

Ugovor o riječnom krstarenju s posebnim osvrtom na odgovornost za smrt i tjelesne ozljede putnika

Pančić, Nika

Master's thesis / Diplomski rad

2024

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:199:114832>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-10-18**



Repository / Repozitorij:

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



REPUBLIKA HRVATSKA
SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
PRAVNI FAKULTET

Nika Pančić

DIPLOMSKI RAD

**UGOVOR O RIJEČNOM KRSTARENJU S POSEBNIM OSVRTOM NA
ODGOVORNOST ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA**

Mentor: prof.dr.sc. Jasenko Marin

Zagreb, 2024.

Izjava o izvornosti

Ja, Nika Pančić, pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključiva autorica diplomskog rada te da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristila drugim izvorima do onih navedenih u radu.

Nika Pančić, v.r.

SAŽETAK

Ugovor o riječnom krstarenju postaje sve važniji segment u turizmu, posebno u Europi, gdje plovidbe rijekama poput Dunava i Rajne privlače veliki broj putnika. Ovaj rad analizira pravni okvir ugovora o riječnom krstarenju s posebnim naglaskom na odgovornost prijevoznika u slučajevima smrti i tjelesnih ozljeda putnika. Budući da ugovor o riječnom krstarenju ima obilježja paket-aranžmana, u radu se detaljno obrađuju uvjeti i pravni okvir takvih ugovora. Prikazan je pregled relevantnih domaćih i međunarodnih propisa koji reguliraju odgovornosti brodarka i prijevoznika. U Hrvatskoj, Pomorski zakonik služi kao temelj za reguliranje odgovornosti i ograničenja odgovornosti, dok se u međunarodnim plovidbama primjenjuje Strazburška konvencija (CLNI 2012.). Rad također uključuje analizu njemačkog pravnog sustava na primjeru jedne kruzing kompanije, što omogućuje usporedbu različitih pristupa u uređenju odgovornosti i ograničenja odgovornosti prijevoznika u međunarodnoj i domaćoj regulativi.

Ključne riječi: ugovor o riječnom krstarenju, paket-aranžman, odgovornost, ograničenje odgovornosti, brodarka, prijevoznik

SUMMARY

The river cruise contract is becoming an increasingly important segment of the tourism, particularly in Europe, where river voyages on waterways such as the Danube and the Rhine attract a large number of passengers. This graduation thesis analyzes the legal framework of the river cruise contract, with a particular focus on the liability of carriers in cases of passenger death and personal injury. Since a river cruise contract shares characteristics with a package travel contract, the thesis thoroughly examines the conditions and legal framework governing such contracts. It provides an overview of relevant domestic and international regulations that address the liability of carriers and shipowners. In Croatia, the Maritime Code serves as the basis for regulating liability and limitations of liability. In international voyages, the Strasbourg Convention (CLNI 2012) applies between the respective State Parties. The thesis also includes an analysis of the German legal system, using an example of a cruise company, allowing for a comparison of different approaches to regulating carrier liability and limitation of liability in both international and domestic frameworks.

Keywords: river cruise contract, package arrangement, liability, limitation of liability, shipowner, carrier

SADRŽAJ:

1. UVOD	1
2. UGOVOR O RIJEČNOM KRSTARENJU	3
2.1. Ugovor o paket-aranžmanu	3
2.2. Direktiva (EU) 2015/2302 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. 11. 2015. o putovanjima u paket-aranžmanima i povezanim putnim aranžmanima	5
2.3. Zakon o pružanju usluga u turizmu	6
3. PROPISI PLOVIDBENOG PRAVA RELEVANTNI ZA UGOVOR O RIJEČNOM KRSTARENJU	8
3.1. Propisi Europske Unije	8
3.1.1. Uredba (EU) br. 1177/2010 Europskog parlamenta i Vijeća d 24.studenoga 2010.o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe (EZ)br .2006/2004	8
3.2. Hrvatski nacionalni propisi	12
3.2.1. Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda	12
3.2.2. Pomorski zakonik	13
4. ODGOVORNOST ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA	14
4.1. Domaća plovidba	14
4.1.1. Pravni temelj i ograničenje odgovornosti	15
4.1.2. Zastara tražbina	18
4.2. Međunarodna plovidba	19
5. ZAKLJUČAK	22
6. POPIS LITERATURE	24

1. UVOD

Krstarenja se izdvajaju kao jedinstven oblik putovanja, nudeći kombinaciju udobnosti, luksuza i istraživanja novih destinacija. Dok su morska krstarenja već dugo prisutna na turističkom tržištu, posljednjih desetljeća došlo je do značajnog porasta popularnosti riječnih krstarenja. Prednost prijevoza unutarnjim plovnim putovima očituje se kroz trošak koji je manji od drugih oblika prijevoza, kroz ekološki aspekt zbog puno manjih zagađenja i kroz samu sigurnost prijevoza. Iako je riječno krstarenje dosta slično morskom krstarenju, postoje određene razlike. Tako je bitna razlika u veličini brodova koji krstare rijekom od onih koji krstare morem jer riječni tokovi, zbog svoje ograničene dubine, ne mogu primiti veće plovne objekte.¹ Riječna krstarenja nude jedinstvenu priliku za istraživanje unutrašnjosti kontinenta omogućavajući putnicima da dožive povijesne, kulturne i prirodne ljepote koje rijeke povezuju. Također, uključuju cjelokupni aranžman putovanja: od prijevoza do luke ukrcaja, smještaja u hotelu do isplovljavanja, usluge na brodu te svih izleta u destinaciji. Riječno krstarenje odvija se na unutarnjim plovnim putovima zemlje, koji zajedno s pripadajućim građevinama i uređajima sigurnosti plovidbe, informacijskim servisom te lukama i pristaništima čini prometnu infrastrukturu unutarnje plovidbe.² Unutarnji plovni putovi koriste se za prijevoz još od prapovijesti, a prvi podatci o plovidbi Dunavom potječu iz VII. st. pr. Kr. U doba seobe naroda plovidba Dunavom i drugim većim rijekama postala je nesigurna, a ponovno je oživjela u IX. st., kada su mnogi gradovi na gornjem i srednjem toku Dunava postali trgovačka središta. Potkraj XVII. st. Sava, Drava i Dunav povezivali su tada sva područja Austrijske Carevine. Promet unutarnjim vodama intenzivirao se u XIX. st., pojavom prvih parobroda na europskim rijekama i donošenjem prvoga međunarodnog dunavskog režima na Bečkome kongresu 1815. Prvi hrvatski parobrod Sloga kupljen je u Beču 1844 (prvotno pod nazivom Floridsdorf). Dva puta na mjesec parobrod je prevozio putnike i teret Savom na relaciji Sisak–Zemun–Sisak, a potonuo je 1845. naletjevši na podvodni panj u blizini Bošnjaka, gdje njegovi ostatci i danas leže na riječnome dnu. Tijekom Domovinskoga rata dio brodova ostao je ploviti na gornjem i donjem Dunavu uz vrlo ograničen prijevoz tereta, dok je dio brodova na Savi oštećen ili potopljen bombardiranjem. Zbog porušenih mostova nije bila moguća plovidba. Riječni je promet ponovno uspostavljen početkom 2000-ih, isprva na Savi prijevozom sirove nafte za

¹ Kuzman, B., *Krstarenje rijekama* 2019.

² Hrvatska tehnička enciklopedija, dostupno na: <https://tehnika.lzmk.hr/promet-unutarnjim-vodama/>, 13.09.2024.

rafineriju u Sisku, a potom i na Dunavu. Za potrebe hrvatskog brodarstva su u Belgiji, Nizozemskoj i Njemačkoj nabavljeni moderni riječni brodovi, koji su na tržištu postali znatno konkurentniji od stare flote. Privatizacija Dunavskog Lloydza započela je 2003., kada je HIS grupa kupila većinski paket dionica.

Plovne rijeke u Hrvatskoj su Dunav, Sava, Drava i Kupa koje čine plovnu mrežu od skoro 800km. Značajnu ulogu ima Dunav koji svojom dužinom prolazi kroz deset zemalja Europe. Zahvaljujući kanalu Rajna-Majna-Dunav, umjetnom kanalu koji spaja rijeke Majnu i Dunav, osigurana je plovna veza između estuarija Rajne i delte Dunava u istočnoj Rumunjskoj, povezujući Sjeverno more i Atlantski ocean s Crnim morem. Ovi programi zbog svoje duljine mogu trajati u prosjeku i do 28 dana dok se prosječno ide na 11-13 dana. U ovim programima riječni kruceri pristaju u prosjeku u 5-7 zemalja gdje su u nekim programima putovanja u jednoj zemlji uključena i 2-3 pristajanja poput Srbije i Mađarske. Riječna krstarenja Dunavom možemo prema programima putovanja podijeliti na krstarenja uzvodno od Budimpešte i krstarenja nizvodno od Budimpešte. Zbog iznimnih prirodnih, kulturnih i povijesnih atrakcija kao i činjenice da su na uzvodnom dijelu Dunava glavni gradovi Budimpešta, Bratislava i Beč, u prosjeku 80% programa odvija se na tom dijelu plovnog puta.³

³ Matoš, B., *Analiza riječnih krstarenja u Republici Hrvatskoj*, 2019.

2. UGOVOR O RIJEČNOM KRSTARENJU

Ne postoji točna definicija ugovora o riječnom krstarenju, ali bi se mogao definirati kao ugovor kojim pružatelj usluge krstarenja (brodar ili organizator putovanja) s putnikom uređuje međusobne odnose, određuje destinacije koje će se posjetiti, usluge koje će biti pružene, prava i obveze obje strane kao i uvjete plaćanja, otkazivanja ili promjene rezervacija. Glavne komponente koje čine ugovor o riječnom krstarenju su usluga prijevoza i usluga smještaja. Također, ugovor je ključan za zaštitu prava putnika, ali i kao osiguranje da će pružatelj usluge ispuniti svoje obveze po određenim standardima s obzirom na to da može sadržavati klauzule o odgovornosti za eventualne štete ili gubitke, osiguranje i posebne uvjete za sigurnost putnika. S obzirom na to da se njime ugovara više različitih usluga koje će biti pružene putniku na tom riječnom putovanju, možemo reći da se radi o ugovoru o paket-aranžmanu zbog čega ćemo u nastavku prikazati osnovne pravne temelje takvog ugovora i analizirati izvore.

2.1. Ugovor o paket-aranžmanu

Ugovor o paket-aranžmanima sklapa se kad postoje dvije ili više različitih vrsta usluga putovanja za isto putovanje ili odmor, koje su rezervirane u okviru jednog ugovora s jednim prodavateljem. Dakle, njime se, za razliku od pojedinačnih ugovora, integriraju sve usluge u jedan "aranžman" čime se putniku osigurava veća razina zaštite. Može se raditi i o putovanjima u kojima su usluge rezervirane kod različitih prodavatelja u okviru zasebnih ugovora uz uvjet da je ispunjen jedan od sljedećih uvjeta:

- usluge putovanja kupljene su na jednoj prodajnoj točki (trgovina, pozivni centar ili internetske stranice) na kojoj kupac odabire usluge prije nego što plati za njih, odnosno prije nego što sklopi prvi ugovor
- usluge su prodane po paušalnoj cijeni
- usluge su oglašene/prodane kao „paket” ili pod sličnim imenom
- kupci mogu odabrati iz ponude usluga putovanja, primjerice poklon paketa.⁴

⁴ Your Europe, *Putovanja u paket aranžmanima i poveanim putnim aranžmanima*, dostupno na: https://europa.eu/youreurope/business/selling-in-eu/selling-goods-services/package-travel/index_hr.htm, 13.09.2024., navedena definicija slijedi iz formalnih izvora koji na europskoj razini definiraju paket-aranžman o čemu *infra*, Direktiva (EU) 2015/2302 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. studenoga 2015. o putovanjima u paket aranžmanima i povezanim putnim aranžmanima, o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 i Direktive

Kombinacija jedne usluge putovanja, kao što je smještaj, i druge turističke usluge (razgledavanje s vodičem ili ulazak na koncert) može se smatrati putovanjem u paket aranžmanima samo ako dodatna usluga čini 25 % ili više ukupne vrijednosti putovanja ili je bitno obilježje putovanja. Ugovor o paket-aranžmanu 1970. uređen je, kao ugovor o putovanju, Međunarodnom konvencijom o ugovoru o putovanju (CCV). Od osam ugovornica CCV konvencije, dvije su članice Europske Unije – Belgija i Italija.⁵ CCV 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. Prema CCV, odgovornost organizatora putovanja temelji se na pretpostavljenoj krivnji, što znači da organizator putovanja odgovara za gubitak ili štetu prouzročenu putniku ako organizator ne dokaže da je postupao s pažnjom urednog organizatora putovanja.⁶ Njegova odgovornost je ograničena do visine od 50.000 Germinal zlatnih franaka po putniku u pogledu štete zbog smrti/tjelesne ozljede putnika, odnosno do iznosa od 2.000 Germinal franaka u pogledu štete na stvarima te do iznosa od 5.000 Germinal zlatnih franaka za bilo koju drugu štetu.⁷ Međutim, ako je organizator putovanja obavio uslugu prijevoza ili smještaja, on će odgovarati prema propisima koji uređuju takvu uslugu. Tako će organizator putovanja, ako je obavio uslugu pomorskog prijevoza, odgovarati u skladu s propisima koji uređuju pomorski prijevoz putnika. Europski zakonodavac odlučio se na uređenje ove materije s obzirom na to da CCV konvencija, zbog neslaganja država ugovornica oko temelja i ograničenja odgovornosti organizatora, nije imala učinak kakav je trebala imati te se nije ostvarila međunarodna harmonizacija.

Tako se 1990. godine donosi Direktiva Vijeća 90/314/EEZ o putovanjima, odmorima i kružnim putovanjima u paket aranžmanima, koja je kao direktiva minimalne harmonizacije ostavljala previše prostora za autonomiju država članica što je dovelo do neujednačenosti nacionalnih zakonodavstava.⁸ Direktiva iz 1990. poslužila je kao uzor hrvatskom zakonodavcu pri donošenju odredaba o ugovoru o organiziranju putovanja u Zakonu o obveznim odnosima (u daljnjem tekstu: ZOO), ali i za uređenje predmetne materije Europske Unije s obzirom na to da

2011/83/EU Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 90/314/EEZ, Službeni list Europske unije L 326/1

⁵ Unidroit, International Convention on Travel Contracts (CCV) (1970, Brussels), dostupno na: <https://www.unidroit.org/instruments/transport/ccv/>, 15.09.2024.

⁶ Marin J., *Primjena zakona o pružanju usluga u turizmu – što je novo za pružatelje i korsnike usluga paket - aranžmana i povezanih putnih aranžmana*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 58. br.173 (2019.), str. 155.

⁷ Germinal zlatni franak, kao obračunska jedinica koju koristi CCV, je zlatni franak težine 10/31 grama, a čistoće 900/1000. (članak 24. Konvencije) 50000 Germinal zlatnih franaka odgovara iznosu od današnjih cca 600.000€.

⁸ Marin, J.,, *op. cit.* u bilj. 6, str. 157.

se njena rješenja nalaze u Direktivi 2015/2302 Europskog parlamenta i Vijeća, koja je zamijenila Direktivu iz 1990.

2.2. Direktiva (EU) 2015/2302 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. 11. 2015. o putovanjima u paket-aranžmanima i povezanim putnim aranžmanima

Kako smo već spomenuli, Direktiva iz 1990. je bila direktiva minimalne harmonizacije što je dovelo do Direktive iz 2015. koja je potpuna suprotnost po tom pitanju, te je propis maksimalne harmonizacije, što znači da države članice ne smiju u svojem nacionalnom pravu odstupati od odredaba Direktive iz 2015., osim kada neka odredba Direktive iz 2015. izričito dopušta da se takvo odstupanje predvidi nacionalnim propisima. Direktiva iz 2015. je bila nužna i zbog očitog svjetskog razvitka koji je promijenio način pristupanja i konzumiranja određenih usluga (npr. razvoj interneta, sklapanje ugovora na daljinu, itd.). Još jedna važna razlika među dvije navedene Direktive leži u samom nazivu, odnosno predmetu direktiva jer Direktiva iz 2015. proširuje opseg Direktive iz 1990. i povezanih putnih aranžmana uz paket-aranžmane.⁹ Sama svrha Direktive iz 2015. jest doprinos pravilnom funkcioniranju unutarnjeg tržišta i ostvarivanju visoke i što jedinstvenije 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.¹⁰ Direktiva iz 2015. uvodi glavne promjene vezane uz izmjene cijena usluga paket-aranžmana te postavlja granicu za opravdano povećanje cijene na najviše 8% od prethodno ugovorene cijene. Takve odredbe u Direktivi iz 1990. nije bilo, ali je ZOO propisivao da, ako bi povećanje cijene iznosilo više od 10 %, putnik ima pravo na raskid ugovora bez obveze na naknadu štete i uz pravo na povrat uplaćene cijene.¹¹ Iz te odredbe je vidljivo snižavanje prava potrošača u nekim slučajevima. Također, treba napomenuti kako Direktiva iz 2015. koristi izraz „putnik“ za razliku od Direktive iz 1990. koja se koristi izrazom „potrošač“. Tako je, prema članku 3. točki 6. Direktive, „putnik“ svaka osoba koja želi sklopiti ugovor koji ulazi u područje primjene ove Direktive ili koja ima pravo putovati na temelju takvog ugovora.¹² Za podjelu načina ugovaranja paket-aranžmana iz prethodnog potpoglavlja važno je naglasiti da je za Direktivu

⁹ Trezner, Ž.,: *Primjena direktive (EU) 2015/2302 o putovanjima u paket-aranžmanima i povezanim putnim aranžmanima*, Zbornik sveučilišta Libertas, god 1-2 br. 1-2 (2017.), str. 309.

¹⁰ Direktiva iz 2015., čl. 1.

¹¹ Trezner, Ž.,, *op.cit.* u bilj. 9., str. 314.

¹² Direktiva iz 2015., čl. 3. t. 6.

iz 2015. irelevantno jesu li te usluge ponuđene putniku pa je on na njih pristao (što znači da je kombinaciju inicijalno kreirao organizator i takvu uslugu ponudio putniku koji je prihvaća) ili je putnik kreirao kombinaciju usluga kakva mu je potrebna i/ili kakvu želi (tzv. *taylor-made* odnosno *dynamic package*), a koja je onda u ugovoru objedinjena kao jedinstvena usluga (što znači da je putnik kreirao kombinaciju koju, sklapajući ugovor, organizator prihvaća izvršiti te ima iste posljedice kao da je kombinaciju izvorno kreirao taj organizator).¹³ Takvo uređenje također pravi razliku od Direktive iz 1990. u kojoj je bilo upitno postoji li *taylor-made* opcija dok Europski sud nije zauzeo stajalište da se izraz “unaprijed utvrđena kombinacija” iz Direktive iz 1990. treba tumačiti na način da obuhvaća i one kombinacije usluga koje su sastavili organizator putovanja i putnik najkasnije u vrijeme sklapanja ugovora o paket-aranžmanu, a ne nužno unaprijed, odnosno u nekom ranijoj fazi pregovaranja.

2.3. Zakon o pružanju usluga u turizmu

Zakonom o pružanju usluga u turizmu (u daljnjem tekstu: ZPUT) uređuju se usluge u turizmu, način i uvjeti za pružanje tih usluga, ugovor o putovanju u paket-aranžmanu te prava i obveze putnika i trgovaca u vezi s tim ugovorima. ZPUT pobliže definira se u kojem slučaju određene usluge čine paket-aranžman, a koje usluge ne spadaju u tu kategoriju. Tako ZPUT propisuje da paket-aranžman znači kombinaciju najmanje dviju različitih vrsta usluga putovanja za potrebe istog putovanja ili odmora ako:

- a) te usluge kombinira jedan trgovac, među ostalim na zahtjev ili u skladu s izborom putnika, prije nego što je sklopljen jedinstveni ugovor o svim uslugama ili
- b) neovisno o tome jesu li sklopljeni zasebni ugovori s pojedinačnim pružateljima usluga putovanja, ako se te usluge:
 - kupuju na jednoj prodajnoj točki i ako su odabrane prije nego što je putnik pristao platiti
 - nude, prodaju ili naplaćuju po paušalnoj ili ukupnoj cijeni
 - oglašavaju ili prodaju pod nazivom “paket aranžman” ili pod sličnim nazivom
 - kombiniraju nakon sklapanja ugovora kojim trgovac putniku daje pravo da bira između različitih vrsta usluga putovanja ili

¹³ Marin, J., *op.cit.* u bilj. 6, str. 167.

- kupuju od pojedinačnih trgovaca putem povezanih postupaka online rezerviranja kada trgovac s kojim je sklopljen prvi ugovor dostavlja ime putnika, podatke o plaćanju i adresu e-pošte drugom trgovcu ili trgovcima, a ugovor s drugim trgovcem ili trgovcima sklopljen je najkasnije 24 sata nakon potvrde rezervacije prve usluge putovanja.¹⁴

ZPUT definira ugovor o paket-aranžmanu kao ugovor kao cjelinu, ili, ako se paket-aranžman pruža u okviru zasebnih ugovora, svi ugovori koji obuhvaćaju usluge putovanja uključene u paket-aranžman (npr. ugovor o smještaju, ugovor o prijevozu).

ZPUT ne uređuje ugovor o paket-aranžmanu kao formalan ugovor iako je takvo uređenje postojalo u ZOO-u po uzoru na Direktivu iz 1990. godine. Svakako, organizator mora putniku, bez nepotrebnog odgađanja, nakon sklapanja ugovora dati primjerak ugovora (ako je sklopljen u pisanom obliku), odnosno potvrdu o tom ugovoru na trajnom nosaču podataka. U slučaju da je ugovor sklopljen uz istodobnu fizičku prisutnost ugovornih strana, putnik ima pravo zahtijevati primjerak ugovora.¹⁵ Ako je ugovor sklopljen izvan poslovnih prostorija, organizator mora putniku dati primjerak ugovora o putovanju u paket-aranžmanu ili potvrdu o tom ugovoru u papirnatom obliku ili, ako se putnik s time suglasi, na drugom trajnom nosaču podataka.¹⁶

U članku 28. ZPUT definira da se ugovorom o putovanju u paket-aranžmanu obvezuje trgovac pribaviti putniku paket-aranžman, a putnik se obvezuje platiti mu za to ugovorenu cijenu. Postoji obveza davanja predugovornih informacija prema kojoj je organizator ili prodavatelj dužan pružiti standardne informacije¹⁷ o putovanju putniku prije nego se on obveže ugovorom ili ponudom. Pružanje informacija je važno za definiranje koje se točno usluge nude i na koji način tako da kod putnika ne bi moglo doći do nerazumijevanja.

Isto tako ZPUT propisuje i kombinacije koje ne čine paket-aranžman (negativan element definicije paket-aranžmana) pa se tako paket-aranžmanom ne smatra kombinacija a) prijevoza putnika ili b) smještaja koji nije neodvojivi dio prijevoza putnika i nije u svrhe stanovanja ili c) iznajmljivanje automobila s bilo kojom drugom turističkom uslugom koja nije neodvojivi dio usluge putovanja u smislu točaka a), b) ili c) ako ta druga turistička usluga:

¹⁴ Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine, br. 130/17, 25/19, 98/19, 42/20, 70/21., čl. 7. t. 3.

¹⁵ ZPUT, čl. 31. st. 5.

¹⁶ ZPUT, čl. 31. st. 6.

¹⁷ Davaju se putem odgovarajućeg obrasca iz Priloga I. dijela A ili B ZPUT-a.

- a) ne čini znatan dio (minimalno 25%) vrijednosti kombinacije, nije oglašavana kao bitno obilježje kombinacije niti na neki drugi način predstavlja bitno obilježje kombinacije.
- b) je odabrana i kupljena nakon što je počelo izvršenje usluge putovanja opisane pod a), b) ili c).¹⁸

Nadalje, u čl. 39. utvrđuje da za izvršenje usluga putovanja obuhvaćenih ugovorom o putovanju u paket-aranžmanu odgovara organizator, bez obzira na to mora li te usluge izvršiti sam ili ih moraju izvršiti drugi pružatelji usluga putovanja. Dakle, odgovoran je za nesukladnost koja je po čl.7. definirana kao neizvršenje ili nepravilno izvršenje usluga putovanja. Ništetne su odredbe ugovora kojima se isključuje ili ograničuje odgovornost organizatora putovanja za štetu, ali postoji izuzetak. Tako je pravovaljana odredba ugovora kojom se ograničava iznos naknade štete kad šteta nije posljedica tjelesne ozljede ili je organizator nije namjerno ili nepažnjom prouzročio na iznos koji nije manji od trostruke ukupne cijene paket-aranžmana.¹⁹

ZPUT sadrži odredbe sastavljene po uzoru na Direktivu (EU) 2015/2302 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. 11. 2015. o putovanjima u paket-aranžmanima i povezanim putnim aranžmanima (u daljnjem tekstu: Direktiva iz 2015.), a koja je naslijedila Direktivu iz 1990. o kojoj je bilo govora u prethodnom potpoglavlju.

3. PROPISI PLOVIDBENOG PRAVA RELEVANTNI ZA UGOVOR O RIJEČNOM KRSTARENJU

Ugovor o riječnom krstarenju odnosno općenito plovidba unutarnjim vodama uređeni su na Europskoj i nacionalnoj razini relevantnim uredbama i zakonima. Pored propisa iz drugog poglavlja, relevantni su i propisi plovidbenog prava koje ćemo analizirati dalje u tekstu.

3.1. Propisi Europske Unije

- 3.1.1. Uredba (EU) br. 1177/2010 Europskog parlamenta i Vijeća d 24.studenoga 2010.o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe (EZ)br .2006/2004

Uredba (EU) br. 1177/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2010.o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe (EZ) br.

¹⁸ ZPUT, čl. 8. st. 1.

¹⁹ ZPUT, čl. 45. st. 2

2006/2004 (dalje u tekstu: Uredba iz 2010.) utvrđuje pravila za prijevoz morem i unutarnjim plovnim putovima s obzirom na nediskriminaciju među putnicima, nediskriminaciju osoba s invaliditetom, prava putnika u slučaju kašnjenja ili otkaza, minimalne informacije koje se trebaju pružiti i pritužbe.²⁰

U pogledu primjene Uredbe iz 2010., može se raditi: o putničkom prijevozu u kojem je luka ukrcaja smještena na državnom području države članice; o putničkom prijevozu kada je luka ukrcaja smještena izvan državnog područja države članice, a luka iskrcaja smještena je na državnom području države članice, pod uvjetom da uslugu prijevoza pruža prijevoznik Unije; o kružnom putovanju u slučajevima kada je luka ukrcaja smještena na državnom području države članice. Uredba se ipak ne primjenjuje na one putnike koji putuju: a) na brodovima koji prevoze do dvanaest putnika; b) na brodovima čija posada ne broji više od tri člana ili gdje je dužina ukupnog putničkog prijevoza manja od 500 metara u jednom pravcu; c) na ekskurziji ili aranžmanima za razgledavanje različitim od kružnog putovanja (krstarenja); d) na brodovima koji se ne pokreću mehaničkim sredstvima, kao i originalnim i individualnim replikama povijesnih putničkih brodova projektiranih prije 1965. godine, izgrađenim većim dijelom od originalnih materijala, namijenjenim do 36 putnika. Uredba iz 2010. u članku 3. definira “unutarnji plovni put” kao prirodno ili umjetno plovno unutarnje vodno tijelo ili sustav međusobno povezanih vodnih tijela, koji se koriste za prijevoz, kao npr. jezera, rijeke ili kanali ili svaka kombinacija istih. Također, definira i „kružno putovanje“ kao uslugu prijevoza morem ili unutarnjim plovnim putom koja se organizira isključivo u svrhu razonode ili rekreacije, dopunjena smještajem i drugim uslugama, koja obuhvaća više od dva noćenja na brodu u što svakako spada krstarenje rijekama.²¹

Uredba iz 2010. daje posebnu pozornost putnicima s invaliditetom ili smanjene pokretljivosti te regulira da prijevoznici i organizatori putovanja ne smiju odbiti prihvatiti rezervaciju, izdati ili drukčije osigurati putnu kartu niti ukrcati osobe na temelju invaliditeta ili smanjene pokretljivosti kao takve. Ipak, postoje dvije situacije kada se može odstupiti od primjene takve odredbe: a) kako bi se zadovoljili primjenjivi sigurnosni zahtjevi utvrđeni međunarodnim pravom, pravom Unije ili nacionalnim pravom ili kako bi zadovoljili sigurnosne zahtjeve koje utvrde nadležna tijela; b) u slučajevima kada, zbog konstrukcije putničkog broda ili lučke

²⁰ Uredba (EU) br. 1177/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2010. o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004, čl. 1., u skladu s Uredbom iz 2010. ZPUT u čl. 46. st. 1. alineja 4 propisuje neovisnost prava putnika na odštetu iz Uredbe od prava putnika na naknadu štete ili sniženje cijene propisano ZPUT-om ili međunarodnim konvencijama

²¹ Uredba iz 2010., čl. 3. t. (t)

infrastrukture i opreme, uključujući lučke terminale, ukrcaj, iskrcaj ili prijevoz spomenute osobe nije moguće obaviti na siguran ili operativno izvediv način.²² Ako dođe do takvog odbijanja rezervacije, prijevoznik i organizatori moraju poduzeti sve razumne mjere kako bi dotičnom putniku omogućili alternativnu vrstu prijevoza na kružnom putovanju istog prijevoznika.²³ U slučaju kada se osobi s invaliditetom ili osobi smanjene pokretljivosti, koja ima rezervaciju ili putnu kartu i koja ispunjava zahtjeve iz članka 11. stavka 2., ipak uskrati ukrcaj na temelju ove Uredbe, toj osobi i svakoj osobi u pratnji, nudi se mogućnost izbora između prava na povrat novca ili preusmjeravanja.²⁴

Kad je u pitanju otkaz ili kašnjenje putovanja u polasku, propisuje se obveza obavještanja putnika koji polaze iz lučkog terminala čim je to moguće, a u svakom slučaju najkasnije 30 minuta od vremena polaska predviđenog plovidbenim redom, a o očekivanom vremenu polaska i dolaska na odredište čim su te informacije poznate. Također, Uredba iz 2010. propisuje i obvezu pružanja obroka ili osvježavajućeg napitka u slučaju kašnjenja u polasku za više od devedeset minuta, a ako je to nužno, i obvezu osiguranja besplatnog smještaja za koji se prijevoznik može ograničiti na iznos do 80 eura po noćenju, za maksimalno tri noćenja.²⁵ Posebna se pozornost pridaje osobama s invaliditetom i osobama smanjene pokretljivosti. Ako prijevoznik razumno očekuje da će kružno putovanje biti otkazano ili će kasniti u polasku više od devedeset minuta, putniku se nude dvije opcije: a) preusmjeravanje do konačnog odredišta (prema uvjetima koji su usporedivi s onima iz sklopljenog ugovora o prijevozu, najranije moguće i bez dodatnih troškova) ili b) povrat cijene putne karte i, kad je to moguće, uslugu najranijeg mogućeg besplatnog prijevoza do prve točke polaska. Povrat se izvršava u roku od 7 dana u iznosu ukupnih troškova putne karte po cijeni po kojoj je ona kupljena, za dio puta koji nije izvršen odnosno dijelove puta koji nisu izvršeni, i za izvršen dio odnosno izvršene dijelove kada putovanje više ne služi svrsi u odnosu na putnikov prvobitni plan putovanja.²⁶

Također, tu je i mogućnost naknade cijene putne karte u slučaju kašnjenja u dolasku koja iznosi minimalno 25% od cijene putne karte kada kašnjenje traje najmanje: 1 sat (kad putovanje ne traje duže od 4 sata); 2 sata (kada putovanje traje više od 4, ali manje od 8 sati); 3 sata (kada

²² Uredba iz 2010., čl. 8. st. 1.

²³ Uredba iz 2010., čl. 8. st. 2.

²⁴ V. čl. 11. st. 1. i 2. Uredbe iz 2010.

²⁵ Uredba iz 2010. propisuje izuzeća za primjenu određenih odredbi pa se tako navedena odredba neće primjenjivati ako prijevoznik dokaže da su otkaz ili kašnjenje uzrokovani vremenskim uvjetima koji ugrožavaju sigurnu plovidbu brodom.

²⁶ Uredba iz 2010., čl. 18. st. 3.

putovanje traje više od 8, ali manje od 24 sata); 6 sati (kada putovanje traje duže od 24 sata).²⁷ Ako kašnjenje dvostruko premašuje navedene sate, naknada iznosi 50% od cijene putne karte. Za razliku od izvršavanja povrata u slučaju kašnjenja u polasku, pri kašnjenju u dolasku, naknada se isplaćuje u roku od mjesec dana od podnošenja zahtjeva. Što se tiče oblika, isplaćuje se u obliku vaučera i/ili drugih usluga, osim ako putnik ne zahtijeva naknadu u novcu. Prijevoznici mogu odrediti minimalan iznos ispod kojega se naknada neće isplatiti, a koji nije veći od 6 eura.²⁸ Uredba iz 2010. svojim odredbama ne sprečava putnike da u skladu s nacionalnim pravom, u odnosu na gubitak koji proizlazi iz otkaza ili kašnjenja prijevoznih usluga, traže odštetu na nacionalnim sudovima, uključujući i prema Direktivi iz 2015.

Prijevoznik se može osloboditi isplate naknade putnicima zbog kašnjenja ili otkaza putovanja ako dokaže postojanje vremenskih uvjeta koji ugrožavaju sigurnu plovidbu ili izvanrednih okolnosti koje sprečavaju uredno izvršenje putničkog prijevoza, a koje se ne bi mogle izbjeći čak ni da su poduzete sve razumne mjere.²⁹ Primjeri izvanrednih okolnosti navedeni su u preambuli, ali nije ograničen samo na te slučajeve pa se prijevozniku zapravo omogućuje široko navođenje događaja kao izvanrednih okolnosti.³⁰ Situacije s poplavama koje se događaju u nekim podunavskim zemljama (posebice Austriji i Mađarskoj) stvarni su primjer čl. 20. st. 3. i 4. prema kojima bi prijevoznici trebali biti oslobođeni plaćanja naknade putnicima zbog same ozbiljnosti i nepredvidivosti količine poplavljenih područja.

Prijevoznicima i operatorima terminala propisuje se obveza pružanja odgovarajućih obavijesti tijekom cijelog putovanja, u oblicima koji su dostupni svima i na istim jezicima na kojima su općenito obavijesti dostupne svim putnicima te osigurati da su obavijesti o pravima putnika javno dostupne na brodu, u luci i u lučkim terminalima ako je to moguće, uz posebnu pozornost na osobe s invaliditetom i smanjene pokretljivosti.³¹ Putnik, ako ima kakve pritužbe na putovanje ili uslugu, žalbu mora uložiti prijevozniku u roku od dva mjeseca od kada je usluga pružena ili je trebala biti pružena., a u roku od mjesec dana od dana primitka žalbe prijevoznik ili terminalni operator moraju izvijestiti putnika o tome je li žalba usvojena, odbijena ili se još razmatra. Konačno rješenje žalbe mora uslijediti najkasnije u roku od dva mjeseca od dana njezina primitka. Svaka država članica određuje jedno novo ili postojeće tijelo ili više takvih

²⁷ Također, čl. 19. neće se primjenjivati ako prijevoznik dokaže da su otkaz ili kašnjenje uzrokovani vremenskim uvjetima koji ugrožavaju sigurnu plovidbu brodom ili izvanrednim okolnostima koje sprečavaju uredno izvršenje putničkog prijevoza, a koje se ne bi mogle izbjeći čak ni da su poduzete sve razumne mjere.

²⁸ Uredba iz 2010. čl. 19. st. 6.

²⁹ Uredba iz 2010., čl. 20. st. 4.

³⁰ U preambuli su navedeni: požari, potresi, teroristički napadi, ratovi, pobune, spašavanje na moru, itd.

³¹ Uredba iz 2010., čl. 22. i 23.

tijela odgovornih za izvršenje Uredbe iz 2010. s obzirom na putnički prijevoz i kružna putovanja iz luka smještenih na njezinom državnom području i putnički prijevoz iz treće zemlje do takvih luka.³² Tijela poduzimaju mjere potrebne za osiguravanje usklađenosti s Uredbom iz 2010. Država članica može odlučiti hoće li se pritužbe prvo podnositi prijevozniku ili operatoru terminala i/ili će nacionalno tijelo za izvršenje ili neko drugo nadležno tijelo koje odredi država članica djelovati kao žalbeno tijelo za pritužbe koje nisu riješene u gore navedenim rokovima.

3.2. Hrvatski nacionalni propisi

3.2.1. Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda

Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda (dalje u tekstu: ZPLUV) uređuje vodni promet na unutarnjim vodama Republike Hrvatske, sigurnost plovidbe unutarnjim vodama, pravni status, zaštita voda od onečišćenja s plovila, način upravljanja vodnim putovima, lukama i pristaništima unutarnjih voda, materijalnopravni odnosi koji se odnose na sve objekte unutarnje plovidbe, postupci upisa plovila i plutajućih objekata, poslovi prijevoza i ugovaranje prijevoza, inspeksijski nadzor te druga pitanja koja se odnose na plovidbu i luke unutarnjih voda.³³ S obzirom na to da su vodni putovi, luke unutarnjih voda i razvitak unutarnje plovidbe od gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku, strategiju razvitka riječnog prometa donosi Hrvatski sabor. U uvodu je već navedeno da se riječni brodovi razlikuju po dimenzijama od morskih pa tako ZPLUV definira „brod unutarnje plovidbe“ kao plovilo namijenjeno isključivo plovidbi unutarnjim vodama čija je duljina dvadeset metara i više, ili je umnožak duljine, širine i gaza zapremina od 100 m³ i više, ili je ovlašteno prevoziti više od 12 putnika, ili se koristi za tegljenje (tegljač), potiskivanje (potiskivač) ili pokretanje bočnih sastava na unutarnjim vodama bez obzira na duljinu i zapremninu, te plutajuće postrojenje.³⁴ Prema propisima ZPLUV-a, unutarnje vode čine sve stajaće i tekuće vode kao što su rijeke, kanali i jezera, osim rijeka jadranskog sliva do granice do koje su one plovne s morske strane.³⁵ Međunarodni vodni putovi u Republici Hrvatskoj su:

– vodni put rijeke Dunav od rkm 1295+500 do rkm 1433+100

³² Uredba iz 2010., čl. 25.

³³ Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda NN 144/21 na snazi od 04.01.2022., čl. 1. st. 1.

³⁴ ZPLUV., čl. 5. t. 3.

³⁵ ZPLUV, čl. 5. t. 79.

- vodni put rijeke Drave od rkm 0+000 do rkm 70+000
- vodni put rijeke Save od rkm 210+800 do rkm 594+000
- vodni put rijeke Kupe od rkm 0+000 do rkm 5+900
- vodni put rijeke Une od rkm 0+000 do rkm 15+000,

dok je međudržavni vodni put u Republici Hrvatskoj:

- vodni put rijeke Drave od rkm 70+000 do rkm 198+600.³⁶

Prijevoz putnika ili stvari unutarnjim vodama obavlja se kao javni prijevoz za koji prijevoznik mora imati svjedodžbu ili kao prijevoz za vlastite potrebe od strane broдача koji je registriran za djelatnosti unutarnje plovidbe sa sjedištem u Republici Hrvatskoj ili drugoj članici Europske Unije. Prijevoznik može javni prijevoz obavljati uz odobrenje Ministarstva izdano u upravnom postupku. Prijevoz unutarnjim plovnim putovima u međunarodnom prometu mogu obavljati domaći prijevoznici, prijevoznici Unije i strani prijevoznici u međudržavnom prijevozu i provožu prema odredbama ZPLUV-a i međunarodnih propisa.³⁷ Važno je uočiti da ZPLUV propisuje da se na ugovore u domaćem prijevozu putnika primjenjuju odredbe zakonika kojima se uređuju poslovi pomorstva čime upućuje na Pomorski zakonik koji je nacionalni propis Republike Hrvatske za uređenje poslova pomorstva.³⁸ Moglo bi se reći da ZPLUV uređuje prometovanje i samo uređenje unutarnjih voda, a za postupanje vezano uz obveznopravne odnose koji proistječu iz ugovora, uključujući i ugovor o prijevozu putnika, upućuje na Pomorski zakonik čije će se odredbe detaljnije analizirati u nastavku teksta.

3.2.2. Pomorski zakonik

Pomorski zakonik uređuje ugovor o prijevozu putnika u čl. 598. do 633.³⁹ Prijevoz putnika jedna je od usluga koja, zajedno s uslugom smještaja i drugim mogućim uslugama, čini ugovor o paket-aranžmanu o kojem je bilo govora u drugom poglavlju ovog rada. Za tu svrhu, Pomorski zakonik definira „prijevoznika“ kao osobu koja sklapa ugovor o prijevozu ili u čije ime se taj ugovor sklapa, bilo da on sam obavlja prijevoz, bilo da ga obavlja preko stvarnog prijevoznika

³⁶ ZPLUV, čl. 135. st. 1.

³⁷ ZPLUV, čl. 225.

³⁸ ZPLUV, čl. 227.

³⁹ Pomorski zakonik, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19.

u kojem slučaju je „stvarni prijevoznik“ osoba različita od prijevoznika (vlasnik broda, naručitelj, osoba koja iskorištava brod).⁴⁰ Ugovorom o prijevozu putnika prijevoznik se obvezuje putnika prevesti brodom, a putnik za to platiti prevozninu. Pomorski zakonik propisuje da je prijevoznik dužan izdati putnu kartu koja može biti izdana i u elektroničkom obliku.⁴¹ Predmnijeva se da sadržaj putne karte odgovara sklopljenom ugovoru, dok se ne dokaže suprotno. Također, Pomorski zakonik propisuje da se, putna karta izdana na ime, ne može prenijeti na drugu osobu bez pristanka prijevoznika.⁴² Člankom 606. propisuje se primjena Uredbe iz 2010., osim u slučajevima kada putnik: putuje na plovnom objektu koji je ovlašten prevoziti najviše 12 osoba; na plovnom objektu čija posada broji 3 člana ili gdje je dužina ukupnog putničkog prijevoza manja od 500 metara u jednom pravcu; na ekskurziji ili aranžmanima za razgledavanje različitim od kružnog putovanja; na brodovima koji se ne pokreću mehaničkim sredstvima, kao i originalnim i individualnim replikama povijesnih putničkih brodova projektiranih prije 1965. godine, izgrađenim većim dijelom od originalnih materijala, namijenjenim do 36 putnika. Riječ je o izuzecima koje predviđa i sama Uredba iz 2010.

U prometu unutarnjim plovnim putovima i morem, iznimno je važno pitanje odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika, o čemu više u narednom poglavlju.

4. ODGOVORNOST ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA

4.1. Domaća plovidba

Kako je već ranije navedeno, ZPLUV propisuje da se, na pitanja koja njime nisu uređena, primjenjuju odredbe zakonika koji uređuje pomorstvo, odnosno Pomorskog zakonika se odredbe o odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika traže u Pomorskom zakoniku.⁴³

⁴⁰ Pomorski zakonik, čl. 598. t. 1. i 3.

⁴¹ Pomorski zakonik, čl. 601.

⁴² Pomorski zakonik, čl. 604.

⁴³ *Supra*, t. 3.2.1.

4.1.1. Pravni temelj i ograničenje odgovornosti

U dijelu Pomorskog zakonika o ugovorima o pomorskom plovidbenom poslu, čije usluge svakako čine dio ugovora o riječnom krstarenju, propisuje se odgovornost prijevoznika za smrt ili tjelesne ozljede putnika ako se štetni događaj dogodio za vrijeme prijevoza. S obzirom na to da se radi o načelu dokazane krivnje, osoba koja traži naknadu štete mora dokazati da se, događaj koji je prouzročio štetu, dogodio za vrijeme prijevoza i visinu štete.⁴⁴ Prijevoznik isto tako odgovara i u slučaju štete koju naprave osobe koje rade za njega za obavljanja svojih dužnosti. Prijevoznik je odgovoran i u slučaju kada prijevoz, u cijelosti ili dijelom, povjeri stvarnom prijevozniku, kako i za radnje i propuste osoba koje rade za stvarnog prijevoznika. U slučaju da se tužba za naknadu štete podnese protiv prijevoznika i stvarnog prijevoznika, oni odgovaraju solidarno.⁴⁵ Prema načelu pretpostavljene krivnje prijevoznik odgovara ako je smrt ili tjelesna ozljeda putnika nastala neposredno ili posredno zbog sudara, nasukanja, brodoloma, eksplozije, požara ili mana broda. No, u slučaju da prijevoznik uspije dokazati da su smrt ili tjelesna ozljeda putnika u cijelosti ili djelomično prouzročeni krivnjom putnika ili njegovim ponašanjem, koje se ne može smatrati uobičajenim, sud će isključiti, odnosno ublažiti prijevoznikovu odgovornost. Tražbine za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika postavljene protiv vlasnika, brodara, zakupca ili poslovođe, osigurane su pomorskim privilegijem. Brodovlasnik za te tražbine odgovara i stvarnopravno, odnosno brodom u vezi s kojim je tražbina nastala.

Na ugovornu odgovornost primjenjuje se sustav ograničenja ugovorne odgovornosti (kada prijevoznik može, a ne mora biti ujedno i brodar). Prijevoznicima iz ovih ugovora dopušta se dodatno, posebno ograničenje odgovornosti u pogledu tražbina koje se tiču putnika. Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika ograničena je na 175.000 obračunskih jedinica Posebnih prava vučenja⁴⁶ po putniku i putovanju, ali prijevoznik gubi pravo na to ograničenje ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta koje je napravio namjerno ili bezobzirno znajući da bi šteta mogla nastati.⁴⁷ Pomorski zakonik propisuje da prijevoznik i putnik mogu izričito ugovoriti višu granicu odgovornosti od gore navedene. Ako je tužba podnesena protiv osoba koje rade za prijevoznika, one se mogu koristiti

⁴⁴ Pomorski zakonik, čl. 613. st. 2.

⁴⁵ Pomorski zakonik, čl. 614. st. 6.

⁴⁶ Eng. *Special Drawing Rights* (dalje u tekstu: SDR) - međunarodna obračunska jedinica koju je utvrdio i definirao Međunarodni monetarni fond

⁴⁷ Pomorski zakonik, čl. 623. st. 1.

ograničenjem ili isključenjem odgovornosti na koje se može pozvati prijevoznik prema odredbama Pomorskog zakonika, ali se ne mogu pozvati na ograničenje iz istih razloga gore navedenih za prijevoznika. Prema Pomorskom zakoniku, granice vrijede za ukupnu svotu odštete koja se može postići iz svih ugovornih i izvanugovornih tužbi podnesenih na ime smrti ili tjelesne ozljede putnika.⁴⁸ Ništave su sve odredbe sklopljene prije nastanka smrti ili tjelesne ozljede putnika, a kojima je ugovoreno oslobađanje prijevoznika od odgovornosti ili niža granica odgovornosti.

Prijevoznik može ujedno biti i brodar koji, prema Pomorskom zakoniku, odgovara za obveze koje nastanu u vezi s plovidbom i iskorištavanjem broda, osim ako Zakonikom nije drugačije određeno.⁴⁹ Za svrhe Pomorskog zakonika, u članku 5., “brodar” je definiran kao fizička ili pravna osoba koja je kao posjednik broda nositelj plovidbenog pothvata, s tim što se pretpostavlja, dok se ne dokaže suprotno, da je to osoba koja je u upisnik brodova upisana kao vlasnik broda. Za potrebe dijela o odgovornosti brodarka, brodar uključuje vlasnika broda, naručitelja prijevoza u brodarkom ugovoru, zakupoprimalca i poslovođu broda. Tražbine zbog smrti i tjelesne ozljede, uz ostale, podliježu ograničenju odgovornosti čak i ako je podignuta tužba, na temelju ugovora ili izvan ugovora, na osnovi regresa ili jamstva.

Brodar ne može ograničiti svoju odgovornost u slučaju smrti ili tjelesne ozljede osobe koju je zaposlio. Isto tako, brodar gubi pravo na ograničenje odgovornosti ako se dokaže da je šteta nastala zbog radnje ili propusta brodarka, koje je napravio namjerno ili bezobzirno znajući da će šteta vjerojatno nastati.⁵⁰

Pomorskim zakonikom je propisano na koji se način obračunavaju granice odgovornosti za pojedine tražbine, a u ovom dijelu naglasak je na tražbinama zbog smrti i tjelesne ozljede putnika. U tom slučaju granica odgovornosti brodarka za tražbine zbog smrti i tjelesne ozljede putnika na brodu, koje su nastale iz istog događaja, iznosi 175.000 SDR pomnoženih s brojem putnika koje je brod ovlašten prevoziti temeljem upisnog lista. Pomorski zakonik je definirao “tražbinu zbog smrti ili tjelesne ozljede na brodu” kao svaku tražbinu koju istakne osoba koja se prevozi brodom ili za njezin račun: na temelju ugovora o prijevozu putnika, ili koja uz pristanak brodarka prati neko vozilo ili žive životinje na temelju ugovora o prijevozu robe.⁵¹ Brodar je dužan osnovati fond ograničene odgovornosti ako želi ograničiti svoju odgovornost.

⁴⁸ Pomorski zakonik, čl. 628. st. 1.

⁴⁹ Pomorski zakonik, čl. 385.

⁵⁰ Pomorski zakonik, čl. 390. st. 1.

⁵¹ Pomorski zakonik, čl. 392. st. 2.

Fond ograničene odgovornosti broдача je pravni institut namijenjen prvenstveno osiguranju potraživanja oštećenih osoba u slučaju štete koju je skrivio broдар (brodovlasnik).⁵² Fond se osniva u visini gore navedenih iznosa uvećanih za kamate koje teku od dana događaja iz kojeg je nastala odgovornost do dana osnivanja fonda. Može se osnovati ili polaganjem svote novca ili pružanjem jamstva. Osoba koja je istakla tražbinu prema tako osnovanom fondu ne može ostvariti prava u odnosu na takvu tražbinu prema ostaloj imovini osobe u čije ime se osnovao fond, dakle, može isticati tražbinu samo prema iznosu iz fonda ograničene odgovornosti.⁵³ Zaplijenjena ili zaustavljena imovina ili brod osobe za čiju korist je osnovan fond, radi tražbina koje se mogu namiriti iz tog fonda, moraju se osloboditi nakon osnivanja fonda jer fond pruža određeno jamstvo da se iz njega može podmiriti tražbina. Ako je fond osnovan u inozemstvu, na domaćem sudu jest da procjeni jesu li vjerovnikovi interesi dovoljno zaštićeni i oslobodi imovinu ako jesu.

Što se tiče samog postupka ograničenja broдареве odgovornosti, pokreće se na prijedlog osobe, koja je, prema odredbama Pomorskog zakonika, ovlaštena ograničiti svoju odgovornost. Radi se o izvanparničnom postupku kojeg provodi sudac pojedinac stvarno nadležnog suda. Mjesno je nadležan sud na čijem području se vodi upisnik brodova u kojem je brod upisan, a ako je brod strane države pripadnosti, mjesnu nadležnost ima sud na čijem području je brod zaustavljen, odnosno sud na čijem području su položena sredstva za osnivanje fonda ako brod nije zaustavljen.⁵⁴ Pomorski zakonik ne dopušta sporazum o mjesnoj nadležnosti u postupku ograničenja odgovornosti. Ako sud, nakon podnošenja prijedloga broдача, utvrdi da nije udovoljeno uvjetima za korištenje ograničenjem odgovornosti propisanim Zakonikom, donijet će rješenje o odbijanju podnesenog zahtjeva. U slučaju da sud utvrdi da se sredstvima iz fonda neće moći raspolagati u korist vjerovnika, odbacit će zahtjev za osnivanje fonda, ali će nastaviti s postupkom ograničenja odgovornosti kao da predlagatelj nije ni imao namjeru osnovati fond, ako su za to ispunjeni uvjeti.⁵⁵ Ako sud utvrdi da je zahtjev za pokretanje postupka ograničene odgovornosti u skladu s Pomorskim zakonikom, donijet će rješenje kojim odobrava ograničenje odgovornosti. Isto tako, ako utvrdi da će se sredstvima iz fonda moći slobodno raspolagati u korist vjerovnika, donijet će rješenje kojim odobrava osnivanje fonda nakon kojeg će pozvati predlagatelja da u roku od petnaest dana od dostave tog rješenja, podnese sudu dokaze da je

⁵² Vuković, A., *O obvezi osnivanja fonda ograničene odgovornosti*, Pomorstvo, god. 26 br. 2 (2012.) str. 335.

⁵³ Pomorski zakonik, čl. 398. st. 1.

⁵⁴ Pomorski zakonik, čl. 401. st. 3. i 4.

⁵⁵ Pomorski zakonik, čl. 403. st. 2.

stavio na slobodno raspolaganje suda sredstva odobrena za osnivanje fonda.⁵⁶ Fond ograničene odgovornosti smatra se osnovanim danom predaje takvih dokaza, a sud mora donijeti rješenje kojim utvrđuje da je osnovan fond, u roku od 24 sata od dostave dokaza. Nakon osnivanja fonda ograničene odgovornosti ne može se više tražiti pokretanje redovitog ovršnog postupka, dok će sud dopustiti ovrhu ako je doneseno rješenje o ograničenju odgovornosti bez osnivanja fonda, ali samo do svote ograničenja odgovornosti i ako je predlagatelj podnio dokaze predviđene Pomorskim zakonikom.⁵⁷ Prema čl. 409. st. 3. Pomorskog zakonika smatra se da predlagatelj osnivanja fonda i vjerovnici priznaju da prijavljena tražbina postoji i da se može namiriti iz fonda, osim ako to ne ospore podneskom ili usmeno na ročištu do zaključenja ročišta za ispitivanje tražbina. U slučaju da vjerovnik osporava da je njegova tražbina podvrgnuta ograničenju odgovornosti predlagatelja, a on se s time ne složi, sud će rješenjem uputiti vjerovnika da u roku od 30 dana od dana dostave rješenja podnese tužbu protiv predlagatelja.⁵⁸ Isto rješenje Pomorski zakonik predviđa i u slučaju da predlagatelj ospori visinu ili postojanje vjerovnikove tražbine. Za suđenje u tim sporovima mjesno je nadležan isključivo sud na čijem se području nalazi sud koji provodi postupak ograničenja odgovornosti.⁵⁹

4.1.2. Zastara tražbina

Tražbine iz ugovora o prijevozu putnika i prtljage zastarijevaju nakon proteka dvije godine. Vrijeme zastare počinje teći :

- u slučaju tjelesne ozljede – od dana iskrcaja putnika,
- u slučaju smrti - od dana kada je brod stigao ili trebao stići u luku u kojoj se putnik namjeravao iskrcati,
- u slučaju tjelesne ozljede koja se dogodila u tijeku prijevoza, a zbog koje je putnik umro nakon iskrcaja – od dana smrti putnika, ali ako se tužba za naknadu štete ne podnese u roku od tri godine od dana iskrcaja, gubi se pravo na naknadu.⁶⁰

⁵⁶ Pomorski zakonik, čl. 405. st. 2.

⁵⁷ Pomorski zakonik, čl. 407. st. 3. i 4.

⁵⁸ Pomorski zakonik, čl. 410. st. 1.

⁵⁹ Pomorski zakonik, čl. 414.

⁶⁰ Pomorski zakonik, čl. 673. st. 5. t. 2.

4.2. Međunarodna plovidba

Propisi koji reguliraju odgovornost za smrt i tjelesne ozljede putnika u međunarodnoj plovidbi mogu se podijeliti na reguliranje u plovidbi morem i reguliranje u plovidbi unutarnjim plovnim putovima. Na plovidbu morem primjenjuju se Atenska konvencija iz 2002. sa svojim protokolima i Uredba 392 iz 2009. o odgovornosti prijevoznika u prijevozu putnika morem u slučaju nesreća, a za prijevoz unutarnjim plovnim putovima važna je Strazburška konvencija o ograničenju odgovornosti u unutarnjoj plovidbi iz 2012. godine (dalje u tekstu: CLNI 2012.).⁶¹ Republika Hrvatska nije ratificirala CLNI 2012. pa se u međunarodnom prijevozu putnika unutarnjim plovnim putovima, kad nema relevantnog međunarodnog propisa, primjenjuje i dalje Pomorski zakonik.

Kad se radi o tražbinama za smrt i tjelesne ozljede putnika koje su proizašle iz različitih događaja, CLNI 2012. izvorno propisuje ograničenje odgovornosti vlasnika broda u iznosu od 100.000 SDR pomnoženih: s brojem putnika koje je brod ovlašten prevoziti ili ako ta informacija nije točno naznačena, s brojem putnika koje je brod stvarno prevezio u trenutku štetnog događaja.⁶² Svakako, iznos ograničenja odgovornosti ne smije biti ispod 2 000 000 SDR. Izmjenama u 2024. godini, a koje stupaju na snagu u ožujku 2025., promijenili su se iznosi ograničenja odgovornosti što je rezultiralo povećanjem gore navedenih iznosa.⁶³ Brojke nisu značajne, ali svakako dovode do promjene. Dakle, stupanjem izmjena na snagu 2025., odgovornost vlasnika broda ograničava se na iznos od 112.600 SDR pomnoženih: s brojem putnika koje je brod ovlašten prevoziti ili ako ta informacija nije točno naznačena, s brojem putnika koje je brod stvarno prevezio u trenutku štetnog događaja, što je 12 600 SDR više nego u sadašnjoj odredbi. Iznos ograničenja ispod kojeg se svakako ne može ići, bit će 2 252 000 SDR.

“Vlasnik broda” je, za svrhe ovih odredbi, vlasnik, zakupoprimac kojem je povjerena uporaba broda, kao i operater broda. Za potrebe tih odredbi, CLNI 2012. pojašnjava da su tražbine za smrt i tjelesne ozljede putnika, tražbine istaknute od strane osobe koja se prevozila tim brodom temeljem ugovora o prijevozu ili, uz pristanak prijevoznika, išla kao pratnja živim životinjama

⁶¹ *Strasbourg Convention of 2012 on the Limitation of Liability in Inland Navigation*, CLNI 2012. (Njemačka, Belgija, Luksemburg, Srbija, Švicarska, Mađarska i Nizozemska), dostupno na: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-2012-inf04e.pdf>, 25.09.2024.

⁶² CLNI 2012., čl. 8. st. 1.

⁶³ *Strasbourg Convention of 2012 on the Limitation of Liability in Inland Navigation (CLNI 2012), updated following the revision of the limits of liability of 1 June 2024 (effective 1 March 2025.)*, dostupno na: https://www.ccr-zkr.org/files/clni/clni_2012_en_revisee.pdf, 25.09.2024.

koje su se prevozile temeljem ugovora o prijevozu robe. Također, propisuje mogućnost osnivanja fonda pa tako svaka osoba za koju se tvrdi da je odgovorna može osnovati jedan ili više fondova kod nadležnog suda ili druge nadležne vlasti u bilo kojoj državi stranci, a fond mora biti osnovan za iznos ograničenja odgovornosti kako je izračunato po gore navedenim odredbama, zajedno s kamatama od dana nastanka odgovornosti do dana osnivanja fonda.⁶⁴ Ipak, može se pozivati na ograničenje odgovornosti i onda kada nije osnovan fond, ali čl.11. CLNI 2012. daje mogućnost državam potpisnicama da svojim domaćim pravom predvide obvezu osnivanja fonda za ograničenje odgovornosti pred svojim sudovima.

CLNI 2012. primjenjuje se na ograničenje odgovornosti vlasnika broda, odnosno broдача ako je brod plovio unutarnjim vodama države ugovornice. S obzirom da se za Hrvatsku u međunarodnoj plovidbi primjenjuje Pomorski zakonik, ratifikacija CLNI 2012. bi išla u korist prijevoznicima odnosno brođarima jer je njome postavljen niži iznos ograničenja odgovornosti za slučaj smrti i tjelesne ozljede putnika. Razlika je u 175 000 SDR koje propisuje Pomorski zakonik i 100 000 SDR, odnosno 112.600 SDR (nakon ožujka 2025.) koje propisuje CLNI 2012. Među potpisnicama CLNI 2012. nalaze se Srbija i Mađarska koje su plovno povezane sa Hrvatskom te čine rutu za međunarodnu plovidbu njihovim unutarnjim plovnim putovima što bi bio još jedan razlog za ratifikaciju od strane Hrvatske.

Usporedbe radi, prikazat ćemo kako stoji odgovornost prijevoznika/brođara za smrt i tjelesne ozljede putnika u njemačkom pravnom poretku na primjeru uvjeta poslovanja njemačke kruzink kompanije A-rosa.⁶⁵ Uvjetima poslovanja kompanija A-rosa određuje da neće biti odgovorna, između ostalog, za tjelesne ozljede nastale u vezi s uslugama u kojima je djelovala samo kao posrednik (npr. posjet kazalištu, izleti) ako su te usluge izričito navedene kao vanjske (zasebne) usluge, odnosno nisu dogovorene unutar usluga putovanja. Međutim, prema odredbi 12.4., ako je kompanija A-rosa ugovorni ili stvarni prijevoznik u vezi s putovanjem, ili se smatra takvim prema zakonskim odredbama, odgovorna je za tjelesne ozljede putnika prema odredbama njemačkog Trgovačkog zakonika⁶⁶ (dalje u tekstu: HGB).

Njemačka uređuje ograničenje odgovornosti njemačkim Zakonom o unutarnjoj plovidbi (dalje u tekstu: njemački ZUP). Njemački ZUP čl. 5k uređuje iznose općeg ograničenja odgovornosti

⁶⁴ CLNI 2012., čl. 12. st. 1.

⁶⁵ Dostupno na: https://www.rosa-cruises.com/fileadmin/media/02_assets/01_downloads/A-ROSA_Terms_and_Conditions_2024.pdf, 27.09.2024.

⁶⁶ Njemački Trgovački zakonik, dostupno na: https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_hgb/index.html#gl_p3246, 27.09.2024.

brodara, dakle u situaciji kad je kruzing kompanija ujedno i brodar.⁶⁷ Tako propisuje ograničenje za smrt i tjelesne ozljede osoba koje su se prevozile brodom temeljem ugovora o prijevozu ili kao pratnje živim životinjama temeljem ugovora o prijevozu robe. Ograničenje iznosi 100.000 SDR pomoženih s brojem putnika koje je brod ovlašten prevoziti, ali ako taj broj nije specificiran, uzima se točan broj putnika koje je brod prevezio u trenutku štetnog događaja. Svakako, iznos odgovornosti iznosi najmanje 2 milijuna SDR. Navedene su odredbe u skladu s odredbama CLNI 2012. koju je Njemačka ratificirala pa kompanija A-rosa, u slučaju kad je ujedno i brodar, odgovora po iznosima opće odgovornosti kako i potpisnice CLNI 2012. Može se postaviti pitanje hoće li Njemačka uskladiti iznose s izmjenama iznosa ograničenja odgovornosti iz CLNI 2012. koje stupaju na snagu 2025. godine.

U pogledu posebnog ograničenja odgovornosti prijevoznika, dakle kad je kruzing kompanija prijevoznik ili stvarni prijevoznik, njemački ZUP se u čl. 77. poziva na odredbe HGB-a koje se navode dalje u tekstu.⁶⁸

HGB propisuje odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika ako se, događaj koji je prouzročio štetu, dogodio za vrijeme prijevoza i zbog greške ili nemara prijevoznika. No, ako je šteta posljedica pomorske nezgode, presumira se greška ili nemar prijevoznika.⁶⁹ U odstupanju od navedene odredbe, prijevoznik je, prema odredbama HGB-a, odgovoran za smrt i tjelesne ozljede putnika čak i ako događaj nije greška ili nemar prijevoznika, ako se događaj dogodio tijekom prijevoza i iznos štete ne prelazi 250.000 SDR. Međutim, prijevoznik se može osloboditi takve odgovornosti prema čl. 538. ako: je događaj nastao kao posljedica rata, građanskih nemira ili izvanredne i neizbježne prirodne katastrofe koju je bilo nemoguće spriječiti; ili je nesreću namjerno prouzrokovala treća osoba.

U pogledu posebnog ograničenja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika, HGB propisuje da iznos ne smije prelaziti 400.000 SDR po putniku po događaju. Ipak, može se odstupiti od navedne odredbe te ograničiti odgovornost na iznos od 250.000 SDR po putniku po događaju ako su smrt ili tjelesne ozljede posljedica:

1. rata, građanskog rata, revolucija, neprijateljskih dijela protiv/od zaraćene sile
2. uhićenja, zapljena, posljedica istih ili bilo kakvog pokušaja prijetnje
3. napuštene mine, bomba ili drugog napuštenog ratnog oružja

⁶⁷ Njemački ZUP, čl. 5k, dostupno na: https://www.gesetze-im-internet.de/binschprg/_5k.html, 27.09.2024.

⁶⁸ Njemački ZUP, čl. 77., dostupno na: https://www.gesetze-im-internet.de/binschprg/_77.html, 28.09.2024.

⁶⁹ HGB, čl. 538. st. 1.

4. napada od strane terorista ili osoba koje djeluju iz političkih motiva kao i svih mjera poduzetih za sprečavanje takvih napada
5. oduzimanja i izvlaštenja.

Dakle, kompanija A-rosa se prema njemačkim propisima može osloboditi/umanjiti odgovornost u više, točno određenih slučajeva, što CLNI 2012. nema propisano u svojim odredbama.

Međutim, ako se dogodi da više putnika smrtno strada ili pretrpi tjelesne ozljede u gore navedenim situacijama (1-5.), iznos od 250.000 SDR po putniku i događaju zamijenit će se iznosom od 340 milijuna SDR po brodu i događaju ako je drugi iznos, u tom slučaju, niži. S obzirom da je za situacije od 1 do 5 propisano ograničenje odgovornosti u iznosu od 250.000 SDR po putniku i događaju, drugi iznos će biti niži ako je smrtno stradalo/ozlijeđeno više od 1360 putnika u kojem se slučaju, prijevoznikova odgovornost ograničava na 340 milijuna SDR po brodu i događaju što svakako štiti prijevoznika u velikim havarijama.

5. ZAKLJUČAK

Ugovor o riječnom krstarenju čini složen pravni institut koji obuhvaća različite aspekte pružanja usluga u turizmu. Iako ne postoji precizna definicija ovog ugovora, može se zaključiti da je riječ o specifičnom obliku ugovora o paket-aranžmanu, gdje se pružatelj usluge i putnik dogovaraju o destinacijama, uslugama, pravima i obvezama obje strane. Iako riječna krstarenja imaju svoje specifičnosti, uključujući ograničenja vezana uz plovnost rijeka i veličinu brodova, njihova popularnost raste zbog mogućnosti personaliziranih i intimnijih putničkih iskustava i ekonomičnosti same plovidbe. U budućnosti bi trebalo još više doći do razvitka krstarenja rijekama kako tehnologija bude napredovala i istraživala se nova područja i mogućnosti za povezivanje destinacija unutarnjim plovnim putovima.

U pogledu uređenja odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika, analizom odredbi Pomorskog zakonika u kontekstu domaće plovidbe i odgovornosti brodara, jasno je da zakon pruža čvrst pravni okvir za regulaciju odnosa u vezi s plovidbom i iskorištavanjem brodova. Ključna je uloga prijevoznika/brodara kao nositelja odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika, osim u iznimo propisanim slučajevima. Pomorski zakonik omogućava prijevoznicima/brodarima ograničenje odgovornosti, osim u slučajevima kada je šteta prouzročena namjerno ili uslijed krajnje nepažnje. Ova mogućnost ograničenja odgovornosti,

kroz osnivanje fonda ograničene odgovornosti, pruža zaštitu prijevozniku/brodaru, ali istovremeno osigurava i prava oštećenih osoba kroz sredstva iz fonda. Posebno je važno istaknuti da su propisane granice odgovornosti jasno definirane, ali ne i usklađene s međunarodnim standardima, što može dovesti do određenih tegoba u međunarodnoj plovidbi.

Analiza propisa koji reguliraju odgovornost za smrt i tjelesne ozljede putnika u međunarodnoj plovidbi pokazuje da postoji značajna razlika između regulative za plovidbu morem i unutarnjim plovnim putovima. Dok se za pomorski prijevoz primjenjuju Atenska konvencija iz 2002. i Uredba 392/2009, na unutarnjim plovnim putovima važnu ulogu igra Strasburška konvencija (CLNI 2012.). CLNI 2012. je konvencija koja uređuje ograničenje odgovornosti brodovlasnika, odnosno brodarka u unutarnjoj plovidbi, ali s obzirom da je Hrvatska nije ratificirala, u međunarodnoj plovidbi se i dalje primjenjuje Pomorski zakonik, što može dovesti do neujednačenosti u praksi. CLNI 2012. postavlja niže limite općeg ograničenja odgovornosti za brodovlasnike (brodarka), što bi im bilo od koristi u slučaju ratifikacije od strane Hrvatske, posebno u usporedbi s trenutnim iznosima propisanim Pomorskim zakonikom. Nadalje, zemlje poput Srbije i Mađarske, koje su plovno povezane s Hrvatskom, već su potpisnice CLNI 2012., što je dodatni argument za ratifikaciju ove konvencije. U prijašnjem je poglavlju, na primjeru njemačke kruzing kompanije A-rosa, prikazan zanimljiv primjer regulative gdje su iznosi općeg ograničenja odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede putnika usklađeni s CLNI 2012., ali s posebnim dodatnim ograničenjima i mogućnostima oslobađanja od odgovornosti u određenim slučajevima, što omogućava veću fleksibilnost za prijevoznike.

U konačnici, može se zaključiti da bi ratifikacija CLNI 2012. od strane Hrvatske donijela pravnu jasnoću i usklađenost s europskim praksama, smanjujući financijski rizik za prijevoznike. Time bi se istovremeno zaštitili i interesi putnika i prijevoznika, što je ključno za pravnu sigurnost i razvoj unutarnje plovidbe u Hrvatskoj. Uz to bi trebalo usvojiti još međunarodnih propisa koji će, uz CLNI 2012., uređivati plovidbu unutarnjim plovnim putovima jer se prijevoz tim putovima razvija iz godine u godinu što će rezultirati i dodatnim dvojabama i neslaganjima oko određene materije.

6. POPIS LITERATURE

Članci:

1. Kuzman, B., , *Krstarenje rijekama* 2019.
2. Marin J., *Primjena zakona o pružanju usluga u turizmu – što je novo za pružatelje i korisnike usluga paket-aranžmana i povezanih putnih aranžmana*, Poredbeno pomorsko pravo, god. 58. br.173 (2019.), str. 151-208.
3. Matoš, B.,, *Analiza riječnih krstarenja u Republici Hrvatskoj*, 2019.
4. Trezner, Ž.,: *Primjena direktive (EU) 2015/2302 o putovanjima u paket-aranžmanima i povezanim putnim aranžmanima*, Zbornik sveučilišta Libertas, god 1-2 br. 1-2 (2017.), str. 307-318.
5. Vuković, A., *O obvezi osnivanja fonda ograničene odgovornosti*, god. 26 br. 2 (2012), str. 335-350.

Propisi:

1. Direktiva (EU) 2015/2302 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. studenoga 2015. o putovanjima u paket aranžmanima i povezanim putnim aranžmanima, o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 i Direktive 2011/83/EU Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 90/314/EEZ
2. Pomorski zakonik, (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19.)
3. Uredba (EU) br. 1177/2010 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 24. studenoga 2010. o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004.
4. Zakon o plovidbi i lukama unutarnjih voda (NN 144/21)
5. Zakon o pružanju usluga u turizmu, Narodne novine, br. 130/17, 25/19, 98/19, 42/20, 70/21.

Mrežni izvori:

1. Hrvatska tehnička enciklopedija, dostupno na: <https://tehnika.lzmk.hr/promet-unutarnjim-vodama/>
2. Njemački Trgovački zakonik, dostupno na: https://www.gesetze-im-internet.de/englisch_hgb/index.html#gl_p3246
3. Njemački Zakon o unutarnjoj plovidbi, dostupno na: <https://www.gesetze-im-internet.de/binschprg/index.html#BJNR003010895BJNE015302123>

4. *Strasbourg Convention of 2012 on the Limitation of Liability in Inland Navigation*, CLNI 2012., dostupno na: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2012/sc3wp3/ECE-TRANS-SC3-2012-inf04e.pdf>
5. *Strasbourg Convention of 2012 on the Limitation of Liability in Inland Navigation (CLNI 2012), updated following the revision of the limits of liability of 1 June 2024 (effective 1 March 2025.)*, dostupno na: https://www.ccr-zkr.org/files/clni/clni_2012_en_revisee.pdf
6. *Unidroit, international convention on travel contracts (CCV)*, (1970., Brussels), dostupno na: (<https://www.unidroit.org/instruments/transport/ccv/>)
7. Uvjeti poslovanja A-rosa, dostupno na: https://www.arosa-cruises.com/fileadmin/media/02_assets/01_downloads/A-ROSA_Terms_and_Conditions_2024.pdf
8. Your Europe, *Putovanja u paket aranžmanima i poveanim putnim aranžmanima*, dostupno na: https://europa.eu/youreurope/business/selling-in-eu/selling-goods-services/package-travel/index_hr.htm