis maior*) i klauzula (*rebus sic stantibus*), pravni su pojmovi kojima se nastoji pravičnije regulirati ugovorni pravni odnos u kojem dođe do bitno promijenjenih okolnosti i/ili nastupa izvanrednih okolnosti koje se u vrijeme sklapanja ugovora nikako nisu mogle predvidjeti.

S druge strane imamo jedno od temeljnih načela ugovornog odnosa, *pacta sunt servanda* koje nalaže da se ugovorne obveze od trenutka zaključenja moraju striktno poštovati bez obzira na eventualne promjene.

U kontekstu ugovora o prijevozu kao ugovornog odnosa, postavlja se pitanje možemo li

¹⁰⁵ To je potvrđeno i u odluci Suda Europske unije predmet C-509/11, 26. rujna 2013. Dostupno na <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=142215&pageIndex=0&doclang=HR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4881514>, stranica posjećena dana 17.4.2022.

pandemiju COVID-19 svrstati u višu silu te mogu li se prijevoznici u kontekstu odgovornosti za štetu osloboditi pozivanjem na višu silu. Nedvojbeno je da u vrijeme sklapanja ugovora prije pandemije, nitko nije mogao zamisliti niti predvidjeti da će do nje doći. No, je li ta činjenica sama po sebi dovoljna da se uspješno pozovu na višu silu ili možda klauzulu promijenjenih okolnosti?

“Najveći problem kod priznavanja više sile kao razloga za neispunjenje ili djelomično ispunjenje ugovorne obveze je ocjena utjecaja izvanrednih vanjskih na mogućnost ugovornih strana na ispunjenje ili djelomično ispunjenje ugovorne obveze. Kada je utjecaj vanjskih okolnosti toliki da je ugovornu stranu onemogućio u ispunjenju, a kada ju je doveo samo do toga da je u mogućnosti samo djelomično ispuniti ugovornu obvezu?”¹⁰⁶

4.6.1. Viša sila u sklopu transportnih pravila

Pobliže određivanje ovih pojmova svakako valja potražiti u našem Zakonu o obveznim odnosima koji iako ne sadrži opću definiciju više sile i promijenjenih okolnosti, u različitim člancima daje temeljna obilježja kako bi ih se lakše moglo prepoznati, a sama procjena toga što je konkretno viša sila, ostavljeno je sudskoj praksi na tumačenje. Bitno je reći da se radi o dva pojma vrlo sličnog značenja, za koja bi se mogla reći da se u jednom dijelu i preklapaju, ali u suštini postoji istaknuta i iznimno bitna razlika.

Tako bi viša sila postojala ukoliko je ugovorna činidba potpuno ili djelomično nemoguća zbog vanjskih, izvanrednih i nepredvidivih okolnosti koje se nije moglo spriječiti, otkloniti ili izbjeći. To bi za posljedicu imalo prestanak obveznopravnog odnosa zbog nemogućnosti ispunjenja.¹⁰⁷

S druge strane, promijenjene okolnosti postoje ukoliko je ispunjenje činidbe moguće, ali je ono zbog izvanrednih i nepredvidivih okolnosti za jednu stranu postalo pretjerano otežano ili bi joj nanijelo pretjerano veliki gubitak. Na temelju toga, moglo bi se tražiti izmjenu ili raskid ugovora.¹⁰⁸

¹⁰⁶ Utjecaj izvanrednih okolnosti na obveze poslovnih subjekata – ugovor o najmu, leasingu i zakupu. Iusinfo.hr, dostupno na <https://www.iusinfo.hr/aktualno/u-sredistu/41290> posjećeno dana 18.4.2022

¹⁰⁷ ZOO, *op. cit.* (bilj. 8.), čl. 343. ”Dužnik se oslobađa odgovornosti za štetu ako dokaže da nije mogao ispuniti svoju obvezu, odnosno da je zakasnio s ispunjenjem obveze zbog vanjskih, izvanrednih i nepredvidivih okolnosti nastalih poslije sklapanja ugovora koje nije mogao spriječiti, otkloniti ili izbjeći.”

¹⁰⁸ *Ibid.*, čl. 369. ”Ako bi zbog izvanrednih okolnosti nastalih nakon sklapanja ugovora, a koje se nisu mogle predvidjeti u vrijeme sklapanja ugovora, ispunjenje obveze za jednu ugovornu stranu postalo pretjerano otežano ili bi joj nanijelo pretjerano velik gubitak, ona može zahtijevati da se ugovor izmijeni ili čak i raskine.”

Dakle, temeljna razlika je u samim posljedicama za ugovorni odnos te u tome kakav je status same činidbe. Je li ona nemoguća ili je njeno ispunjenje pretjerano otežano ili moguće samo uz pretjerano veliki gubitak.

Viša sila se u sklopu transportnih pravila tumači kao jedan od slučajeva kada prijevoznik ne može odgovarati za nastalu štetu jer je do nje došlo zbog uzroka koje nikako nije mogao izbjeći niti čije posljedice nije mogao spriječiti. Dakle, radilo bi se o događaju koji je po svojoj prirodi takav da se njegove štetne posljedice nikako nisu mogle izbjeći, čak ni uz svu poduzetu dužnu pažnju. Takav egzoneracijski razlog (premda ne izričito nazvan višom silom) nalazimo u svim granama transporta te njihovim pripadajućim međunarodnim konvencijama s kojima smo se do sada susreli u ovom radu.

Smatram da je viša sila kao egzoneracijski razlog itekako potrebna, naročito u transportnom pravu u kojem do nastanka štete može doći neovisno o krivnji ili stupnju uložene dužne pažnje obiju ugovornih strana. Mislim da je upravo pandemija COVID-19 to efektno demonstrirala. Ne možemo primjerice kriviti prijevoznika za zarazu nastalu tijekom prijevoza ukoliko je poduzeo sve dužne mjere zaštite kako do toga ne bi došlo ili prijevoznika za zakašnjenje u predaji tereta ukoliko su luke uslijed zaraze zatvorene. Situacije su to koje po mom mišljenju, definitivno spadaju u karakteristike više sile s obzirom da se djelovanjem prijevoznika nikako nisu mogle izbjeći niti spriječiti. U takvim uvjetima potrebno je uvažiti interese obiju ugovornih strana te pokušati vrlo tešku situaciju razriješiti na što je moguće optimalniji i pravičniji način.

Što se tiče oslobođenja od odgovornosti putem instituta više sile, razlikuju se dvije različite situacije. Prva je kada su stranke same u sklopu ugovornog odnosa definirale višu silu kao i događaje koji pod nju spadaju. Najčešći primjer bi bili: ratovi, revolucije, neredi, potresi, požari, poplave itd. Pandemija ili epidemija te bilo kakve restriktivne mjere vezane uz njih, mogle bi se podvući pod ugovornu višu silu. U takvoj situaciji, stvari su prilično jasne. Stranka se poziva na ugovornu višu silu odnosno događaj za koji su ugovorili da spada pod višu silu i oslobađa se od ispunjenja ugovorne obveze, a time i od odgovornosti za štetu. Ugovor bi se najčešće raskinuo i eventualno bi se utvrdile nove ugovorne obveze, u svjetlu novih okolnosti.

Druga, kompleksnija situacija je kada stranke nisu ugovorom predvidjele višu silu. Tada će se primijenit prethodno navedene odredbe ZOO-a o višoj sili¹⁰⁹. Bitno je istaknuti da ZOO predviđa i situaciju kada viša sila prouzroči samo djelomičnu nemogućnost ispunjenja obveze

¹⁰⁹ Vidi bilješke 108. i 109.

jedne ugovorne strane. Tada druga strana može raskinuti ugovor ako djelomično ispunjenje ne odgovara njenim potrebama, inače ugovor ostaje na snazi, a druga strana ima pravo zahtijevati razmjerno smanjenje svoje obveze.¹¹⁰

Sve u svemu, u kontekstu pandemije COVID-19 mislim da bi se teže moglo pozivati na pandemiju kao višu silu ukoliko ona kao takva nije okarakterizirana to jest ugovorena samim ugovorom. Međutim, takvo što ne bi bilo i nemoguće. Određene vrlo restriktivne mjere javnih vlasti same po sebi zadiru u ugovorni odnos te ispunjenje ugovorne obveze čine nemogućim. Primjer takvih mjera bi bilo: zatvaranje granica, zračnih luka, željezničkih kolodvora.

U svjetlu ovog pitanja može se govoriti i o klauzuli *rebus sic stantibus* odnosno promijenjenim okolnostima u kojima ispunjenje u svjetlu okolnosti nastalih nakon sklapanja ugovora čije se posljedice nije nikako moglo spriječiti, otkloniti ili izbjeći, postaje pretjerano otežano za ugovornu stranu i/ili bi joj ispunjenje nanijelo pretjerani gubitak.

U tom slučaju svakako mislim da je pravično dopustiti ugovornoj stranci da izmijeni ili raskine ugovor s obzirom da su takve nove okolnosti toliko značajne da poprilično utjecaju na sami sadržaj i bit ugovornog odnosa. Ustrajanje na prevelikoj formalnosti i načelu *pacta sunt servanda*, za mene bi bilo “prekruto” i stvorilo bi goleme probleme.

Pitanje je ovo o kojem bi se trebalo odlučivati od slučaja do slučaja s obzirom da je vrlo teško pronaći univerzalno pravilo te u smislu toga smatram i da je mudro rješenje da ZOO nije preciznije odredio ovo pitanje nego da je to ostavio sudskoj praksi. Transportna pravila također sadržavaju određenu fleksibilnost koja je svakako potrebna u kontekstu ovog pojma.

¹¹⁰ ZOO, *op. cit.* (bilj. 8.) čl. 373. st. 2.

5. UGOVOR O PAKET-ARANŽMANU

5.1. Uvodne riječi

Republika Hrvatska je kao što znamo, izrazito turistička država u koju se svakog ljeta “slijevaju” milijuni turista, te da smo država čiji BDP uvelike ovisi o uspješnosti sezone i turizma. Toga smo još više postali svjesni pod utjecajem ove pandemije koja je imala vrlo velik udar na turizam, naročito sezone u godini 2020., što je za posljedicu imalo i rekordan pad BDP-a od čak 8.1% u toj istoj godini.¹¹¹

U svjetlu tih činjenica kao i same pojave pandemije i brojnih pitanja koje je povukla za sobom, nesumnjivo je od velike važnosti imati kvalitetan pravni okvir pružanja usluga u turizmu kako bi se s jedne strane omogućio korisnicima turističkih usluga, što ugodniji i kvalitetniji boravak na području Lijepe naše, a pružateljima tih istih usluga, što uspješnije i lukrativnije poslovanje.

5.2. Pravni okvir paket-aranžmana

Na pravni okvir paket-aranžmana kao i samo pitanje ove problematike najznačajnije je utjecala Direktiva (EU) 2015/2302 Europskog parlamenta i Vijeća o putovanjima u paket-aranžmanima i povezanim putnim aranžmanima (u daljnjem tekstu: Direktiva EU 2015.) koja je u naš pravni poredak implementirana našim Zakonom o pružanju usluga u turizmu (u daljnjem tekstu ZPUT), te predstavlja svojevrsnu reformu ovog pitanja. No prije prelaska na samu Direktivu EU 2015. i naš ZPUT, valja istaknuti pravne izvore koji su joj prethodili.

Paket-aranžmane u sklopu starijih termina ugovor o putovanju i ugovor o organiziranju putovanja regulirani su ponajprije Međunarodnom konvencijom o ugovoru o putovanju CCV 1970. (u daljnjem tekstu CCV). Ona se primjenjuje na svaki ugovor o putovanju kojega sklopi organizator putovanja ili posrednik, kada je glavni poslovni nastan, uobičajeno boravište ili poslovni nastan preko kojega je sklopljen ugovor o putovanju smješten u državi ugovornici.¹¹² U njoj nalazimo pretpostavljenu krivnju kao princip odgovornosti odnosno organizator putovanja odgovara za gubitak ili štetu prouzročenu putniku kao rezultat

¹¹¹ Podatak preuzet sa <https://www.hnb.hr/statistika/glavni-makroekonomski-indikatori>, stranica posjećena dana 19.4.2022.

¹¹² Međunarodna konvencija o ugovoru o putovanju 1970. (CCV), čl. 2. Dostupno na <https://www.unidroit.org/instruments/transport/ccv/>, stranica posjećena dana 19.4.2022.

djelomičnog ili potpunog neispunjenja ugovornih obveza, osim ako organizator ne dokaže da je postupao s pažnjom urednog organizatora putovanja.¹¹³

CCV Konvencija ipak nije polučila zadovoljavajući stupanj harmonizacije prava ovog pitanja, naročito zbog neslaganja oko temelja i ograničenja odgovornosti, no potaknula je europskog zakonodavca na donošenje Direktive Vijeća 90/314/EEZ o putovanjima, odmorima i kružnim putovanjima u paket-aranžmanima. Bitno je naglasiti da taj propis predstavlja direktivu minimalne harmonizacije koja je državama članicama EU ostavila da brojna pitanja riješe autonomno što nije najsretnije rješenje, s obzirom da je dovodi do neujednačenosti nacionalnih zakonodavstava država članica oko ovog pitanja.¹¹⁴

To je bio jedan od glavnih razloga za donošenje nove Direktive EU 2015, koja ovaj put predstavlja direktivu maksimalne harmonizacije tako da države članice u svojem nacionalnom pravu ne mogu održavati niti u njega uvoditi odredbe koje odstupaju od odredaba utvrđenih u Direktivi, uključujući strože ili manje stroge odredbe kojima bi se osigurala različita razina zaštite putnika.¹¹⁵

U njoj nalazimo i da joj je svrha doprinijeti pravilnom funkcioniranju unutarnjeg tržišta i ostvarivanju visoke i što više jedinstvene razine zaštite potrošača približavanjem određenih aspekata zakona i drugih propisa država članica u vezi s ugovorima između putnika i trgovaca o putovanjima u paket aranžmanu i povezanim putnim aranžmanima.¹¹⁶

5.3. Implementacija u hrvatsko zakonodavstvo i novine

Kao što je ranije spomenuto, Direktiva EU 2015. preuzeta je u naše zakonodavstvo našim Zakonom o pružanju usluga u turizmu koji je stupio na snagu 2018. Do donošenja ZPUT-a ugovor o putovanju u paket aranžmanu bio je reguliran dvama propisima: ZOO-om koji je regulirao privatnopravne odnose ugovornih strana te ZPUT iz 2017. koji je osiguravao da se privatnopravne obveze organizatora putovanja štite i na javnopravnoj razini.¹¹⁷

Kako bi se bolje razumjelo samu problematiku ovog pitanja, bitno je za početak definirati paket-aranžmane. U turističkom smislu mogli bi ih definirati kao “kombinaciju više različitih,

¹¹³ Marin, J. (2019). Primjena Zakona o pružanju usluga u turizmu - što je novo za pružatelje i korisnike usluga paket-aranžmana i povezanih putnih aranžmana, PPP god. 58 (2019), 173, str. 155.

¹¹⁴ *Ibid.*, str. 157.

¹¹⁵ Direktiva (EU) 2015/2302 Europskog parlamenta i Vijeća o putovanjima u paket-aranžmanima i povezanim putnim aranžmanima, OJ L 326, čl. 4.

¹¹⁶ *Ibid.*, čl. 1.

¹¹⁷ Marin, J. *op. cit.* (bilj. 113.)

sadržajno, vremenski i prostorno usklađenih usluga vezanih uz putovanje i boravak koji se nude turistima u jednom paketu i za jednu paušalnu cijenu.¹¹⁸ U formalno-pravnom smislu definiciju nalazimo u Direktivi EU 2015., a posljedično tomu i u našem ZPUT-u¹¹⁹. Sama definicija se oslanja na termin "usluge putovanja" pa tako paket-aranžmane možemo definirati kao kombinacije najmanje dviju različitih vrsta usluga putovanja za potrebe istog putovanja ili odmora.¹²⁰

Usluga prijevoza obuhvaća:¹²¹

- Prijevoz putnika
- Smještaj koji nije nedvojivi dio prijevoza putnika i nije u boravišne svrhe
- Iznajmljivanje automobila, drugog motornog vozila s vlastitim pogonom i najmanje četiri kotača s brzinom većom od 25 km/h ili motocikala za koje se zahtijeva vozačka dozvola kategorije A
- Druge turističke usluge koje nisu neodvojivi dio usluge putovanja u smislu prijevoza, smještaja ili iznajmljivanja vozila

Bitno je naglasiti posljednju odredbu toga što prijevoz obuhvaća. Naime na temelju nje se primjerice usluge krstarenja ne mogu tretirati kao paket-aranžmani zbog toga što smještaj u kabinama na brodu u okviru krstarenja nije dodatna usluga smještaja povrh usluge prijevoza.¹²²

5.4. Odgovornost za štetu

Kada je u pitanju odgovornost za štetu kod paket-aranžmana, za početak je vrlo bitno istaknuti zakonski pojam nesukladnosti, kao temeljni i osnovni pojam kada govorimo o pitanju naknade štete. Nesukladnost bi značila bilo kakvo "neizvršenje ili nepravilno izvršenje usluga putovanja uključenih u paket-aranžman".¹²³

Drugim riječima, bilo kakvo odstupanje od usluga putovanja ugovorenih u samom paket-aranžmanu, predstavljalo bi nesukladnost koja je moglo bi se reći osnovica odnosno

¹¹⁸ Trezner, Ž. 2019. Najvažnije usluge turističkih agencija, str. 1., UDK 338.486.22, dostupno na https://mint.gov.hr/UserDocsImages/AAA_2020_ABC/d_strucni%20ispiti/6_Trezner_2019_Najvaznije%20usluge%20turistickih%20agencija.pdf

¹¹⁹ Zakon o pružanju usluga u turizmu, NN br. 130/17, 25/19, 98/19, iste odredbe kao u bilješkama 97. i 98. nalazimo i u čl. 7. ZPUT-a

¹²⁰ Direktiva EU 2015. *op.cit.* (bilj. 115.) čl. 3. st. 2.

¹²¹ *Ibid.*, čl. 3. st. 1.

¹²² Trezner, Ž. *op. cit.* (bilj 118.)

¹²³ ZPUT, *op. cit.* (bilj 119.), čl. 7. st. 14.

temeljni uvjet potreban da bi se moglo dalje prosuđivati pitanje odgovornosti za štetu.

Za izvršenje tih usluga odgovoran je naravno organizator putovanja, neovisno o tome izvršava li te usluge sam ili ih moraju izvršavati drugi pružatelji usluga putovanja.¹²⁴

U slučaju nesukladnosti koju utvrdi tijekom ispunjenja usluge putovanja obuhvaćene ugovorom o putovanju u paket-aranžmanu, putnik je dužan bez odgađanja obavijestiti organizatora putovanja.

Organizator je potom dužan ispraviti tu nesukladnost, osim ako to nije moguće ili bi otklanjanje nesukladnosti prouzročilo nerazmjerne troškove uzimajući u obzir razmjernost nesukladnosti i vrijednosti usluge na koje nesukladnost utječe. Ukoliko ju organizator ne ispravi, putnik ima pravo na sniženje cijene i naknadu štete.¹²⁵

Možda i najrelevantniji članak u čitavom ZPUT-u u kontekstu pandemije je onaj koji propisuje prava putnika u slučaju nemogućnosti izvršenja znatnog dijela usluge putovanja. U pandemijsko doba države propisuju različite uvjete ulaska, kao i zaštitne mjere s ciljem sprječavanja širenja bolesti. U takvim okolnostima vrlo lako je moguće da dođe do nemogućnosti izvršenja znatnog dijela usluge putovanja.

U tom slučaju je organizator putovanja dužan putniku ponuditi odgovarajuće alternativne aranžmane, po mogućnosti jednake ili više kvalitete od onih navedenih u ugovoru, bez dodatnih troškova za putnika, uključujući u slučaju kada putniku nije pružen povratak u mjesto polazišta onako kako je ugovoreno.

Ukoliko se ponudi alternativni putni aranžman čija je kvaliteta niža od one ugovorene u putovanju o paket-aranžmanu, tada je organizator putniku dužan odobriti sniženje cijene.

Bitno je naglasiti i da putnik može odbiti predložene alternativne putne aranžmane samo ukoliko nisu usporedivi s onima prvobitno dogovorenim ili ako je odobreno sniženje cijene neprimjereno.

Putnik može i raskinuti ugovor ako nesukladnost znatno utječe na izvršenje paket-aranžmana, a organizator nije ispravio nesukladnost u razumnom roku te zahtijevati sniženje cijene ili naknadu štete.¹²⁶

Također, ukoliko zbog izvanrednih okolnosti koje se nisu mogle izbjeći, nije moguće osigurati povratak putnika u skladu s ugovorom o putovanju u paket-aranžmanu, organizator

¹²⁴ *Ibid.*, čl. 39.

¹²⁵ *Ibid.*, čl. 40.

¹²⁶ *Ibid.*, čl. 41.

je dužan snositi troškove nužnog smještaja najviše do tri noćenja po putniku, ako je moguće u jednakovrijednoj kategoriji smještaja ugovorene ugovorom.¹²⁷

Putnik ima pravo neovisno o sniženju cijene ili raskidu ugovora, zahtijevati od organizatora putovanja primjerenu naknadu za štetu koju pretrpi kao rezultat bilo koje nesukladnosti u vezi s ugovorenim putovanjem u paket-aranžmanu, osim ako organizator dokaže da se nesukladnost može pripisati putniku.¹²⁸

Organizator se može osloboditi ako dokaže da:

- Se nesukladnost može pripisati putniku
- Se nesukladnost može pripisati trećoj osobi koja nije povezana s pružanjem usluga putovanja obuhvaćenih ugovorom o putovanju u paket-aranžmanu i da je nesukladnost nepredvidiva ili neizbježna
- Da je do nesukladnosti došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nisu mogle izbjeći

Rekao bih da je Direktiva EU 2015. donijela bitan napredak na području paket-aranžmana te je kvalitetnije rješenje da se primjenjuje isključivo ZPUT kao *lex specialis*. Putnicima su u pandemiji zajamčena prava koja kvalitetno štite njihove interese. Ostaje pitanje koliko su oni s njima upoznati te na tom polju ima dodatnog mjesta za napredak. Sreća u nesreći je da je do reforme ovog pitanja došlo upravo neposredno pred početak pandemije.

Organizator putovanja može se osloboditi odgovornosti ukoliko je do nesukladnosti došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nisu mogle izbjeći što smatram pravičnim rješenjem. Ne bih rekao da pandemija sama po sebi podrazumijeva izvanredne okolnosti nego sam mišljenja da bi se trebalo prosuđivati od slučaja do slučaja, u suprotnom bi organizator putovanja bio u suviše teškom položaju jer bi za svako putovanje organizirano u vrijeme pandemije, odgovornost za štetu visila nad njim kao svojevrsan “Damoklov mač”, što bi za njegovo poslovanje moglo biti i pogubno.

5.5. Vaučeri kao alternativa

Kao što je ranije spomenuto, pandemija je dovela do velikog udara na ekonomiju, posebice turizam. To je dovelo i do strahovitih gubitaka u poslovanju organizatora putovanja te je trebalo pronaći način kako im pomoći, a time i posredno posrnulom turizmu. Nastojalo se

¹²⁷ *Ibid.*, čl. 42. st. 1.

¹²⁸ *Ibid.*, čl. 44. st. 1. i 2.

pronaći način da ljudi i dalje putuju te da se ublaži gubitke organizatora putovanja, kao i samog gospodarstva.

Tako je Europska Komisija donijela preporuke o vaučerima koji se nude turistima i putnicima kao alternativa za otkazane paket-aranžmane i usluge prijevoza u kontekstu pandemije bolesti COVID-19. Prema njoj su preporučena sljedeća obilježja¹²⁹ (nabrojana obilježja nisu sva obilježja navedena u preporuci):

- Razdoblje valjanosti od najmanje 12 mjeseci
- Ako je razdoblje valjanosti dulje od 12 mjeseci, putnici bi morali imati pravo na povrat novca u roku od 12 mjeseci nakon izdavanja predmetnog vaučera
- Putnici i turisti bi morali moći koristiti vaučere za plaćanje svih novih rezervacija izvršenih prije datuma isteka valjanosti vaučera čak i ako se plaćanje ili usluga izvrši nakon tog datuma
- Putnici i turisti bi trebali moći koristiti vaučere za plaćanje svih usluga prijevoza ili putovanja u paket-aranžmanima koje nudi prijevoznik ili organizator
- Vaučeri za usluge prijevoza trebali bi se moći prenijeti na drugog bez dodatnih troškova

Smatram da su vaučeri odlična ideja kako da putnici svejedno iskoriste svoje otkazano putovanje bez obzira na pandemiju odnosno u neka bolja vremena te na taj način sve tri involvirane strane (putnici, organizatori putovanja i same države) mogu profitirati.

Čak smatram da bi period valjanosti vaučera trebao biti i duži jer smatram da bi se time veći broj ljudi odlučio na iskorištavanje vaučera u periodu od 2-3 godine nakon otkazanog putovanja nego što bi to bio slučaj sa kraćim periodom valjanosti.

Naravno, treba imati na umu da se putnicima nipošto ne smije oduzeti sasvim opravdan izbor između povrata novca i vaučera, što je vidjet ćemo u idućem potpoglavlju, za našeg zakonodavca donijelo određene probleme.

5.6. “Spašavanje” turističkih agencija na štetu putnika

Pandemija COVID-19 unijela je nezamislivu pomutnju u putovanja i goleme gubitke turističkom sektoru. Došlo je do strahovitog broja otkazanih putovanja te je u takvim uvjetima bilo potrebno adekvatno zaštititi prava putnika, bez obzira što su se i turističke

¹²⁹ Preporuka Komisije EU o vaučerima koji se nude turistima i putnicima kao alternativa povratu novca za otkazane paket aranžmane i usluge prijevoza u kontekstu pandemije bolesti COVID-19, OJ L 151

agencije našle pred ogromnim izazovima i čak i s potencijalnim bankrotom uslijed nepredviđenih financijskih gubitaka.

Implementacija Direktive EU 2015. u hrvatsko zakonodavstvo je u takvim uvjetima naišla na goleme probleme, uzrokovane željom hrvatskog zakonodavca da u prvom redu u ovoj krizi pomogne turističkim agencijama da se “spase” iz teške financijske situacije u kojoj su se našli. Hrvatski zakonodavac unio je 8.4.2020. sporni članak 38.a ZPUT-a da putnici na povrat novca nakon raskida ugovora moraju čekati da dođe do prestanka pandemije, a nakon toga čak dodatnih 180 dana te tek onda počinje teći Direktivom 2015. uspostavljeni rok od 14 dana.¹³⁰ Takvo rješenje poslužilo je kao pravna osnovica turističkim agencijama da odugovlače s povratom unedogled s obzirom da završetak pandemije i u vrijeme završetka pisanja ovog diplomskog rada još uvijek nije proglašen iako je neosporno došlo do jenjavanja u širenju bolesti, veliki je upitnik nad time kada će kraj pandemije biti i proglašen.

Koliko god s jedne strane bila razumljiva potreba da se pomogne opstanku turističkih agencija, potpuno je neprihvatljivo da se to nastoji postići na način da se nametne putnicima prihvaćanje određenog rješenja koje nije u skladu sa Direktivom EU 2015. Uostalom, i sami putnici se mogu naći u teškim financijskim prilikama uslijed kojih im je potreban hitni povrat novca, naročito u kriznim vremenima u kojima smo se neosporno našli.

Komisija je na takvo djelovanje promptno reagirala te protiv Republike Hrvatske, kao i još protiv deset zemalja koje su postupale slično pokrenula postupak zbog povrede prava Europske unije zbog postupanja suprotno člancima 12.,st.2.,3(b) i 4 Direktive.¹³¹

Hrvatska je potom novelom ukinula sporni članak te je brisanje stupilo na snagu 26.6.2021. Primjer je ovo neshvatljivog ponašanja hrvatskog zakonodavstva u kojem se propušta sagledati šira slika i kontekst, odnosno u kriznoj situaciji obratiti iznimnu pažnju na sve ugrožene strane. Pohvalio bih reakciju Komisije EU koja je i otklonila sporni članak, bez nje bi sporni članak vjerojatno i do dan danas bio na snazi, a time i prava putnika ugrožena. Međutim, neosporno je da je jedan iznimno dug vremenski period od nešto više od godinu dana¹³² putnicima bilo onemogućeno ostvariti svoja prava zajamčena Direktivom EU 2015. i dobiti povrat novca. Tako su pored svih nedaća, građani poput primjerice roditelja djece čije su ekskurzije bile otkazane, morali razmišljati i tome hoće li ikad ugledati povrat novca unaprijed uplaćen za njih.

¹³⁰ Marin, J. (2022.) Zaštita prava putnika iz paket aranžmana za vrijeme pandemije COVID-19 - pouke za budućnost, rukopis autora, str. 13-14.

¹³¹ *Ibid.*, str. 15-16.

¹³² Od 8.4.2020. do 26.6.2021.

Važno je istaknuti i sami pojam izvanrednih okolnosti naveden u Direktivi EU 2015., a i u samom ZPUT-u prema kojima je izvanredna okolnost takva okolnost čije se posljedice nisu mogle izbjeći čak i da su poduzete sve razumne mjere. Ukoliko znatno utječe na izvršenje paket-aranžmana ili znatno utječe na prijevoz putnika na odredište, putnik ima pravo raskinuti ugovor uz dodatno pravo na povrat svih plaćanja izvršenih za taj aranžman od strane organizatora, i to u roku od 14 dana od raskida.¹³³

Navedene odredbe su kristalno jasne i nema previše mjesta za pravna lutanja i slobodnu interpretaciju. Pandemija COVID-19 nesporno spada u izvanredne okolnosti te u takvom slučaju putnici moraju imati pravo na raskid ugovora i povrat svog novca u razumnom roku koliko god turističkim agencijama bilo teško isplatiti tolike količine novca u kratkom vremenskom periodu.

Iz svega navedenog zaključujem da vaučeri kao alternativa povratu novca jesu kvalitetno rješenje, ali potrebno je putnicima ponuditi jasan izbor između povrata novca i vaučera, a ne im jednostrano nametnuti vaučere kako bi se prisilno izbjegao povrat novca. Hrvatski zakonodavac u budućnosti u sličnim situacijama mora biti na "visini zadatka" i uvažiti obje strane te između njih prevagnuti i napraviti balans u onoj mjeri u kojoj je to moguće. Navedenim spornim člankom su postigli suprotno te potpuno prevagnuli u interesu turističkih agencija dajući im na štetu putnika zapravo neograničen rok da uskrate povrat novca, što je samo po sebi nedopustivo.

Ako se već išlo na pomaganje turističkim agencijama, smatram da se moralo uzeti znatno kraći rok u kojem imaju pravo odgoditi plaćanje povrata, a ne *de facto* dati agencijama neograničenu odgodu. Unatoč tome, čak bi i davanje kraćeg roka bilo protivno Direktivi EU 2015 s obzirom da ona jasno daje rok od 14 dana.

¹³³ *Ibid.*, str. 9. Definicija izvanrednih okolnosti može se pronaći u čl. 3. t. 12. Direktive, te čl. 7., t. 13. ZPUT

6. ZAKLJUČAK

Iz cjelokupne analize provedene u ovom radu zaključujem da je pandemija COVID-19 kroz mjere koje su se donosile za borbu protiv iste, definitivno značajno utjecala na izvršenje ugovora o prijevozu robe i putnika i paket-aranžmana. Dovela je do izvanrednih okolnosti koje su imale goleme posljedice na razne aspekte ovih ugovora. Došlo je do velikog pada prometa s obzirom da sama putovanja predstavljaju zdravstveni rizik i mogućnost zaraze. Razine prije pandemije u vrijeme pisanja ovog rada još uvijek nisu dosegnute, ali je svijet sve bliže i bliže oporavku i povratku na staro odnosno brojkama iz 2019.

Odgovornost za štetu jedan je od najznačajnijih instituta i “pitanja” samog prijevoza robe i putnika na koji je pandemija imala velik utjecaj. Pojavila su se razna pitanja na koja je trebalo odgovoriti.

U ovom radu dotaknuo sam se i samih izvora te principa odgovornosti i mogu zaključiti da je postojeći pravni okvir u različitim vrstama prijevoza kvalitetan te je u većini slučajeva primjenjiv na “pravila igre” koja je pandemija stavila pred njega. Zapanjujuća je činjenica koliko se lako moglo primijeniti pojedine međunarodne konvencije na novonastalu situaciju iako su mahom nastale u prošlom, 20. stoljeću. Naravno, to ne znači da ne treba raditi dodatne analize i tražiti načine kako ga unaprijediti i poboljšati.

Kod odgovornosti za štetu u prijevozu putnicima veliku ulogu imala je Europska unija koja je svojim Uredbama značajno pridonijela razvoju zaštite prava putnika. Rekao bih da na ovom području problematika čak ne leži u samoj kvaliteti postojećih prava, već u tome što pojedinci u velikoj mjeri nisu čak ni svjesni koja su im prava zagwarantirana različitim propisima. Mislim da je potrebno dodatno educirati šire stanovništvo kako bi ta prava još i više zaživjela u praksi te tako pronašla svoju potpunu afirmaciju.

Problem i veliko pitanje ostaje kako dokazati samu činjenicu zaraze tijekom transporta. Ako se u tome i uspije, može li se govoriti o odgovornosti prijevoznika za takvo što ukoliko je upotrijebio dužnu pažnju kako do toga ne bi došlo. Mišljenja sam da ipak ne može i da bi takvo što bilo vrlo blisko pojmu više sile, posljedicama kakve se nisu mogle nikako spriječiti niti izbjeći.

Na primjeru paket-aranžmana vidjeli smo izvrsnu proaktivnu politiku Europske unije koja je poučena manjkavostima vlastite Uredbe i CCV Konvencije, 2015. donijela novu Direktivu po tom pitanju koja je polučila znatan uspjeh i izjednačila neujednačena nacionalna zakonodavstva država članica. Svakako je to vrlo pozitivan primjer učenja na vlastitim (a, i tuđim) greškama. Odlučno je takvim djelovanjem zaštitila prava putnika te njih stavila na

prvo mjesto što svakako treba i biti primarna zadaća. Naš zakonodavac, takvu lekciju naučio je na teži način.

Posljedično je implementacijom Direktive trebalo doći i do boljeg domaćeg pravnog okvira koji bi njome nedvojbeno bio bolje pripremljen za “pandemijsko doba” koje je uslijedilo ubrzo nakon implementacije. Međutim, naš zakonodavac na svoj je način tumačio Direktivu EU 2015. te potaknut željom da zaštiti turističke agencije u doba pandemije, donio rješenje na štetu putnika. Tek reakcijom Komisijom EU takvo sporno rješenje je ukinuto i Direktiva EU 2015. je zaživjela onako kako je i zamišljena, s primarnim ciljem bolje zaštite prava putnika. Ostaje nada da će se izvući lekcije iz ovog slučaja te da u budućnosti i na ovom, kao i na drugim područjima prava neće doći do sličnih slučajeva.

Mišljenja sam da je u budućem reguliranju pitanja vezanih za izvršenje ugovora o prijevozu robe i putnika i paket-aranžmana, kao i analizama ovog pitanja, potrebno vrlo detaljno postaviti u “cipele” i jedne i druge ugovorne strane te tako razmotriti situaciju iz različitih kutova. Ugovorni je to odnos u kojem je izuzetno bitno pronaći što je moguće savršeniji balans kako se “ravnoteža snaga” ne bi narušila. U izvanrednim uvjetima poput pandemije COVID-19, ta potreba je još više izražena.

Smatram i da su pravni instituti više sile i promijenjenih okolnosti u tom kontekstu izuzetno bitni kako bi pomogli održavanju te ravnoteže i spriječili pretjerani formalizam u našem pravnom sustavu koji sasvim sigurno može imati vrlo negativne posljedice. Ne možemo u svakoj situaciji nastanka štete, bilo za robu ili putnike, pošto poto tražiti krivca i odgovornost za štetu. U određenim slučajevima, objektivno krivnja ne leži na ni jednoj strani.

Pravni sustav mora biti u dovoljnoj mjeri fleksibilan kako bi mogao po potrebi brzo reagirati na iznenadne izazove koji se pojave pred njim.

Sve u svemu, pandemija COVID-19 nepovratno je promijenila razne aspekte naših života, tako i pravo odnosno izvršenje ugovora o prijevozu robe i putnika i paket-aranžmana. Nadam se da ćemo iz ove zlosretne epizode u ljudskoj povijesti izvući poučne lekcije te izaći iz nje kao bolji, kvalitetniji ljudi, sposobni unaprijediti razna područja života pa tako i samo pravo. Krize koliko god teške bile, sa sobom nose i važne životne lekcije, naročito za sve one koji ih znaju iz njih izvući.

POPIS LITERATURE

KNJIGE I ČLANCI:

1. Marin, J. (2007). Međunarodne konvencije i protokoli kao izvori hrvatskog pomorskog prava. Poredbeno pomorsko pravo 2007.
2. Marin, J. (2019). Primjena Zakona o pružanju usluga u turizmu - što je novo za pružatelje i korisnike usluga paket - aranžmana i povezanih putnih aranžmana. Poredbeno pomorsko pravo, 58 (173), 151-208
3. Marin, J. (2022). Zaštita prava putnika iz paket-aranžmana za vrijeme pandemije COVID-19 - pouke za budućnost
4. Minchenko, R., Lutsyuk, P., Kamensky, D., Kolodin, A., Shamota, O. (2021). Civil and criminal liability in the field of transport relations: the impact of the Covid-19 pandemic
5. Naboush, E., & Alnimer, R. (2020). Air carrier's liability for the safety of passengers during COVID-19 pandemic. Journal of air transport management, 89, 101896
6. Ravich, T. International Aviation Law and Pandemic 86 J. AIR L. & COM. 585 (2021)
7. Sipos., A. The liability of the air carrier for damages and the state of health of the air passenger
8. Sun,S. Zhao LL.: Legal issues and challenges in addressing the coronavirus outbreak on large cruise ships. A critical examination of port state measures. Ocean & coastal Manag., 217, 105995.
9. Trezner, Željko, Primjena Direktive (EU) 2015/2302 o putovanjima u paket-aranžmanima i povezanim putnim aranžmanima, Zbornik sveučilišta Libertas, br. 1-2, 2017.

MEĐUNARODNI UGOVORI:

10. Konvencija o ugovoru za međunarodni prijevoz robe cestom (CMR) kako je izmijenjena SDR Protokolom iz 1978., NN br. MU/92, 2/17
11. Konvencija o izjednačavanju nekih pravila o teretnici 1924. (Haška pravila) kako su izmijenjena Protokolom o izmjeni Konvencije o teretnici 1968. (Haško-Visbyska pravila) i Protokolom iz 1979. (SDR Protokol) NN br. 3/95, 9/07
12. Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu (Montrealska konvencija) 1999. NN br. 3/95, 1/96, 9/07
13. Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF), 1999. NN br. 12/00
14. Konvencija o ugovoru o prijevozu putnika i prtljage cestom (CVR) 1973. NN br. 12/93
15. Međunarodni zdravstveni propisi 2005., čl. 27. 1., NN br. 9/2013
16. ICAO, Annex 13

PROPISI EUROPSKE UNIJE:

17. Uredba (EU) br. 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. Veljače 2011. O pravima putnika u autobusnom prijevozu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004, OJ L 55
18. Uredba (EU) br. 1177/2010, o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima, OJ L 334
19. Uredba (EZ) br. 261/2004 o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcanja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku, OJ L 46
20. Uredba (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu, OJ L 315
21. Uredba (EZ) br. 392/2009 o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća, OJ L 131
22. Direktiva (EU) br. 2015/2302 Europskog parlamenta i Vijeća o putovanjima u paket-aranžmanima i povezanim putnim aranžmanima, OJ L 325
23. Smjernice za tumačenje uredbi EU-a o pravima putnika u kontekstu razvoja situacije s covidom-19, OJ C 891
24. Studija EU Revizorskog suda o poštivanju prava putnika tijekom pandemije
25. Preporuka Komisije EU o vaučerima koji se nude turistima i putnicima kao alternativa povratu novca za otkazane paket-aranžmane i usluge prijevoza u kontekstu pandemije bolesti COVID-19, OJ L 151

DOMAĆI PROPISI:

26. Ustav RH, čl. 134. NN br. 56/90, 08/98, 113/00, 124/00, 28/01, 41/01, 55/01, 76/10, 85/10, 05/14
27. Zakon o obveznim odnosima NN br. 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21
28. Pomorski zakonik NN br. 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 12/19
29. Zakon o pružanju usluga u turizmu, NN br. 130/17, 25/19., 98/19
30. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, NN br. 41/18, 98/19, 30/21, 89/21
31. Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu, NN br. 87/96

OSTALO:

32. *Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje*. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2021.
33. <https://enciklopedija.hr/natuknica.aspx?ID=46397>
34. <https://www.hia.com.hr/eu-i-svijet/eu-vijesti/item/13330-covid-19-komisija-predstavila-smjer-nice-za-upravljanje-granicama-radi-zastite-zdravlja-i-dostupnost-osnovnih-dobara-i-usluga>
35. https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf
36. <https://www.statista.com/statistics/1258281/growth-rate-revenue-leading-cruise-companies-worldwide/>
37. https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/Cestovni_prijevoz_predavanje__2020.pdf
www.wto.org
38. https://www.wto.org/english/tratop_e/serv_e/transport_e/transport_maritime_e.htm
39. https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/UGOVOR_O_PRIJEVOZU_STVARI_MOREM_Predavanje_2020.pdf
40. <https://www.informare.it/dbase/convuk.htm>
41. https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/Unutarnja_plovidba_predavanje_2020.pdf
42. https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlbinf2021d1_en.pdf

43. https://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/mtl99_en.pdf
44. https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/ZELJEZNICKO_PRIJEVOZNO_PRAVO.pdf
45. https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-26&chapter=11&clang=_en
46. https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/UGOVOR_O_PRIJEVOZU_PUTNIKA_I_PRTLJAGE_MOREM.pdf
47. <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC7156812/>
48. <https://www.msckrstarenja.com/hr-hr/Terms-And-Conditions.aspx>
49. https://www.pravo.unizg.hr/_download/repository/Predavanje_zracno_pravo.pdf
50. https://www.emsa.europa.eu/retro/Docs/marine_casualties/annex_13.pdf
51. <https://www.cacic.hr/wp-content/uploads/2020/04/visa-sila-i-clausula-rebus-sic-stantibus.pdf>
52. <https://www.hnb.hr/statistika/glavni-makroekonomski-indikatori>
53. https://mint.gov.hr/UserDocsImages/AAA_2020_ABC/d_strucni%20ispiti/6_Trezner_2019_Najvaznije%20usluge%20turistickih%20agencija.pdf
54. Najvaznije%20usluge%20turistickih%20agencija.pdf
55. Covid-19 implications for commercial contracts, (UNCTAD/DTL/TLB/INF/2021/1)
56. Lexology.com, Impact of COVID-19 on passenger rights and package travel arrangements
57. <https://www.ms-ins.com/pdf/cargo/MARINECARGOINSURANCECLAUSES.pdf>
58. <https://kaseinsurance.com/covid-19-impacting-cargo-insurance/>
59. <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=142215&pageIndex=0&doclang=HR&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4881514>

POPIS TABLICA:

Tablica br. 1.	4
Tablica br. 2.	5
Tablica br. 3.	31
Tablica br. 4.	37
Tablica br. 5.	40