

ZAKAJ UŽIVA POMORSKI PREVOZNIK UGODNEJŠI REŽIM ODGOVORNOSTI V PRIMERJAVI S PREVOZNIKI IZ DRUGIH PANOG

Patrick Vlačič,

*univerzitetni diplomirani pravnik, doktor pravnih znanosti, docent na
Fakulteti za pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani*

Karla Oblak,

*univerzitetna diplomirana pravnica, LL.M., asistentka na Fakulteti za
pomorstvo in promet Univerze v Ljubljani*

1. UVOD

Naslov težko povzame celotno vsebino tega članka in nekatere natančnejše opredelitve je treba zapisati že v uvodu. Članek govori o odgovornosti pomorskega prevoznika za škode, ki jih utрпи potnik (vključno s škodami na prtljagi), in za škode na tovoru. Razen v zgodovinskem pregledu ne bo govora o ladjarju kot tudi ne o lastniku ladje. Ladjar je posestnik ladje in nosilec plovbnega podjetja. Lastnik ladje je stvarnopravni upravičenec do ladje kot stvari. Ladjar ima pomembno vlogo v nacionalnih zakonodajah držav kontinentalnega prava, anglosaške države pa ga sploh ne poznajo. Pogosto je v pomorskih krogih sicer slišati razprave, da je ladjar v anglosaškem pravnem okolju *beneficial owner of the ship*¹ (ekonomski lastnik ladje, ki je registriran) ali *disponent owner of the ship* (upravičenec do komercialnega izkoriščanja ladje). Take trditve izhajajo iz nepoglobljenega razumevanja koncepta ladjarja kot instituta, ki ima svojo zgodovino in razloge, da se je v državah kontinentalnega prava ohranil do danes.²

¹ Več o tem glej na primer <<http://admiraltypractice.com/chapters/NS12.htm>> (4. 1. 2016) ali <<http://www.rrojasdatabank.info/wbpuppet2011-2.pdf>> (4. 1. 2016).

² Več o tem Patrick Vlačič in drugi: Pomorsko pravo, 1. knjiga. Uradni list Republike Slovenije, Ljubljana 2008, str. 79–82.

Ključna oseba, na katero sva se osredinila v prikazu, je prevoznik, ki je tista oseba v pomorskem prevozu, ki je s potnikom ali naročnikom³ prevoza sklenila pogodbo o prevozu. O prevozniku (angl. *carrier*) v pomorskem prevozu potnikov in prtljage ter tovora govorijo mednarodne pogodbe pa tudi nekatere nacionalne zakonodaje (zlasti anglosaške). Taki mednarodni akti so na primer:

- Mednarodna konvencija o izenačitvi nekaterih pravil o konosamentu (nakladnici) iz leta 1924 (Haaška pravila) in njena dopolnitev Protokol o spremembah Mednarodne konvencije o izenačitvi nekaterih pravil o konosamentu (nakladnici) iz leta 1968 (Visbyska pravila),
- Konvencija Združenih narodov o prevozu stvari po morju iz leta 1978 (Hamburška pravila),
- Konvencija o pogodbah za mednarodni prevoz stvari v celoti ali delno po morju iz leta 2008 (Rotterdamska pravila),
- Atenska konvencija o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju iz leta 1974 (Atenska konvencija 1974) in dopolnilni protokoli h konvenciji iz leta 1976, 1990 ter 2002.

Najbolj znana nacionalna predpisa, ki govorita o prevozniku, sta ameriški predpis o prevozu stvari po morju: *Carriage of Goods by Sea Act* (COGSA) iz leta 1936 in predpis Združenega kraljestva z enakim imenom iz leta 1992 (*Carriage of Goods by Sea Act*). Razlog, da v članku govoriva o prevozniku in ne o ladjarju, čeprav naš nacionalni predpis, tudi kadar gre za prevoz potnikov in prtljage ter tovora, govori o ladjarju, je v tem, da so ključne za temelj odgovornosti mednarodne pogodbe in ne domači predpisi. Ti zgolj povzamejo določbe mednarodnih pogodb, v nobenem primeru pa ne želijo biti strožje do prevoznika oziroma ladjarja, kot so mednarodne pogodbe.

2. ZGODOVINA ODGOVORNOSTI POMORSKEGA PREVOZNIKA

2.1. Najstarejši poznani pravni viri

Zgodovina odgovornosti pomorskega prevoznika ima zametke že v Hamurabijevem zakoniku (*Codex Hammurabi*), ki naj bi bil v kamen vklesan okrog

³ V drugih prevoznih panogah sklepa pogodbo s prevoznikom pošiljatelj. Dva razloga sta, da je v pomorskem prevozu v slovenskem jeziku v rabi naročnik in ne pošiljatelj. Prvi je posledica Zakona o pomorski in notranji plovbi (ZPNP), zveznega predpisa iz leta 1978 iz tedanje SFR Jugoslavije, ki je predhodnica današnjega Pomorskega zakonika (PZ, Uradni list RS, št. 26/01, 21/02, 110/02 – ZGO-1, 2/04, 98/05 – ZPLD-1A, 49/06, 88/10, 59/11). Drugi razlog je, da v pomorskem prevozu, kadar gre za ladjarske pogodbe, naročnik poleg *conductio operis* (storitve) naroča tudi *locatio rei* (rabo dela ali deleža ladijskega prostora). Če bi govorili zgolj o pošiljatelju, to ne bi bilo skladno z dejstvom, da ima ladjarska pogodba dve naravi: podjemno (storitev prevoza) in zakupno naravo (zakup ladijskega prostora).

leta 1760 pred našim štetjem in že vsebuje določbe o odgovornosti mornarja za škodo, ki jo povzroči na ladji in tovoru. Zakonik vsebuje določbe o ureditvi odgovornosti ob trčenju »trgovske« in »potniške« ladje; v takem primeru je moral gospodar krivega trgovca lastniku plovila za prevoz potnikov povrniti vso nastalo škodo. Poleg teh določb pa je Hamurabijev zakonik urejal tudi višino odgovornosti v primeru, ko je mornar povzročil potop ladje, ki ni bila njegova, vendar mu jo je uspelo rešiti. Ob takih okoliščinah je mornar oškodovancu dolgoval polovico vrednosti ladje.⁴

Eden pomembnejših mejnikov pomorskopravne ureditve, ki sicer ni neposredno povezan z odgovornostjo prevoznika, je običaj pomorščakov z otoka Rodosa oziroma *Lex Rhodia de iactu* (približno let a900 pred našim štetjem), ki med drugim ureja generalno havarijo, osnovne pomorske privilegije, odgovornost ladje za osebne poškodbe pomorščakov itd.⁵ Običaj je bil prevzet in zapisan v Justinjanovih Digestah.⁶ *Lex Rhodia de iactu* je vplival na pomorsko pravno ureditev najmanj do 12. stoletja, saj je bil prenesen v druge pravne akte v srednjeveški Evropi.

2.2. Rimsko pravo (*receptum nautarum, cauponum, stabulariorum*)

Čeprav se rimsko pravo ni veliko ukvarjalo s pomorskim pravom, se je razvoj odgovornosti pomorskega prevoznika nadaljeval tudi v rimskopravni ureditvi, v kateri se je izoblikoval koncept objektivne odgovornosti ladjarja. Določba, ki se neposredno nanaša na odgovornost prevoznika za prevoz stvari, ki jih je prevzel v svojo posest, je vsebovana v pretorskem paktu *Receptum nautarum, cauponum, stabulariorum*. Določba pravi, da čeprav mornar, gostilničar in hlevar ne dobijo nadomestila za varovanje (*custodia*), dobi ladjar plačilo za prevoz potnikov, gostilničar za bivanje v gostilni in hlevar za namestitev živine ter odgovarjajo tudi za varovanje (*custodia*) in so odgovorni za uničenje ali poslabšanje stvari. Odgovornosti se po določbi lahko razbremenijo le v primeru *vis maior*. Tako edikt nalaga strožjo odgovornost za stvari, ki so jih sprejeli v varstvo, kot če bi bila sklenjena najemna (*locatio rei*) ali podjemna pogodba (*locatio conductio*).

Custodia po klasičnem pravu zajema predvsem odgovornost za tatvino in poškodovanje stvari. Stvari so sprejeli v varstvo v takih okoliščinah, v katerih jih položnik težko zasleduje s tožbo. Praktično je taka ureditev posledica dejstva, da je na primer potnik, ki je potoval z ladjo, svoje stvari prepustil ladjarju na zau-

⁴ P. Vlačič in drugi, nav. delo, str. 26–28.

⁵ Deirdre Fitzpatrick in Michael Anderson: *Seafarers' Rights*. Oxford University Press, Oxford 2005, str. 4–5.

⁶ P. Vlačič in drugi, nav. delo, str. 27.

panje in poštenje. Če so potnikove stvari izginile, je bilo iskanje krivca in vzroka težavno. Gostilničarje, hlevarje in ladjarje so pogosto sumili dogovorov s tatovi, s katerimi naj bi si delili plen. Poleg tega pa ladjarji, hlevarji in gostilničarji niso bili dolžni sprejeti gosta in njegovih stvari. To so storili samo, če so želeli.⁷

Ladjarji so lahko uveljavljali ugovor zoper gostovo tožbo šele v času pretorja Marcusa Labeona. Ugovor so imeli, če je bila gostova stvar uničena ali poškodovana v brodolomu ali zaradi napada morskih razbojnikov.

2.3. Srednji vek

Z razpadom rimskega cesarstva, razvojem sredozemske obale in obmorskih pristaniških mest (Genova, Benetke, Marseille, Amalfi itd.) ter držav so se razvijali tudi statuti, ki so vsebovali pomorske običaje, ki so se do takrat izoblikovali v pomorski plovbi. Pojavile so se zbirke predpisov, med katerimi lahko omenimo *Guidon de la Mer*, ki je zbirka mesta Marseille ali *Libro del Consulat del Mar*, ki je zbirka predpisov mesta Barcelona.⁸

V 12. stoletju je nastal verjetno najvplivnejši in najnatančnejši srednjeveški zapis pomorskega prava Roles d'Orleon (angl. *Judgements of the Sea*). Vseboval je odločitve sodnih primerov pristaniških mest Normandije in Britanije. Izvirnik je bil zapisan v francoskem jeziku, pozneje pa je bil preveden tudi v druge jezike (angleški, nizozemski).⁹

V severnoevropskih mestih so se prav tako razvijali pomorski običaji (*lex maritima*), hkrati pa so nastajale tudi njihove zbirke. Najbolj znani zbirki običajev sta Oleronska pravila (*Rôles of Oléron*) iz leta 1150 in Visbyjska pravila (*Rules of Wisby*) iz 13. stoletja. Oleronska pravila so vsebovala tudi pravila o obveznostih in odgovornosti poveljnika, posadke, ladjarja in prevoznih upravičencev.¹⁰ Oleronska pravila so pomembno vplivala na nadaljnji razvoj pomorskega prava, saj so na njihovi podlagi nastala tudi Visbyjska pravila in angleški *Black Booke of the Admiralty*.

V novem veku se vzpnejo nekatere evropske države, kar privede do prvega celovitega pomorskega predpisa: Uredbe o trgovinski mornarici (*Ordonnance de la Marine marchande*) kralja Ludvika XIV. iz leta 1681. Prav ta pravni akt je bil zgled mnogim drugim evropskim državam. Uredba je bila nato prenesena

⁷ Janez Kranjc: Rimsko pravo. GV Založba, Ljubljana 2013, str. 873.

⁸ Edda Frankot: Of Laws of Ships and Shipmen: Medieval Maritime Law and its Practice in Urban Northern Europe. Edinburgh University Press, Edinburgh 2012, str. 1–5.

⁹ Richard Schaffer in drugi: International Business Law and Its Environment. Deveta izdaja, Cengage Learning, Mason (OH) 2015.

¹⁰ P. Vlačič in drugi, nav. delo, str. 52.

tudi v Napoleonov Trgovinski zakonik (*Code de commerce*) iz leta 1807. Drugi pomemben sodobnik uredbe je bil švedski Zakon o pomorski trgovini iz leta 1667.¹¹

Sklenemo lahko, da je bila stara praksa, nekje do 19. oziroma 20. stoletja glede odgovornosti prevoznika za škodo na tovoru zelo stroga, saj je ne glede na krivdo načeloma odgovaljal objektivno (*ex recepto*). Stroga odgovornost ladjarja je bila značilna tudi za anglosaško pravo, saj je bil prevoznik odgovoren ne glede na krivdo, poleg tega pa vzrok nastanka škode ni bil relevanten. Tak režim naj bi upravičevalo dejstvo, da mora stranka, ki ima blago v posesti in hrambi, nositi odgovornost za to blago, saj je le ona tista, ki ima nadzor nad blagom v času transporta. Kljub temu dejstvu pa je bil prevoznik prost odgovornosti zaradi določenih dogodkov, ki se jim ni mogel izogniti, kot so na primer dejanja boga, javnih sovražnikov, naravne pomanjkljivosti blaga ali krivda pošiljatelja.¹² Vendar prevoznik ostane odgovoren, če je bil malomaren, če je povzročil škodo namenoma ali je pripomoge k njenemu nastanku.¹³

Odgovor prevoznikov na tako strogo ureditev in hkratna krepitev doktrine svobodnega urejanja pogodbenih razmerij je bila vse pogostejša raba klavzul o izključitvi odgovornosti za škodo.¹⁴ Ta preobrat je povzročil, da je prejšnji sistem objektivne odgovornosti prevoznika postal zastarel. Še zlasti v »prevoznikiških« državah so bile take klavzule izvršljive in prevoznik je bil oproščen odgovornosti celo, če je bil pri svojem ravnanju malomaren.¹⁵ Prevozniki so začeli svoj položaj izkoriščati in prišlo je do stanja, ko niso več za nič odgovaljali. Njihovo ravnanje je povzročilo odpor naročnikov, bankirjev in zavarovalnic. Zahtevali so zakonodajne posege, ki bi zagotovili vsaj minimalno jamstvo pravic in prevzem odgovornosti. Prelom se je najprej zgodil v ZDA in odgovor je bil zapisan v *Harter Act*.¹⁶

¹¹ E. Frankot, nav. delo, str. 20–25.

¹² Michael F. Sturley: Uniformity in the Law Governing the Carriage of Goods by Sea, v: *Journal of Maritime Law and Commerce*, 26 (1995), str. 553.

¹³ John Furness Wilson: *Carriage of Goods by Sea*. Sedma izdaja, Longman, Harlow 2010, str. 115.

¹⁴ Dragan Bolanča: *Odgovornost brodarja za izuzete slučajeve*. Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Split 1996.

¹⁵ Michael F. Sturley: *Transport Law for the Twenty-First Century: An Introduction to the Preparation, Philosophy and the Potential Impact of the Rotterdam Rules*, v: *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules: An Analysis of the UN Convention on the Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. Druga izdaja, Lawtext Publishing Limited, Witney 2009, str. 4.

¹⁶ J. F. Wilson, nav. delo, str. 115.

2.4. Prelom s staro prakso – *Harter Act*

V obdobju pred *Harter Actom* so se pravila pomorskega prava razvijala v smeri dispozitivnosti. Glavni razlog je bil v tem, da je bila med prevozniki velika konkurenca, jadrnice so bile razmeroma cenovno dostopne in tako dostopne večjemu številu pomorskih podjetnikov. Pozneje, z razvojem parnikov, se je zgodil preobrat, saj je manjše število prevoznikov vozilo v skoraj »monopolnem«¹⁷ režimu. Parnik ima veliko višjo potovalno hitrost in je tako veliko bolj konkurenčna oblika prevoza. Ta položaj je omogočil, da so lastniki parnikov vsiljevali pogodbene klavzule, ki so izključevale njihovo odgovornost za škodo na tovoru. Posledica takega stanja je bil upor uporabnikov prevozov v ZDA in kompromis v obliki *Harter Act*.¹⁷

Prvi ameriški predpis, ki je omejeval odgovornost lastnika ladje kot prevoznika, je bil sicer že Statut Massachusettsa iz leta 1818, ki je bil revidiran leta 1836. Zvezna država Maine je leta 1821 sprejela statut, ki je bil skoraj popolna kopija omejenega statuta, leta 1840 pa je bil tudi ta revidiran. Potem, ko je ameriško vrhovno sodišče leta 1848 lastnike parnika Lexington¹⁸ spoznalo odgovorne za izgubo v vrednosti 18.000 ameriških dolarjev v zlatu, so prevozniki izzvali kongres, da je 1851 leta sprejel *Limited Liability Act*,¹⁹ ki naj bi izenačil ameriške pomorske prevoznike s prevozniki drugih držav sveta. Po zakonu iz leta 1851 prevozniki niso odgovarjali za izgubo ali poškodovanje blaga na ladji, ki je bilo posledica požara, razen če je bil požar povzročen namenoma ali iz hude malomarnosti.

Harter Act, je bil sprejet 13. februarja 1893 in je nasledil *Limited Liability Act* skupaj z njegovimi amandmaji (iz leta 1860, 1884 in 1886). Pred letom 1893 so prevozniki skušali omejiti svojo odgovornost z vnosom pogodbenih omejitev za svojo odgovornost v nakladnici. Taka praksa je bila uspešna na angleških sodiščih, ameriška sodišča pa so take klavzule zavračala. Kot rečeno, je bil odgovor na to kompromis o »pravičnejši«¹⁹ porazdelitvi tveganja za škodo na tovoru med prevoznikom in naročnikom prevoza.

Harter Act omogoča prevozniku, da s pogodbenimi določili omeji odgovornost, pod pogojem, da še vedno izpolnjuje zakonsko določene obveznosti in pogoje. Hkrati *Harter Act* prepoveduje klavzule o izključitvi odgovornosti. Klavzule morajo biti razumne, sicer nimajo pravne veljave, ne glede na to, ali je bila pogodba podpisana v ZDA ali neki drugi državi in ali imajo pravno veljavo v tej drugi državi, če bo pogodba popolnoma ali delno izpolnjena v ZDA. *Har-*

¹⁷ P. Vlačič in drugi, nav. delo, str. 45.

¹⁸ Odločba Vrhovnega sodišča ZDA v zadevi *The New Jersey Steam Navigation Co. v. Merchant's Bank* 47 U.S. 6 How. 344 (1848).

¹⁹ U. S. R. S. Art. 4281–4289.

ter Act nalaga prevozniku dolžnost, da poskrbi, da je ladja sposobna za plovbo, da skrbno ravna s tovorom, tako med prevozom kot tudi med vkrcevanjem in izkrcevanjem. Dolžnost velja tudi za njegove pomočnike in je ni mogoče pogodbeno izključiti. Prevoznik ni odgovoren za izgubo ali škodo, ki je posledica napak pri upravljanju plovila ali ravnanju z ladjo, ki jo storijo poveljnik ladje ali člani ladijske posadke, če so pokazali stopnjo skrbnosti, ki jo zahteva zakon. Prevoznik lahko s pogajanjem doseže omilitev odgovornosti, če je škoda povzročena zaradi nevarnosti morja. Prav tako je razbremenjen odgovornosti, če ni dvoma, da je škoda posledica izključitvenih nevarnosti (angl. *perills of the sea*).

Harter Act ni vplival le na ameriško pomorsko trgovino, ampak tudi na svetovno, saj so morale biti vse nakladnice za ladje, ki so potovale v ZDA ali iz njih, v skladu z ameriško zakonodajo. *Harter Act* tako ni vplival le na domačo trgovino (znotraj ZDA), ampak tudi na mednarodno.²⁰ Pomen *Harter Act* je tudi v tem, da je bil izhodišče za nadaljnji razvoj ureditve na področju odgovornosti pomorskega prevoznika v nacionalnih zakonodajah in mednarodni ureditvi (na primer Haaška pravila). Danes se *Harter Act* še vedno uporablja za pomorski prevoz med ameriški pristanišči in za čas pred vkrcanjem in po izkrcanju, v preostalih delih pa ga je nadomestil COGSA iz leta 1936, ki je v ZDA uveljavil ureditev iz Haaških pravil.

3. ODGOVORNOST POMORSKEGA PREVOZNIKA ZA PREVOZ TOVORA *DE LEGE LATA*

3.1. Mednarodni zgodovinski kompromis – Haaška pravila iz leta 1924

Mednarodna konvencija za izenačitev nekaterih pravil o konosamentu (nakladnici), ki je bila sprejeta leta 1924 v Bruslju, in protokol o podpisu – Haaška pravila²¹ so se pojavila kot prvi mednarodni akt, ki vzpostavlja enotno mednarodno ureditev odgovornosti in postavlja standarde, ki določajo pravice in obveznosti pogodbenih strank pomorskega prevoza. Haaška pravila so se zgledovala po ameriškem *Harter Act* (1893), avstralskem *Sea-Carriage of Goods Act* (1904) in kanadskem *Water Carriage of Goods Act* (1910).²²

²⁰ I. L. Evans: *The Harter Act and Its Limitations*, v: *Michigan Law Review*, 8 (1910) 8, str. 637–655.

²¹ Poimenovanje Haaška pravila je zavajajoče, saj ne gre za mehko pravo *lex mercatoria*, temveč čistokrvno multilateralno konvencijo. Vendar se je tako ime uveljavilo v domači in tuji znanstveni, strokovni in poslovni praksi.

²² <<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Publications/Travaux%20Preparatoires%20of%20the%20Hague%20Rules%20and%20of%20the%20Hague-Visby%20Rules.pdf>> (16. 3. 2016).

Haaška pravila so vzpostavila svetovni minimalni standard obveznosti in odgovornosti prevoznika in najvišji dovoljeni obseg imunitet. Pogodbene stranke so obdržale dispozitivnost pri oblikovanju določil v zvezi z vprašanji, ki niso zajeta v Haaških pravilih.²³ Pomemben mejnik v mednarodnem prevozu pa je določilo, ki izključuje možnost pogodbene izključitve odgovornosti.

Uporaba konvencije se nanaša na prevoze, pri katerih je bila izdana listina, ki vsebuje pravico do tovara (angl. *document of title*), običajno je to nakladnica. Nanaša se na »stvari« v okviru rednega trgovskega prometa.²⁴ Po konvenciji »stvari« niso žive živali in tovor na krovu ladje. Pravila konvencije veljajo za pogodbene stranke v času »čistega prevoza«. Pod tem pojmom razumemo čas od vkrcanja blaga do izkrcanja blaga v namembnem pristanišču.²⁵ Odgovornost za izgubo ali poškodbo se lahko pogodbeno (običajno s posebnimi klavzulami, s katerimi se določi tudi odgovornost za škodo, nastalo pri manipulaciji s tovorom) razširi na čas pred vkrcanjem in čas, ko se tovor izkrcava.

Konvencija je utemeljena na konceptu subjektivne odgovornosti za poškodbo, primanjkljaj ali izgubo pri izročitvi blaga. To pomeni, da je pravni temelj odgovornosti domnevna krivda. Krivda se domneva, razen če je mogoče dokazati, da poškodbe, primanjkljaja, izgube ali zamude ni bilo mogoče preprečiti ob pogoju, da je izkazana skrbnost dobrega ladjarja (angl. *due diligence*), ki je pravni standard, ki se razlaga po anglosaškem pravu, ob prilagoditvi pravu države, v kateri naj se uporabi.²⁶

Pomembno določilo v Haaških pravilih, ki se nanaša na odgovornost, je drugi odstavek 4. člena, ki taksativno našteva primere, ko prevoznik ne odgovarja (tako imenovani katalog izjem).²⁷ Dve od naštetih izjem sta posebnost ureditve Haaških pravil. Gre za določbi, ko prevoznik ne odgovarja za osebe, ki delajo zanj. Natančneje, gre za navtično napako in odgovornost v primeru požara. V primeru navtične napake prevoznik ne odgovarja za poškodbo, primanjkljaj ali izgubo tovara, ki je posledica dejanj ali opustitev poveljnika ladje, drugih članov ladijske posadke in drugih oseb, ki delajo za prevoznika v okviru opr-

²³ Michael F. Sturley: *The Development of Cargo Liability Regimes*, v: *Cargo Liability Regime In Future Maritime Carriage*, Swedish Maritime Law Association, Stockholm 1998, str. 11.

²⁴ Za drugačen tovor (na primer tovor izrednih dimenzij) imata stranki pravico odgovornost urediti drugače.

²⁵ P. Vlačič in drugi, nav. delo, str. 122 opozarjajo na dihotomijo uporabe predpisov glede pojma »čisti prevoz«. Del držav pogodbenic je »čisti prevoz« podaljšalo tudi na čas, ko se tovor vkrcava in izkrcava, del držav pogodbenic pa je to del uredil s pravili trgovinskega prava.

²⁶ D. Bolanča, nav. delo.

²⁷ William E. Astle: *The Hamburg Rules*. Fairplay Publications, Norwich 1981, str. 55.

vljanja svojih dolžnosti (načeloma prevoznik odgovarja za dejanja teh oseb) pri plovbi in ravnanju z ladjo. Navtična napaka je nastala kot kompromis med prevozniki in naročniki, saj so z uvedbo Haaških pravil, pravila odgovornosti postala kogentna in možnosti izključitve odgovornosti s posebnimi klavzulami ni bilo več.²⁸ Druga posebnost je odgovornost za škodo, ki je posledica požara. V tem primeru je prevoznik odgovoren, če tožnik dokaže, da je požar zakrivil on osebno z dejanjem ali opustitvijo in ne odgovarja, če so požar zakrivil osebe, ki delajo zanj.²⁹

Ti dve izjemi sta tako pomembni, da lahko pri Haaških pravilih govorimo o nepopolnem sistemu subjektivne odgovornosti prevoznika.³⁰ Določilo o izjemi navtične napake pa je treba brati v povezavi s prvim odstavkom 3. člena Haaških pravil, ki govori o dolžni skrbnosti prevoznika, da usposobi ladjo za plovbo (angl. *seaworthiness*), saj lahko prevoznik le ob izpolnjevanju zahtev tega določila uveljavlja navtično napako.³¹ Če je izguba ali škoda posledica nesposobnosti ladje za plovbo (angl. *unseaworthiness*), je dokazno breme o skrbnem ravnanju (angl. *due diligence*) na prevozniku oziroma tistemu, ki se sklicuje na izjemo, navedeno v 4. členu.

Dodatna ugodnost pri odgovornosti pomorskega prevoznika so izključitvene nevarnosti (angl. *excepted perils*). Gre za nevarnosti, ki so povzročile škodo, za katero pa prevoznik ne odgovarja, razen če se njemu ali pri njem zaposleni osebi dokaže krivda. To so nevarnosti plovbnega podjema, za katere se domneva, da niso nastale zaradi ravnanja prevoznika. Haaška pravila taksativno naštevajo izvzete nevarnosti (17 taksativno naštetih izvzetih nevarnosti v drugem odstavku 4. člena). Prevoznik mora pokazati, da obstaja vzročna zveza med izvzeto nevarnostjo in škodo ter v takem primeru ne dokazuje, da ni kriv (torej mu ni treba dokazati, da je ravnal z dolžno skrbnostjo). Čeprav prevoznik odgovarja, če prevozni upravičenec dokaže, da je škoda posledica krivdnega ravnanja prevoznika oziroma osebe, za katere dejanja je odgovoren prevoznik (dokazana krivda).³²

Prevoza živih živali Haaška pravila ne urejajo. Obstaja dispozitivna možnost prevoznika, da se dogovori za odgovornost, ki je lahko tudi drugačna od tiste,

²⁸ P. Vlačič in drugi, nav. delo, str. 193.

²⁹ O razlogih za to določbo glej: P. Vlačič, nav. delo, str. 198.

³⁰ <<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Rotterdam%20Rules/Paper%20of%20Prof.%20Si%20Yuzhuo%20and%20Dr.%20Zhang%20Jinlei.pdf>> (17. 3. 2016).

³¹ Richardson John: A Guide to the Hague and Hague-Visby rules. Lloyd's of London Press, London 1994, str. 28.

³² <<http://www.comitemaritime.org/The-1924-Bills-of-Lading-Convention-and-its-1968-and-1979-Protocols-Hague-Visby-Rules/0,2799,19932,00.html>> (17. 3. 2016).

ki velja za druge stvari. Poseben primer je prevoz tovora na krovu, saj Haaška pravila v svojem besedilu te vrste prevoza ne omenjajo. V praksi prevozniki s pogodbenimi klavzulami (angl. *deck cargo clause*) izključijo odgovornost za tovor na krovu, vendar ima taka klavzula dejanski učinek le, če je v nakladnici zapisano, da je bil tovor zložen in se prevaža na krovu. Poleg tega mora za veljavo izključitve te odgovornosti poleg oznake v nakladnici dati soglasje tudi naročnik, sicer nima pravne veljave. Čeprav so Haaška pravila sredstvo unifikacije, prihaja do različne ureditve v kontinentalnem in anglosaškem sistemu. Prevoz na krovu je eno takih področij.³³

Kako močna podstat mednarodne pravne ureditve so Haaška pravila, potrjuje dejstvo, da so ta osnova nacionalnih zakonodaj vseh pomembnejših držav v svetovni trgovini. Čeprav sta bila k Haaškim pravilom sprejeta dva protokola, nobeden od njiju ni spremenil določb, ki se nanašajo na odgovornost. Vsebinsko 3. člena Haaških pravil, ki določa obveznosti in odgovornost prevoznika, pomeni sklenitev obdobja, ko je lahko prevoznik s pogajanjem dosegel popolno oprostitve odgovornosti.

3.2. Visbyska pravila 1968

Zaradi tehničnih, ekonomskih in političnih sprememb se je pokazala potreba po spremembi Haaških pravil. Rezultat te potrebe je Protokol o spremembah in dopolnitvah bruseljske Mednarodne konvencije za izenačitev nekaterih pravil o konosamentu (nakladnici) in protokola o podpisu, ki je bil podpisan leta 1968 v Bruslju, veljati pa je začel leta 1977 – Visbyska pravila. Protokol je dokument, ki revidira izvirna Haaška pravila in stremi k večji uravnoteženosti interesov med pogodbenimi strankami.³⁴ Bistvene značilnosti na področju odgovornosti prevoznika so ostale nespremenjene in enake kot v Haaških pravilih.³⁵ Visbyska pravila se nanašajo na prevoz stvari, za katerega je bila izdana nakladnica ali druga listina, ki omogoča razpolaganje s tovorom. Prav tako kot v Haaških pravilih, prevoznik odgovarja za tovor, kot je zapisan v čisti na-

³³ P. Vlačič in drugi, nav. delo, str. 165: V kontinentalnem sistemu mora med dejstvom, da je bilo blago zloženo na krov, in škodo obstajati vzročna zveza (na primer ker je bilo blago na krovu, se je zmočilo). Če bi bila škoda posledica nekega vzroka, za katerega prevoznik ne bi odgovarjal, bi bil oproščen tudi odgovornosti za tovor na krovu. V anglosaškem sistemu pa prevoznik ne bi mogel izključiti odgovornosti, čeprav Haaška pravila to možnost dopuščajo.

³⁴ Robert M. Samuel: *Creating Uniform Worldwide Liability Standards for Sea Carriage of Goods Under the Hague, COGSA, Visby and Hamburg Conventions*, v: *Transportation Law Journal* 23 (1995), str. 471.

³⁵ R. M. Samuel, nav. delo, str. 486.

kladnici.³⁶ Prevoznik ima dolžnost usposobiti ladjo za plovbo pred začetkom potovanja ter v času potovanja ravnati z dolžno skrbnostjo.³⁷

Pomembnejše novosti, ki zadevajo ureditev odgovornosti, so bile sprejete na področju omejitve odgovornosti, saj prevoznik, ki mu dokažejo, da je škodo povzročil namenoma ali brezobzirno in z vednostjo, da bo do škode prišlo, ne more uveljavljati pravice do omejitve odgovornosti. Povišal se je limit prevoznikove odgovornosti na 10.000 zlatih frankov Poincaré za tovorek ali enoto tovara oziroma 30 zlatih frankov za kilogram bruto teže izgubljenega ali poškodovanega tovara.³⁸ V Haaških pravilih je bila ta višina določena na 100 funtov šterlingov za tovorek ali enoto tovara, razen če je vkrcevalec vrednost in vrsto blaga pred vkrcajem označil in vnesel v nakladnico.³⁹ Novost je tudi kontejnerska klavzula (angl. *container clause*), ki določa, da če je blago vkrcano v zabojnik, na paleto ali drug transportni pripomoček, se za izračun omejitve odgovornosti uporabi število tovorkov ali enot, ki so zapisane v nakladnici, sicer pomeni zabojnik en tovorek ali enoto.⁴⁰

3.3. Hamburška pravila iz leta 1978

Države v razvoju, ki so bile nezadovoljne z ureditvijo položaja uporabnikov pomorskih prevoznih storitev v Haaško-Visbijskih pravilih, saj so bile same večinoma v tej vlogi, so v okviru UNCTAD dale pobudo za nastanek nove konvencije o prevozu blaga po morju. Rezultat je bila Konvencija Združenih narodov o prevozu blaga po morju (*International Convention on the Carriage of Goods by Sea*) – Hamburška pravila, ki so bila sprejeta leta 1978 in so začela veljati leta 1992, realno pa večinoma ostala le črka na papirju, saj konvencije niso ratificirale pomorske velesile.⁴¹ Trenutno je 34 držav pogodbenic, med

³⁶ P. Vlačič in drugi, nav. delo str. 135: prevoznik ima regresni zahtevek proti vkrcevalcu za povrnitev škode zaradi nenatančnih podatkov v nakladnici.

³⁷ John Richardson: *The Hague & Hague-Visby Rules*. Četrta izdaja, Lloyd's of London Press Ltd., London 1998.

³⁸ Patrick Vlačič: Omejitev višine odgovornosti v prevoznem pravu. Uradni list Republike Slovenije, Ljubljana 2007, str. 81.

³⁹ Christof F. Lüddecke, Andrew Johnson: *The Hamburg Rules: From Hague to Hamburg via Visby*. Druga izdaja, Lloyd's of London Press Ltd., London 1995, str. 16.

⁴⁰ Berlingieri Francesco: *The Hamburg Rules: A Choice for the EEC?*. Druga izdaja, Maklu 1994.

⁴¹ Felix Sparka: *Future Developments – the Hamburg Rules and Beyond*, v: *Jurisdiction and Arbitration Clauses in Maritime Transport Documents*. Springer, Berlin, Heidelberg 2010, str. 189–217.

katerimi pa je večina zahodno- in srednjeafriških držav, ki v pomorstvu niso pomembne igralke.⁴²

Uporaba Hamburških pravil je določena širše kot uporaba Haaških in Visbyskih pravil, saj se nanašajo na čas od prevzema do izročitve tovora ne glede na škripec (angl. *port to port*). Poleg tega Hamburška pravila širše določajo blago, za katerega se uporabijo, saj govorijo o prevoznih dokumentih, nakladnici in drugih dokumentih, ki niso nakladnica. V pošte v torej pride tudi tovarni list. Hamburška pravila razlikujejo tudi med prevoznikom (pogodbenim) in dejanskim prevoznikom, kar je novost glede na prejšnjo ureditev. Prav tako veljajo za prevoz blaga na krovu in prevoz živih živali.

Hamburška pravila ohranjajo koncept subjektivne odgovornosti z obrnjenim dokaznim bremenom (domnevni krivdi), hkrati pa zaostrujejo prevoznikovo odgovornost, saj so vnesla nekaj pomembnih sprememb.

Hamburška pravila ne vsebujejo več določil o izvzetih nevarnostih ter ne poznajo ekskulpacijskega razloga navtične napake in osebne odgovornosti prevoznika za škodo zaradi požara. Dokazno breme je na prevozniku, ki mora v vsakem posameznem primeru dokazati, da je on oziroma njegovi izpolnitveni pomočniki ravnal z vso razumnostjo (subjektivna odgovornost – domneva krivde).⁴³ Naročnik mora dokazati le, da je bil tovar v času nastanka škode ali izgube pri prevozniku. Tako določilo je utemeljeno z razlago, da naj bi bilo dokazno breme na stranki, ki ima »znanje« o dejstvih,⁴⁴ kar je seveda prevoznik. Po mnenju Tetleya so v Hamburških pravilih vse izjeme z izjemo požara povzete po splošni opredelitvi odgovornosti.⁴⁵

Hamburška pravila v nasprotju s Haaškimi tudi ne uporabljajo izraza *due diligence*, ampak določajo, da mora prevoznik dokazati, da so on ali njegovi uslužbenci oziroma pooblaščenici sprejeli vse ukrepe, ki se lahko upravičeno zahtevajo, da se prepreči nastanek škodnega dogodka in njegovih posledic. Dokazovanje, da so bili sprejeti vsi ukrepi, ki se jih razumno lahko pričakuje, je zelo zahtevno, saj je zaradi tehničnega napredka ta meja »razumnega pričakovanja« (angl. *reasonableness*) vse višja in je danes mogoče preprečiti večino škodnih dogodkov. Legendre pravi, da bi zato lahko subjektivna odgovornost, vsebovana v 5. členu Hamburških pravil, postala *de facto* objektivna odgovor-

⁴² Status ratifikacij je objavljen na: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Publications/CMI_YBK_Part_III.pdf> (22. 3. 2016).

⁴³ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg, U.N. Doc. A/Conf. 89/5, 17 I.L.M. 806, Hamburg 1978.

⁴⁴ J. F. Wilson, nav. delo, str. 217.

⁴⁵ Tetley William: The Hamburg Rules – A Commentary. 1979 LMCLQ 1.

nost.⁴⁶ Prav tako mora prevoznik z vsemi razumnimi ukrepi vzdrževati ladjo v dobrem stanju (angl. *seaworthiness*) v času celotnega potovanja v nasprotju s Haaškimi in Visbyskimi pravili, po katerih mora prevoznik z dolžno skrbnostjo usposobiti ladjo za plovbo pred potovanjem in na njegovem začetku.⁴⁷

Izjema pri razbremenitvi odgovornosti je le škoda, ki je nastala kot posledica reševanja življenja ali premoženja na morju. Hamburška pravila se od Haaških in Visbyskih razlikujejo tudi v ureditvi odgovornosti za škodo, ki je posledica požara, saj Hamburška pravila določajo, da je prevoznik odgovoren, čeprav so požar zakrivile osebe, ki delajo zanj. Dokazno breme je na strani tožnika. Hamburška pravila so uredila prevoz živih živali, in sicer tako, da je prevoznik tisti, ki dokazuje, da je škoda posledica posebnih nevarnosti ter da je ravnal po navodilih vkrcevalca.⁴⁸

Limit odgovornosti je po Hamburških pravilih višji kot po Haaško-Visbyskih pravilih, poleg tega pa vsebujejo tudi določbe o omejitvi višine odgovornosti za zamudo, ki lahko znaša največ dve voznini in pol za tovor, ki je bil pripeljan z zamudo, pri čemer ta znesek ni višji kot celotna voznina, določena v pogodbi za prevoz po morju.

3.4. Rotterdamska pravila iz leta 2008

Konvencija Združenih narodov o pogodbah za mednarodni prevoz blaga oziroma Rotterdamska pravila so rezultat desetletnih prizadevanj za posodobitev in poenostavitev pravil v pomorskih prevozi. Sprejeta so bila leta 2008 na zasedanju Generalne skupščine Združenih narodov pod imenom Konvencija Združenih narodov o pogodbah za mednarodni prevoz blaga, ki v celoti ali delno poteka po morju. Trenutno ima konvencija 25 držav podpisnic, med njimi pa so jo le tri ratificirale.⁴⁹

Rotterdamska pravila predpisujejo svojo uporabo širše, torej ne le za unimodalni (pomorski) prevoz, temveč tudi za multimodalni prevoz, pri katerem je del poti izveden z ladjo.⁵⁰ V multimodalnem transportu se konvencija nanaša

⁴⁶ Claire Legendre: *La Convention des Nations unies sur le transport de marchandises par mer*, v: *Le droit maritime français*, 355 (1978), str. 392.

⁴⁷ Marko Pavliha in Patrick Vlačič: *Prevozno pravo*. GV Založba, Ljubljana 2007, str. 96.

⁴⁸ P. Vlačič, nav. delo 32, str. 198.

⁴⁹ <http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html> (22. 3. 2016).

⁵⁰ Borislav Ivošević: *Rotterdamska pravila: Novi pokušaj mednarodnog uređaja odgovornosti za pomorski prijevoz stvari i s njime povezanih drugih grana transporta*, v: *Poredbeno pomorsko pravo* 52 (2013) 167, str. 123–124.

na prevoze od vrat do vrat.⁵¹ Tako kot Hamburška pravila tudi Rotterdamska pravila razlikujejo med dejanskim prevoznikom in pogodbenim prevoznikom.

Sistem odgovornosti je utemeljen na konceptu subjektivne odgovornosti z obrnjenim dokaznim bremenom (domneva krivde). Prevoznik odgovarja za škodo, izgubo, poškodbo in zamudo, če stranka, ki ima pravni interes, dokaže, da je škoda, izguba, poškodba ali zamuda nastala v času, ko je prevoznik odgovoren za blago. Odgovornosti ali dela odgovornosti se lahko razbremeni, če dokaže, da vzroka ali enega od vzrokov ni mogoče pripisati njegovi krivdi ali krivdi oseb, za katere je odgovoren. Razširjen je tudi obseg odgovornost za drugega, saj prevoznik odgovarja tudi za neodvisne pogodbenike (angl. *performing parties*).

Rotterdamska pravila ohranjajo institut izvzetih nevarnosti po vzoru Visbyskih pravil in jih razširjajo tudi na odgovornost za zamudo, saj ta v Haaških in Visbyskih pravilih ni zajeta. Izvzete nevarnosti so taksativno našteje v tretjem odstavku 17. člena in med njimi ni navedene navtične napake. Med izvzetimi nevarnostmi pa je naveden požar (angl. *fire on the ship*), ki ima v Rotterdamskih pravilih enake pravne posledice kot preostale izjeme, in ni urejen posebej, kot v Haaških, Visbyskih ali Hamburških pravilih.⁵²

Dolžnost usposobiti ladjo za plovbo, ki kot institut vpliva na odgovornost prevoznika in splošno omejitev odgovornosti, je urejen v 13. in 14. členu konvencije in obveznost razširja tudi na celoten čas potovanja.

Rotterdamska pravila v 81. členu urejajo tudi prevoz živih živali, vendar dopuščajo pogodbeno svobodo glede ureditve tega vprašanja. To pomeni, da se lahko odgovornost prevoznika pogodbeno izključi ali omeji, vendar ne, če je bila škoda, poškodba ali zamuda povzročena namenoma ali iz malomarnosti (kvalificirana krivda).

4. ODGOVORNOST POMORSKEGA PREVOZNIKA JE DRUGAČNA (BLAŽJA), KOT TO VELJA ZA DRUGE PREVOZNE PANOGE

4.1. Odgovornost prevoznika v letalskem prevozu

Prva konvencija v letalstvu, ki je uredila odgovornost prevoznika za škodo, ki jih utrpi potnik, ali za škode na tovoru, je bila Konvencija o izenačenju nekate-

⁵¹ Pieter Neels: The Rotterdam Rules and modern transport practices: a successful marriage?, <<http://www.rotterdamrules.com/The%20Rotterdam%20Rules%20and%20modern%20transport%20practices%20-%20a%20successful%20marriage.pdf>> (23. 3. 2016).

⁵² <<http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Resolution%20adopted%20by%20GA%20of%20CMI.pdf>> (23. 3. 2016).

rih pravil, ki se nanašajo na mednarodni zračni prevoz – Varšavska konvencija iz leta 1929. Ta je uvedla subjektivno (krivdno) omejeno odgovornost letalskega prevoznika z obrnjenim dokaznim bremenom za škodo, ki nastane med prevozom tovora, potnikov in prtljage.⁵³ Prevoznik je prost odgovornosti, če dokaže, da je storil vse potrebno, da bi preprečil nastanek škode, ali če dokaže, da je bilo ukrepanje na tak način nemogoče. Prevoznik lahko omeji odgovornost v primeru smrti ali poškodbe potnika (125.000 zlatih frankov Poincaré), vendar pa to pravico izgubi, če je bila škoda povzročena z *willful misconduct* ali njegovim ekvivalentom prava sodišča, ki odloča o sporu.⁵⁴ Pri prevozu tovora je višina odgovornosti omejena na 250 zlatih frankov Poincaré, kar je enako kot pri registrirani prtljagi.⁵⁵

S Haaškim protokolom iz leta 1955 so bile sprejete prve spremembe Varšavske konvencije, med katerimi je vredno omeniti povišanje limita prevoznikove krivdne odgovornosti za prevoz potnikov na 250.000 zlatih frankov Poincaré,⁵⁶ ter ukinitve letalske navtične napake. Gvatemalski protokol iz leta 1971 je prinesel ključno spremembo: objektivno odgovornost letalskega prevoznika pri prevozu potnikov. Protokol zaradi preskromnega števila ratifikacij ni začel veljati. Varšavska konvencija je bila spremenjena še s štirimi Montrealskimi protokoli iz leta 1975, med katerimi je glede ureditve odgovornosti pomemben Protokol št. 4, ki za prevoz tovora uvaja objektivno odgovornost prevoznika.

Posledica tehnološkega razvoja v letalstvu so bili pritiski organizacij za varstvo potrošnikov in posledično prevoznikov za revizijo Varšavskega sistema.⁵⁷ Prvotni razlogi, kot so denimo varovanje novonastale in razvijajoče letalske industrije, za omejevanje prevoznikove odgovornosti so izgubljali argumentacijsko moč.⁵⁸ Varšavsko konvencijo je nasledila Konvencija o poenotenju nekatereh pravil za mednarodni letalski prevoz iz leta 1999 (Montrealska konvencija). Od leta 2003 za države pogodbenice Montrealske konvencije Varšavska konvencija ne velja več.⁵⁹

⁵³ Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Transportation by Air, concluded at Warsaw, Poland, October 12, 1929, 49 Stat. 3000, T.S. No. 876, 137 L.N.T.S. 11 (1934), reprinted in S. Treaty Doc. No. 106-45, 1999 WL 33292734 (200), 3 Av. Law Rep. (CCH) ¶ 27,011 (Warsaw Convention).

⁵⁴ M. Pavliha in P. Vlačič, nav. delo, str. 163.

⁵⁵ Nevenka Šorli: Pogodba o (mednarodnem) prevozu stvari z letalom. Gospodarski vestnik, Ljubljana 1993, str. 290–317.

⁵⁶ Enota predstavlja 65,5 miligramov zlata čistoče 9000/1000.

⁵⁷ Varšavski sistem sestavljajo: Varšavska konvencija, Haaški protokol, Guadaljarska konvencija, Gvatemalski protokol in Montrealski protokoli 1, 2, 3 in 4.

⁵⁸ M. Pavliha in P. Vlačič, nav. delo, str. 165.

⁵⁹ <<http://www.icao.int/icao/en/leb/wc-hp.htm>> (25. 3. 2016).

Odgovornost za smrt ali poškodbo potnikov je objektivna do višine 113.100 SDR^{60,61} in neomejena subjektivna nad 113.000 SDR. Za škodo na tovoru je odgovornost objektivna z omejitvijo 19 SDR na kilogram izgubljenega ali poškodovanega tovara. Konvencija razlikuje tudi med registrirano in ročno prtljago. Za prvo je odgovornost prevoznika objektivna in omejena (1131 SDR po potniku), za drugo pa je odgovornost subjektivna (krivdna) ter z enako omejitvijo kot registrirana prtljaga. Ločeno je urejena odgovornost za zamudo, ki je subjektivna z obrnjenim dokaznim bremenom.

4.2. Odgovornost prevoznika v železniškem prevozu – COTIF (CIM, CIV)

Prva konvencija na področju železniškega prevoza, Mednarodna konvencija o železniškem prevozu stvari (CIM), je bila sprejeta leta 1890 v Bernu in je urejala prevoz stvari. Konvencija je bila zaradi razvoja železniškega prevoza večkrat dopolnjena (leta 1896, 1905, 1923, 1933, 1952, 1961 in 1970). Prevoz potnikov in prtljage je vsebina Mednarodne konvencije o prevozu potnikov in prtljage (CIV), ki je bila sprejeta leta 1924. CIM in CIV iz leta 1970 sta postali del Mednarodne konvencije o mednarodnem prevozu po železnici (COTIF) iz leta 1980.⁶² Ta je bila dopolnjena z dvema protokoloma, in sicer leta 1990 in 1999.

Prevoz tovara ureja Dodatek A k COTIF (Enotna pravila o pogodbi o mednarodnem železniškem prevozu stvari – CIM), prevoz potnikov in prtljage pa ureja Dodatek B k COTIF (Enotna pravila o pogodbi o mednarodnem železniškem prevozu potnikov in prtljage – CIV).

Odgovornost železniškega prevoznika za izgubo ali poškodbo na tovoru je objektivna. Prav tako je objektivna odgovornost za zamudo, kar pa ne velja za odgovornost za zamudo pri prevozu potnikov. CIV o zamudi molči. Konvencija CIM oziroma Dodatek B k COTIF v drugem odstavku 23. člena navaja splošne izključitvene razloge, v primeru katerih se prevoznik, ki dokaže, da je

⁶⁰ Prvotni znesek za mejo med objektivno in subjektivno odgovornostjo je znašal 100.000 SDR, 1.000 SDR za prtljago in 17 SDR na kilogram za tovor, vendar ima Montrealska konvencija poseben mehanizem za usklajevanje zneskov omejene odgovornosti v 22. členu. Vsake pet let depozitar dvigne zneske, če inflacija valut, ki sestavljajo SDR, preseže 10 odstotkov.

⁶¹ SDR pomeni posebne pravice črpanja (angl. *special drawing right*). Gre za obračunsko valuto Mednarodnega denarnega sklada (*International Monetary Fund* – IMF). Vrednost SDR se dnevno izračuna glede na košarico valut, in sicer so od leta 2015 to: ameriški dolar, evro, kitajski renminbi, japonski jen in angleški funt, in sicer v razmerju: 41,73 odstotkov, 30,93 odstotkov, 10,92 odstotkov, 8,33 odstotkov in 8,09 odstotkov. Več o SDR glej: <<http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm>> (10. 2. 2016).

⁶² <<http://www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/>> (25. 3. 2016).

škoda nastala iz teh razlogov, razbremeniti odgovornosti (dokaz vzročne zveze je pogoj). Med te razloge spadajo dejanja ali opustitve uporabnika prevoza, lastnosti blaga (angl. *inherent defect in the goods*) ali zunanji vzroki, ki se jim ni bilo mogoče izogniti in katerih posledic ni bilo mogoče preprečiti.⁶³ V tretjem odstavku 23. člena Dodatka B k COTIF pa so navedeni posebni oprostilni razlogi ali privilegirani razlogi. Če se želi prevoznik razbremeniti odgovornosti v enem od taksativno naštetih posebnih tveganj (angl. *special risks*), pa prevozniku ni treba dokazati vzročne zveze, ampak le, da je glede na okoliščine posebnega primera izguba ali poškodba utegnila nastati v zvezi z eno ali več posebnimi nevarnostmi. Velja torej domneva, da je škoda nastala zaradi posebne nevarnosti.

Če je škoda nastala pri prevozu železniških vozil kot blaga, je odgovornost subjektivna z obrnjenim dokaznim bremenom (domneva krivde). CIM uporablja izraz omejitev povrnitve škode in ne omejitev odgovornosti, kot je značilno za druge konvencije transportnega prava.⁶⁴ Če je prevoznik povzročil škodo iz hude malomarnosti (angl. *gross negligence*) ali z namernim ravnanjem (angl. *willful misconduct*), prevoznik izgubi pravico do omejitve višine odgovornosti.⁶⁵

Zneski omejene odgovornosti v železniškem prometu so 175.000 SDR za smrt ali telesno poškodbo potnika in 17 SDR za kilogram bruto teže primanjkljaja.⁶⁶

4.3. Odgovornost prevoznika v cestnem prevozu

Konvencija o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga iz leta 1956 (konvencija CMR) je bila v primerjavi z drugimi prevoznimi panogami sprejeta razmeroma pozno. Dopolnjena je bila s protokolom leta 1978. Namen konvencije je bilo poenotenje in standardizacija pogodbe o mednarodnem prevozu tovora, še zlasti glede odgovornosti prevoznika v cestnem prevozu in glede prevoznih dokumentov. Konvencijo CMR⁶⁷ so pripravljali pod predpostavko, da sta si cestni in železniški prevoz neposredna konkurenta in zato naj bi bila režima odgovornosti kar se da poenotena. Tako je ureditev odgovornosti cestnega prevoznika za izgubo, poškodbo in zamudo objektivna. Prav tako ima cestni prevoznik možnost razbremenitve odgovornosti, če obstajajo splošni ekskulpacijski razlogi, pri katerih mora dokazati vzročno zvezo med izgubo, poškodbo ali zamudo in splošno nevarnostjo, ali posebni privilegirani razlogi,

⁶³ <http://www.otif.org/pdf_external/e/RU-CIM-1999-e.PDF> (29. 3. 2016).

⁶⁴ P. Vlačič, nav. delo, str. 125.

⁶⁵ Ebrahim Taghizadeh: The Responsibility of Rail Transport Operator Based on Kotif Convention, v: The Magazine of Transport, 12 (2011) 11, str. 82–91.

⁶⁶ Za vse zneske omejene odgovornosti glej P. Vlačič, nav. delo, str. 127.

⁶⁷ Prav tam, str. 131.

pri katerih zadostuje dokaz, da je glede na okoliščine primera poškodba ali izguba lahko nastala zaradi posebne nevarnosti. V posebnih primerih, kot so na primer velik primanjkljaj pri prevozu z odkritim vozilom ali škoda zaradi zamude, se ni mogoče sklicevati na posebne razloge.⁶⁸

Mednarodni prevoz potnikov je urejen v Konvenciji o pogodbi v mednarodnem cestnem prevozu potnikov in prtljage, ki je bila sprejeta leta 1973 (konvenciji CVR), veljati pa je začela leta 1994. Odgovornost prevoznika za škodo, ki nastane zaradi smrti, poškodbe ali okvare zdravja potnika, je objektivna. Odgovornost je prav tako objektivna za delno ali popolno izgubo prtljage ali njeno poškodbo. Kot razbremenilni razlogi so določeni višja sila, skrite napake ali specialne nevarnosti. Odgovornost za zamudo v konvenciji ni urejena.

Glavna zneska omejene odgovornosti sta 83.333 SDR za smrt ali poškodbo potnika in 8,33 SDR na kilogram izgubljenega ali poškodovanega tovara. Prevoznik v skladu s konvencijo CMR izgubi pravico omejiti odgovornost, če je škodo povzročil z *willful misconduct*,⁶⁹ v skladu s konvencijo CVR pa z *willful misconduct* ali *gross negligence*.

5. ZGODOVINSKI PRELOM: PROTOKOL PAL IZ LETA 2002 K ATENSKI KONVENCIJI

Prva poskusa mednarodnega urejanja pomorskega prevoza potnikov in prtljage sta iz šestdesetih let prejšnjega stoletja, in sicer sta to:

- Mednarodna konvencija za izenačitev nekaterih pravil o prevozu potnikov po morju in protokol iz leta 1961 ter
- Mednarodna konvencija za izenačitev nekaterih pravil o prevozu potniške prtljage po morju iz leta 1967.

Danes so mednarodna pravna podlaga za prevoz potnikov po morju:

- Atenska konvencija o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju iz leta 1974,
- Protokol k Atenski konvenciji o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju iz leta 1976,
- Protokol o dopolnitvah Atenske konvencije o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju iz leta 1990 in

⁶⁸ Malcom A. Clarke: *International Carriage of Goods by Road: CMR*. Sweet & Maxwell, London 1997, str. 280.

⁶⁹ Na grobo lahko razumemo *willful misconduct* kot namerno ravnanje, *gross negligence* pa kot hudo malomarnost, vendar podrobna opredelitev obeh izrazov zahteva poglobljen znanstveni članek.

- Protokol k Atenski konvenciji o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju iz leta 2002.

Presenetljivo⁷⁰ je, da se je prevozno pravo v dolgi zgodovini razvijalo predvsem kot prevoz tovora. Večtisočleten razvoj pomorskega prava in drugih prevoznih panog je potnikom in prtljagi namenjal zelo malo pozornosti. Če lahko to deloma razumemo za druge panoge, za katere je bil ključen razvoj prevoznih sredstev in infrastrukture za ta prevozna sredstva (zlasti to velja za železniški in cestni prevoz), ki se je odvil šele v zadnjih dveh stoletjih, pa je to toliko težje razumeti za pomorski prevoz, ki je star skoraj toliko, kolikor so stare prve civilizacije in prva pravna pravila.⁷¹ Nekoliko je ironično, da je najmlajša prevozna panoga v mednarodni ureditvi prehitela najstarejšo, ko govorimo o prevozu potnikov. Letalski potniki so že leta 1929 leteli na podlagi Konvencije o izenačevanju nekaterih pravil, ki se nanašajo na mednarodni zračni prevoz (Varšavska konvencija). Bistveno več pravnih virov je v zgodovini in danes namenjeno prevozu tovora kot potnikom in njihovi prtljagi, pa naj gre za mednarodne ali domače pravne vire.

Če pogledamo zgodovino letalskega prava, je jasno, da se je razvijalo pod močnim vplivom pomorskega prava. Kot sva že pojasnila, sta se konec osemdesetih in v devetdesetih letih prejšnjega stoletja zgodila dva procesa. Prvi je bil v tem, da je bila letalska panoga prva, ki je najprej na ravni Evropske unije⁷² in pozneje na mednarodni ravni z Montrealsko konvencijo prepovedala omejevanje odgovornosti letalskemu prevozniku za osebne škode, ki jih je utrpel potnik (smrt, telesne poškodbe, okvare zdravja). Drugi proces je bil ta, da je do takrat subjektivno odgovornost letalskega prevoznika nadomestila dvotirna odgovornost (meja med objektivno in subjektivno odgovornostjo je finančna). Vprašanje se poraja samo po sebi. Ali ni čas, da začne pomorski prevoz potnikov slediti nekoč svojemu mlajšemu sorodniku, letalskemu prevozu potnikov? Dokaz pritrtilnemu odgovoru na to vprašanje je Protokol iz leta 2002 k Atenski konvenciji o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju iz leta 1974 (protokol PAL iz leta 2002).⁷³

⁷⁰ Marko Ilešič: Spopad mednarodnih, evropskih in nacionalnih pravil na plečih potnikov, Dnevi slovenskih pravnikov, Portorož, 8. in 9. oktober 2015, neobjavljeno, str. 1–3.

⁷¹ Glej 2. razdelek tega prispevka.

⁷² Uredba Sveta št. 2027/97, ki jo je dopolnila Uredba Evropskega parlamenta in Sveta št. 889/2002.

⁷³ Trenutno ima protokol PAL iz leta 2002 25 pogodbenic: Albanija, Belgija, Belize, Bolgarija, Črna gora, Danska, Evropska unija, Grčija, Hrvaška, Irska, Latvija, Litva, Malta, Maršalski otoki, Nizozemska, Norveška, Palau, Panama, Portugalska, Romunija, Saint Kitts in Nevis, Srbija, Slovaška, Španija, Švedska, Sirija in Združeno kraljestvo. Veljati je začel 23. aprila 2014, to je bilo leto dni potem, ko je k protokolu pristopila Belgija kot deseta

Protokol PAL iz leta 2002 je prvi mednarodni pravni akt, ki je v pomorske prevoze v povezavi s potniki prinesel objektivno odgovornost pomorskega prevoznika. Hkrati je prinesel še nekatere druge novosti, ki so izboljšale pravni položaj potnika kot potencialnega oškodovanca. Taka je na primer obvezno zavarovanje odgovornosti za škode, ki jih utrpijo potniki. Namen obveznega zavarovanja je zagotovilo, da bodo potnikom na voljo sredstva za poplačilo škod.⁷⁴ Ne gre za popolnoma nov koncept v pomorskem prevozu. Lastniki ladij⁷⁵ so bili v mednarodni ureditvi prvič dolžni skleniti obvezno zavarovanje po določitih Mednarodne konvencije o civilni odgovornosti za škodo, povzročeno z onesnaženjem z nafto (CLC iz leta 1969). Slednja je bila posledica nesreče tankerja Torrey Canyon 18. marca 1967 v bližini Scilly Isles (Združeno kraljestvo). Nasedanje tankerja Torrey Canyon je bila prva nesreča z velikanskim razlitjem nafte, ki je tudi oblikovala spoznanje, kaj tako razlitje povzroči naravi in prebivalstvu. V skladu s to konvencijo morajo lastniki ladij skleniti obvezno zavarovanje do višine tiste vsote, do katere lastnik ladje odgovarja.⁷⁶

Obvezno zavarovanje velja za vse ladje, ki so registrirane za prevoz več kot 12 potnikov. Zahteva protokola PAL iz leta 2002 za obvezno zavarovanje odgovornosti je postavljena do višine objektivne odgovornosti pomorskega prevoznika. Obvezno zavarovanje pride v poštev zgolj za osebne škode, ne pa tudi za škode zaradi izgube ali poškodbe prtljage. Zagotovilo, ki ga bodo preverjale pomorske oblasti, da ima lastnik ladje sklenjeno obvezno zavarovanje, sta »modra karta«,⁷⁷ ki jo je izdal prevoznikov P&I, in certifikat države pogodbenice konvencije. Oba dokumenta bosta dokaz, da ima lastnik ladje finančno pokritje za obvezno zavarovanje. Potnik ima v povezavi s tem obveznim zavarovanjem v skladu s protokolom PAL iz leta 2002 še eno ugodnost. To je *actio directa* zoper zavarovalnico. Možnost *actio directa* ni prednost zgolj zara-

podpisnica. Za status ratifikacij glej: <<http://www.imo.org/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Documents/Status%20-%202016.pdf>> (3. 3. 2016).

⁷⁴ <<http://incelaw.com/en/knowledge-bank/publications/the-revised-athens-convention>> (8. 2. 2016).

⁷⁵ Zanimivo je, da konvencija v tem primeru izrecno govori o lastniku ladje in ne morda o tistem, ki ladjo dejansko uporablja (na primer zakupniku ali osebi, ki ji v kontinentalnem pravu pravimo ladjar).

⁷⁶ Več o tem Patrick Vlačič: Omejitve višine odgovornosti v prevoznem pravu. Uradni list Republike Slovenije, Ljubljana 2007, str. 103–104.

⁷⁷ Modre karte so se začele uporabljati leta 1975, ko je začela veljati CLC iz leta 1969. Modra karta je pisno potrdilo zavarovalnice (P&I), da ima zavarovanec zagotovljeno zavarovalno kritje za nevarnosti, ki jih zahteva neka mednarodna konvencija (poleg CLC iz leta 1969 in protokola PAL iz leta 2002 je to tudi Mednarodna konvencija o civilni odgovornosti za škodo, ki jo povzroči onesnaženje z gorivom). Več o modrih kartah: <<http://www.skuld.com/topics/circulars/circulars/compulsory-insurance---blue-cards---imo-conventions/>> (8. 2. 2016).

di tega, ker je od zavarovalnice običajno lažje dobiti plačilo za utrpelo škodo, temveč tudi zato, ker ima zavarovalnica zelo omejen nabor ugovorov zoper potnika – oškodovanca.

Odgovornost za škode, ki jih utrpijo potniki, je na potnika na škodni dogodek v skladu s protokolom PAL iz leta 2002 objektivna do višine 250.000 SDR, nad tem zneskom pa je odgovornost pomorskega prevoznika subjektivna, in sicer do višine 400.000 SDR. Da gre za objektivno odgovornost do zneska 250.000 SDR, je razvidno iz ekskulpacijskih razlogov. Če se prevoznik želi rešiti odgovornosti, mora dokazati, da je vzrok za škodo vojna, sovražnosti, državljanska vojna, vstaja ali naravni pojav izjemne, neprepričljive in neodvrtljive narave ali nesreča, povzročena z namernim ravnanjem ali opustitvijo tretje osebe.

Za zneske nad 250.000 SDR z zgornjo omejitvijo 400.000 SDR protokol PAL iz leta 2002 ohranja dvojni koncept subjektivne odgovornosti, pri katerem je dokazno breme za odgovornost odvisno od tega, v kakšnih okoliščinah je potnik utrpel smrt ali telesne poškodbe. Če je potnik utrpel škodo v primerih, ko ne gre za ladijsko nesrečo, je dokazno breme na potniku. Če potnik utrpi škodo v ladijski nesreči, mora prevoznik dokazati, da škode ni povzročil namerno ali iz malomarnosti. Protokol PAL iz leta 2002 taksativno našteva, kaj se šteje za pomorsko nesrečo:

- brodolom,
- prevrnitev ladje,
- trčenje ladje,
- nasedanje ladje,
- eksplozija ali požar na ladji in
- napaka ladje.

Napaka ladje je še posebej opredeljena kot kakršnakoli motnja v delovanju, neusklajenost s predpisi o varnosti glede kateregakoli dela ladje ali opreme ladje, ko se uporablja za umik, evakuacijo, vkrcanje ali izkrcanje potnikov ali za propulzijo, krmiljenje, varno plovbo, privezovanje, sidranje, prihod na ali odhod iz priveza ali sidranja ali nadzor škode po zalitju ladje ali ko se uporablja za lansiranje naprav za reševanje življenj.

Če primerjamo znesek, ki je veljal kot zgornja meja odgovornosti za pomorskega prevoznika do Protokola PAL iz leta 2002, je razvidno, da gre za znaten dvig glede na prej uveljavljenih 46.666 SDR. Znesek omejitve v višini 46.666 SDR izhaja iz Atenske konvencije iz leta 1974. Ta je v izvirni različici določila omejitev v višini 700.000 zlatih frankov Poincaré. Protokol iz leta 1976 je dopolnil Atensko konvencijo iz leta 1974 tako, da je namesto zlatih frankov Poincaré zneske omejene odgovornosti določil v SDR. Tako je od tega protokola dalje

veljala omejitev v višini 46.666 SDR. Znesek omejitve v višini 46.666 SDR za terjatve potnikov najdemo tudi v 7. členu Konvencije o omejitvi odgovornosti za pomorske terjatve iz leta 1976 (LLMC), ki ureja splošno omejitev odgovornosti ladjarja. LLMC še določa, da prevoznik ne bo odgovarjal več kot za znesek 46.666 SDR, ki ga pomnoži s številom potnikov, ki jih ladja lahko prevaža na podlagi ladijskega certifikata. Določa tudi stropno odgovornost (zgornjo mejo), ki pa znaša, ne glede na prej zapisano, 25 milijonov SDR.

Dne 15. decembra 2011 je k Protokolu PAL iz leta 2002⁷⁸ pristopila Evropska unija (EU). Ob deponiranju listine o pristopu k Protokolu PAL iz leta 2002 je EU priložila izjavo o pristojnosti, v kateri je zapisala, da so države članice EU na EU prenesle izključno pristojnost za ukrepe, sprejete na podlagi 100. člena Pogodbe o delovanju EU (PDEU). Taki ukrepi so bili s sprejetjem Uredbe (ES) št. 392/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o odgovornosti prevoznikov potnikov po morju v primeru nesreč sprejeti, kar zadeva 1. in 1.a, drugi odstavek 2. člena, od 3. do 16. člena ter 18., 20. in 21. člen Atenske konvencije, kakor je bila spremenjena s Protokolom PAL iz leta 2002 in določbe smernic IMO.⁷⁹ Dodatno so še zapisali, da se izvajanje pristojnosti, ki so jo države članice prenesle na EU v skladu s PDEU, samo po sebi nenehno razvija. V okviru PDEU lahko pristojne institucije sprejemajo odločitve, s katerimi se določi obseg pristojnosti EU. EU si zato pridržuje pravico, da ustrezno spremeni to izjavo, ne da bi bil to predpogoj za izvajanje pristojnosti za zadeve, ki jih ureja protokol PAL iz leta 2002. EU bo o spremenjeni izjavi uradno obvestila generalnega sekretarja IMO.

V zvezi z 10. in 11. členom protokola PAL iz leta 2002 v skladu s točko c drugega odstavka 17. člena in tretjim odstavkom 17. člena ter 19. členom protokola PAL iz leta 2002 je EU sprejela izjavo o pristojnosti, v kateri so države članice EU z izjemo Kraljevine Danske v skladu s 1. in 2. členom protokola PAL iz leta 2002 o stališču Danske, priloženega k Pogodbi o EU in PDEU, svoje pristojnosti v zvezi z zadevami, ki so urejene v 10. in 11. členu protokola PAL iz leta 2002, ki spadajo v področje uporabe 81. člena PDEU, prenesle na EU. EU je to pristojnost uveljavila s sprejetjem Uredbe Sveta (ES) št. 44/2001 z dne 22. decembra 2000 o pristojnosti in priznavanju ter izvrševanju sodnih odločb v civilnih in gospodarskih zadevah.

⁷⁸ Glede rezervacij za protokol PAL iz leta 2002 glej IMO Reservation and Guidelines for Implementation of the Athens Convention, <<http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/Submissions/IMO/imo-reservation-and-guidelines-for-the-implementation-of-the-athens-convention.pdf?sfvrsn=0>> (23. 2. 2016).

⁷⁹ *International Maritime Organization* – Mednarodna pomorska organizacija, <<http://www.imo.org/en/Pages/Default.aspx>> (29. 2. 2016).

EU je sprejela tudi izjavo iz 17a(3). člena Atenske konvencije iz leta 1974, kot je bila spremenjena z 11. členom protokola PAL iz leta 2002, in sicer, da se sodne odločbe o zadevah, zajetih v protokolu PAL iz leta 2002, ki jih izda sodišče države članice,⁸⁰ v državah članicah EU priznavajo in izvršujejo v skladu z ustreznimi pravili EU o zadevi. Posebna izjava je bila sprejeta tudi glede sodnih odločb tretjih držav.⁸¹

6. PROJEKCIJA RAZVOJA ODGOVORNOSTI POMORSKEGA PREVOZNIKA

Projekcija razvoja odgovornosti pomorskega prevoznika, ko gre za potnike, je preprostejša od tiste, ko gre za prevoz tovora. »Prihodnost« je vsaj v EU že nekaj let tukaj. Prejšnja trditev drži ob predpostavki, da bo ureditev odgovornosti pomorskega prevoznika za osebne škode, ki jih utрпи potnik, tudi na svetovni ravni sledila zgledu protokola PAL iz leta 2002 in ureditvi EU. Skromno število pogodbenic protokola (glej status ratifikacij)⁸² in dejstvo, da njegova določila veljajo poleg tistih nekaj ratifikacij zgolj za države članice EU, kaže na to, da je pot do objektivne odgovornosti za osebne škode potnikov še dolga. Je pa res, da je postala EU že v devetdesetih letih prejšnjega stoletja v zakonodajnem urejanju prevoznih razmerij ustvarjalec in ni več sledilec.

Industrija (prevozniki) vedno znova poskuša zmanjševati svojo odgovornost za škode.⁸³ To počne tako skozi vpliv pri sprejemanju zakonodaje, pogosto pa tudi v praksi, ko bi morala plačati škode. V primerjavi s potniki ima za svojo obrambo pred sodnimi postopki potnikov skoraj neomejena sredstva. Kljub temu pa EU počasi, vendar vztrajno »jadra« v smeri postroženja odgovornosti pomorskega prevoznika za osebne škode, ki jih utрпи potnik. Zanimivo je, da

⁸⁰ Sodne odločbe o zadevah, zajetih v Atenskem protokolu, ki jih izda sodišče Kraljevine Danske, se v državah članicah EU priznavajo in izvršujejo v skladu s Sporazumom med Evropsko skupnostjo in Kraljevino Dansko o pristojnosti in priznavanju ter izvrševanju sodnih odločb v civilnih in gospodarskih zadevah.

⁸¹ Sodne odločbe o zadevah, zajetih v Atenskem protokolu, ki jih izda sodišče tretje države:

- (a) ki jo zavezuje Luganska konvencija o pristojnosti in priznavanju ter izvrševanju sodnih odločb v civilnih in gospodarskih zadevah z dne 30. oktobra 2007, se v državah članicah Evropske unije priznavajo in izvršujejo v skladu z navedeno konvencijo;
- (b) ki jo zavezuje Luganska konvencija o pristojnosti in izvrševanju sodnih odločb v civilnih in gospodarskih zadevah z dne 16. septembra 1988, se v državah članicah Evropske unije priznavajo in izvršujejo v skladu z navedeno konvencijo.

⁸² Glej op. 71.

⁸³ Glej sodbo Sodišča EU v zadevi *Denise McDonagh v Ryanair Ltd.*, C-12/11, <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62011CJ0012:EN:HTML>> (11. 5. 2016).

pisci pri prehodu iz subjektivne odgovornosti v objektivno (do 250.000 evrov) temu ne namenljajo kake posebne pozornosti. Verjetno ni treba posebej poudarjati, koliko preprostejša je s stališča potnika, ki je utrpel osebno škodo, objektivna odgovornost pomorskega prevoznika v primerjavi s subjektivno. Več pozornosti je bilo namenjeno predujmu, ki ga mora pomorski prevoznik plačati potnikom (sorodnikom) za kritje takojšnjih finančnih potreb, sorazmernih s povzročeno škodo, kadar je smrt ali telesna poškodba posledica ladijske nesreče (v primeru smrti v višini najmanj 21.000 evrov). Te določbe ne najdemo v protokolu PAL iz leta 2002, temveč zgolj v Uredbi 392/2009, ki tako sledi prvemu zgledu takega varstva potnikov, in sicer Uredbi Sveta (ES) št. 2027/97.⁸⁴ Navsezadnje je to tudi razumljivo. Prevoznikova obveznost v primeru smrti potnikov že samo iz tega naslova ob predpostavki, da pelje 4.000 potnikov, znaša kar 84.000.000 SDR. Plačilo predujma (predplačila) ni vezano na odgovornost, temveč je namenjeno kritju takojšnjih finančnih potreb, sorazmernih s povzročeno škodo.⁸⁵ Veliko črnila je bilo prelitega tudi za obvezno zavarovanje odgovornosti, ki ga mora zagotoviti prevoznik, in za *actio directa*, ki jo ima na voljo potnik.

Za smer urejanja prevoza potnikov po morju je bilo nerodno, pa vendar pomembno, sporočilo, ki ga je Evropska komisija objavila leta 2002.⁸⁶ V njem je glede pomorskega prevoza zapisala naslednje usmeritve:

1. objektivno odgovornost,
2. zadovoljujočo višino omejitve odgovornosti,
3. podaljšanje odgovornosti v primeru namerno ali iz malomarnosti povzročene škode,
4. obvezno zavarovanje odgovornosti,
5. *actio directa* in
6. uporabo teh pravil tudi za pomorske prevoze znotraj držav članic (nacionalne prevoze).

⁸⁴ To je bila prva taka »prevozna« uredba EU, ki je za škode v primeru smrti prevozniku naložila, da mora brez odlašanja, vsekakor pa najpozneje petnajst dni po tem, ko je ugotovljena identiteta fizične osebe, upravičene do odškodnine, izplačati predplačilo, kakršno bi bilo potrebno za pokritje takojšnjih materialnih potreb, v sorazmerju z materialno škodo, ki jo je oseba pretrpela. Znesek je bil določen v višini 15.000 SDR.

⁸⁵ Predplačilo ne pomeni priznanja odgovornosti in se lahko pobota s pozneje izplačanimi zneski na podlagi te uredbe. To predplačilo ni vračljivo, razen v primerih, določenih v prvem odstavku 3. člena ali 6. členu Atenske konvencije ali Dodatku A k Smernicam IMO, ali kadar oseba, ki je prejela predplačilo, ni oseba, upravičena do odškodnine (2. točka 6. člena Uredbe 392/2009).

⁸⁶ <<http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/EN.pdf>> (29. 2. 2016).

Glede usmeritve, ki govori o objektivni odgovornosti, je komisija zapisala, da je cilj objektivne odgovornosti izboljšanje položaja upnika (potnika), saj odgovornost dolžnika (prevoznika) ne bo odvisna od njegove krivde ali malomarnosti. V tistem času, ko je sporočilo nastalo, nobena veljavna konvencija, ki je urejala prevoz potnikov po morju, razen tiste v letalskem prevozu,⁸⁷ ni poznala režima, v katerem bi bila odgovornost pomorskega prevoznika neodvisna od njegove krivde. Razlog za razliko v režimu odgovornosti naj bi bil v tem, kaj se lahko pričakuje od potnika v letalskem prevozu in kaj v pomorskem. Potniki so v letalskem prevozu večino časa poti na svojem sedežu, v pomorskem prevozu pa so bistveno bolj mobilni. Zlasti to velja za križarjenja, na katerih so potniki še posebej mobilni in aktivni ter je v tem smislu tudi več možnosti za sokrivdo za škodo oškodovanega iz lastne malomarnosti. Pravni položaj potnika na križarjenju je pogosto bolj kot potniku podoben gostu v restavraciji, diskoteki ali stranki pri frizerju ali v termah. V nadaljevanju sporočilo popolnoma zgrešeno navaja, da v prej naštetih gost oziroma stranka⁸⁸ običajno ne uživa režima objektivne odgovornosti. Poleg tega naj bi bili zahtevki za odškodnino v pomorskih prevozi v 90 odstotkih zahtevki enega ali zgolj nekaj potnikov in torej drugače kot v letalskem prevozu, ko so ti zahtevki od večine ali vseh potnikov. Slednjo trditev bi bilo sicer mogoče preveriti s statističnimi podatki glede vloženih zahtevkov za škodo v letalskem prevozu potnikov, vendar to ni potrebno. Že prvi argument o tem, da režim odgovornosti do gosta v restavraciji, diskoteki, ali stranke pri frizerju ali v termah običajno ni objektivni, pozablja, da se gosti in stranke za iste storitve, če so potniki, prevažajo na prevoznem sredstvu, ki samo po sebi obratuje v bistveno povečanem nevarnostnem režimu v primerjavi s tistimi, ki uživajo te storitve na kopnem.

Sporočilo⁸⁹ nadalje še ugotavlja, da prej opisano razmišljanje ne upošteva nesreč, ki jih utrpijo potniki pri pomorskem prevozu, kadar je razlog za nesrečo zunaj nadzora potnika. Nesreče, kot so brodolom, nasedanje ladje, trčenje ladij, požar in podobne, so popolnoma primerljive z nesrečami v letalstvu in bi zato morale biti urejene temu primerno. Komisija EU je zato menila, da je treba razlikovati dva tipa nesreč. Za škode, ki izhajajo iz pomorskih nesreč, pri katerih je možnost potnikov, da nadzorujejo potek dogodkov zelo omejena, bi morala biti objektivna. Za druge vrste osebnih škod naj bi bil sistem, ki temelji

⁸⁷ Tukaj bi kazalo dopolniti sporočilo komisije, saj enako velja tudi za režime v mednarodnih konvencijah v železniškem in cestnem prevozu.

⁸⁸ Stefan Kirchner, Grit Tunger, Jan Martin Hoffman: *Carrier Liability for Damages Incurred by Ship Passengers: The European Union as a Trailblazer Towards Global Liability Regime?*, 23 *University of Miami International and Comparative Law Review* 193 (2015), str. 202.

⁸⁹ Prav tam, str. 11.

na malomarnosti, zadosten. Komisija EU se je v tem dokumentu sklicevala na takrat še prihajajoči protokol PAL iz leta 2002, ki je bil pozneje v istem letu tudi sprejet. Avtorjem sporočila je ušlo kar nekaj »nerodnosti«. Prva je ta, da so si pomorske nesreče in letalske nesreče podobne in da bi zato morala biti v obeh vrstah prevozov odgovornost objektivna oziroma če smo bolj natančni, tudi v pomorskih, kadar bi šlo za pomorsko nesrečo. Druga je ta, da naj bi predlog protokola PAL iz leta 2002 govoril o objektivni odgovornosti, kadar gre za pomorsko nesrečo. Slednje ne drži, jasno je, da je vrsta odgovornosti odvisna zgolj od višine škode. Tako je za objektivno odgovornost meja do 250.000 SDR, nad tem zneskom do 400.000 SDR pa se ohranja klasični sistem dokazne ali domnevne krivde, ki ga pozna Atenska konvencija iz leta 1974. Globlje nerazumevanje, ki tudi zahteva pojasnitev, pa je tisto o podobnosti pomorskih in letalskih nesreč. Ključ je namreč v povečani obratovalni nevarnosti, ki je sicer prisotna pri letalskem prevozu (brez razloga sta izpuščena tudi prevoz z železnicami in po cesti) in v pomorskem prevozu, ne pa v podobnosti nesreč v obeh panogah. Glede na vse sta imela Evropska komisija in Evropski parlament še srečo, da se industrija ni bolje organizirala, saj bi lahko pri argumentaciji hitro zašla v težave.

EU in njenih organov kljub vsemu ne kaže soditi prestrogo. EU je bila namreč zelo aktivna, da bi se protokol PAL iz leta 2002 čim prej uveljavil. Zato je Evropska komisija že v predlogu za odločitev Sveta z dne 24. junija 2003⁹⁰ predlagala, da EU postane njegova članica. To se je zgodilo 12. decembra 2011, ko je bil sprejet sklep Sveta o pristopu EU k protokolu PAL⁹¹ in sklep v zvezi z njegovim 10. in 11.⁹² členom. V zvezi z ratifikacijo protokola je nastal tudi zanimiv pravni položaj, saj so vanj vnesli določbe o tem, da lahko protokol podpiše, ratificira, sprejme ali odobri ali k njemu pristopi organizacija za regionalno gospodarsko povezovanje, ki je sestavljena iz suverenih držav, ki so pristojnosti glede določenih zadev, urejenih s protokolom, prenesle nanjo.⁹³

⁹⁰ Council decision concerning the conclusion by the European Community of the Protocol of 2002 to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974 (predlog ni preveden v slovenski jezik).

⁹¹ Sklep Sveta z dne 12. decembra 2011 o pristopu Evropske unije k Protokolu iz leta 2002 k Atenski konvenciji o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju iz leta 1974, z izjemo členov 10 in 11 Konvencije, 2012/22/EU, UL L 8, 12. januar 2012.

⁹² Sklep Sveta z dne 12. decembra 2011 o pristopu Evropske unije k Protokolu iz leta 2002 k Atenski konvenciji o prevozu potnikov in njihove prtljage po morju iz leta 1974 v zvezi s členoma 10 in 11 Konvencije, 2012/23/EU, UL L 8, 12. januar 2012.

⁹³ Določba je bila v protokol PAL iz leta 2002 zapisana na predlog EU. Glej prvi odstavek 19. člena protokola: Organizacija za regionalno gospodarsko povezovanje, ki je pogodbenica tega protokola, ima pravice in obveznosti države pogodbenice v obsegu, v katerem ima organizacija za regionalno gospodarsko povezovanje pristojnost v zadevah, ki jih ureja ta protokol.

Prvič v zgodovini konvencije IMO je bilo tako omogočeno, da je EU postala pogodbenica. Posebnost pogodbenega statusa EU je v tem, da se v nekaterih primerih ne šteje kot država pogodbenica. Tako se je ne šteje za pogodbenico v povezavi z 20. členom protokola PAL, ki govori o potrebnem številu držav pogodbenic za začetek veljavnosti, in 23. členu, ki govori o spremembah glede zneskov omejene odgovornosti. Sicer pa je njena glasovalna pravica, če uveljavlja svojo volilno pravico v zadevah, za katere je pristojna, taka, da ji pripada število glasov, ki je enako številu držav članic pogodbenic tega protokola, ki so nanjo prenesle pristojnost glede obravnavanih zadev. EU pa ne sme uveljavljati svoje volilne pravice, če jo uveljavljajo njene države članice, in obratno.

S tem, ko je EU pristopila k protokolu PAL iz leta 2002, je ustvarila pogoje, da so lahko pristopile tudi države članice EU. Kljub želji in dejavnostim Evropske komisije, da bi protokol začel veljati, zlasti zato, ker bi dobil zadostno število ratifikacij držav članic EU, se to ni zgodilo. Tik pred začetkom veljavnosti Uredbe 392/2009 je imel protokol zgolj devet ratifikacij (EU ni štela v kvorum), torej eno premalo, da bi začel veljati. Še natančneje je imel protokol leto dni pred začetkom uveljavitve Uredbe 392/2009 zgolj sedem ratifikacij, torej tri premalo, saj v 20. členu določa, da začne veljati dvanajst mesecev po datumu, ko ga je brez zadržka do ratifikacije, sprejetja ali odobritve podpisalo deset držav ali so te pri generalnem sekretarju deponirale listino o ratifikaciji, sprejetju, odobritvi ali pristopu.

Odločevalci v vsaj dveh entitetah, to sta bili EU in IMO, so pravilno ocenili, da bo to še en mednarodni akt, ki bo končal na smetišču zgodovine, če ne bo sta izvedli nekaterih aktivnosti. EU je to storila s podporo protokolu od vsega začetka, pozivanjem članic k ratifikaciji in pozneje tudi z vnosom nekaterih določb protokola v svoj pravni red in s pristopom k protokolu. IMO je to naredila z oceno, da zavarovalni trg vsebine protokola ne sprejema. Največja težava pri ratifikaciji protokola naj bi bila »nezmožnost« klubov P&I, da bi zagotovili zavarovalcem primerno kritje za nevarnosti za škode, ki bi izhajale iz terorističnih dejanj.⁹⁴ Klubi P&I so ključni, saj ti izdajajo modre karte, na podlagi katere potem države izdajo potrdilo o obveznem zavarovanju. Od napada z letali 11. septembra 2001 so v ZDA iz zavarovalnega (in pozavarovalnega) kritja izključene vse škode, ki so posledica terorističnih napadov. P&I so IMO o tem obvestili na 88. zasedanju leta 2004. Zato je 90. zasedanje Pravnega odbora IMO prineslo rešitev v obliki modifikacije protokola PAL iz leta 2002 v obliki

⁹⁴ Marija Pospíšil Miler: EU pristupila protokolu iz 2002 h Atenskoj konvenciji iz 1974. godne – primjena za države članice EU od 31. prosinca 2012, v: Naše more 59(3-4)/2012, str. 130.

Pridržka in smernic IMO za izvajanje Atenske konvencije.⁹⁵ Glavna vsebina pridržka je:

»Vlada [...] si pridržuje pravico, da omeji, in se obvezuje, da bo omejila odgovornost iz prvega in drugega odstavka 3. člena Konvencije, in sicer za smrt ali telesno poškodbo potnika, ki je posledica katerega koli rizika pod 2.2 Smernic IMO⁹⁶ za izvajanje Atenske konvencije, na nižjega izmed naslednjih zneskov:

- 250 000 obračunskih enot za vsakega potnika v posameznem primeru ali
- 340 milijonov obračunskih enot na ladjo v posameznem primeru.«

Država, ki je izrazila rezervo pri potrditvi protokola, si je pridržala pravico izdati potrdilo o obveznem zavarovanju,⁹⁷ čeprav je zavarovanje sestavljeno iz dveh delov, enega za pomorske rizike in enega za vojne rizike (vključno s terorističnimi akti) in kljub običajnim klavzulam omejitev in izključitev zavarovanja, ki jih bo tržišče zavarovanja zahtevalo za vojne rizike v času izdaje potrdila o zavarovanju.

Pridržek in smernice IMO za izvajanje Atenske konvencije so imele dvojni učinek. Prvi je bil pravni, saj je pridržek omogočil rezervacijo na določbe protokola PAL iz leta 2002 in retroaktivno⁹⁸ spremenil pogoje obveznega zavarovanja. Niso se odločili za sklic nove konference, ki bi dopolnila protokol ali resolucije IMO, temveč so se odločili za pravno neobvezujoče smernice. Ta način se je pokazal kot najhitrejši. Je pa res, da smernice niso obvezujoči akt. Države se prostovoljno odločijo, ali bodo rezervacijo, kot jo predvidevajo smernice, dale

⁹⁵ IMO Circular letter No. 2758 dated 20 November 2006 with Annex, <<http://folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/13.pdf>> (3. 3. 2016).

⁹⁶ V IMO so se zavedali, da protokol ne bo nikoli široko sprejet, če ne bodo rešili dilem, ki so izhajale iz jasnih sporočil klubov P&I, ki edini zavarujejo odgovornost pomorskih prevoznikov. Riziki so določeni v točki 2.2. Zavarovanje za primer vojne krije odgovornost, če obstaja, za škodo, nastalo zaradi smrti ali telesne poškodbe potnika, zaradi:

- vojne, državljanske vojne, revolucije, upora, vstaje ali javnih nemirov, nastalih zaradi teh dogodkov, ali vseh sovražnih dejanj, ki jih storijo vojaške sile ali so storjena proti vojaškim silam,
- ujetništva, zasega, aretacije, zadrževanja ali pridržanja ter njihovih posledic ali vsakega poskusa takšnih dejanj,
- zavrženih min, torpedov in bomb ali drugega zavrženega vojaškega orožja,
- dejanj teroristov ali oseb iz zlonamernosti ali političnih nagibov in vseh ukrepov, sprejetih za preprečevanje takega rizika ali boj proti njemu,
- zaplembe in razlastitve.

Za to zavarovanje pa lahko veljajo izjeme, omejitve in zahteve. Glej točko 2.2.2. izvlečka iz Pridržka in smernic IMO za izvajanje Atenske konvencije, ki jih je 19. oktobra 2006 sprejel Pravni odbor Mednarodne pomorske organizacije.

⁹⁷ M. P. Miler, nav. delo, str. 130.

⁹⁸ Prav tam, str. 130.

ali je ne bodo dale. Taka možnost žal ne pripomore k poenotenju mednarodnega prava. Drugi učinek je bil v tem, da so Pridržek in smernice IMO za izvajanje Atenske konvencije ustvarile podlago, da je zavarovalni trg sprejel nove pogoje in bilo posledično pripravljeno izdati modre karte. S tem je postala pot za dodatne ratifikacije in začetek veljavnosti protokola odprta. Kljub vsemu je Uredba 392/2009 prehitela protokol, saj je začela veljati 31. decembra 2012 (v 12. členu določa, da se uporablja od dne začetka veljavnosti protokola PAL iz leta 2002 za EU, vendar v vsakem primeru najpozneje od 31. decembra 2012).

Sprašujeva se, ali je mogoče najti kakršnokoli razumno razlago, zakaj že do zdaj odgovornost pomorskega prevoznika za osebne škode potnika ni bila objektivna. Za pričujoči članek niso nepomembni naslednji sklepni predlogi generalnega pravobranilca Nila Jääskinena, predstavljeni 14. marca 2013 v zadevi C-509/11:⁹⁹

»41. Sodišče je letos že odločilo, da zakonodaja Evropske unije lahko določi pravila za zagotavljanje ravni varstva potrošnikov, ki se razlikujejo glede na zadevni transportni sektor. Sodišče je v zadevi McDonagh v okviru uspešne tožbe proti letalski družbi, ker ta ni nudila pomoči v skladu s členom 5(1)(b) Uredbe št. 261/2004, ko je bil zaradi izbruha islandskega ognjenika Eyjafjallajökull odpovedan let, zavrnilo argumente, da naj bi obveznost nuditi pomoč, ki je naložena letalskim prevoznikom, kršila načelo enakega obravnavanja, ker take obveznosti pri drugih načinih prevoza, namreč pri potovanjih z vlakom, ki so urejena z Uredbo št. 1371/2007, potovanjih po morju in celinskih plovni poteh, ki so urejena z Uredbo št. 1177/2010 ter potovanjih z avtobusom, ki so urejena v skladu z Uredbo št. 181/201, ni. (14) Sodišče je pri tem, ko je utemeljilo razliko v obravnavi, odločilo, da ,položaj podjetij, ki delujejo v sektorju dejavnosti različnih načinov prevoza, namreč ni primerljiv, ker – ob upoštevanju pogojev delovanja teh podjetij, pogojev njihove dostopnosti in razdelitve njihovih omrežij – ti različni načini prevoza glede pogojev za uporabo niso zamenljivi. (15)«

Kaj tako stališče pomeni za najino tezo, da ni resnih argumentov, da bi bila odgovornost pomorskega prevoznika za škode, ki jih utрпи potnik v pomorskem pravu, drugačna, kot je v drugih prevoznih modusih? Meniva, da ni razlogov, da bi tisti, ki zagovarjajo blažjo odgovornost pomorskega prevoznika v primerjavi z drugimi prevoznimi modusi, v tem našli podlago za argumentacijo, ki bi šla njim v prid. Predvsem je treba upoštevati dejstvo, da se je v zadevi McDonagh letalski prevoznik želel rešiti nekaterih svojih obveznosti tako, da

⁹⁹ <<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9ea7d2dc30d53bb2497785814710bca7c78edb9b8221.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxuSbhn0?text=&docid=135004&pageIndex=0&doclang=SL&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=455233>> (29. 2. 2016).

je med drugim zatrjeval, da v drugih prevoznih panogah takih obveznosti ni in da je kršeno načelo enakega obravnavanja. Glede na to, da sodišče EU k takim sporom razlagalno pristopa *pro consumatore*,¹⁰⁰ je logično, da letalskemu prevozniku ni ugodilo. Našlo je argumente (meniva, da bi jih lahko navedlo še več), da položaj podjetij, ki delujejo v sektorju dejavnosti različnih načinov prevoza, ni primerljiv. Ključen razlog, zakaj stališče sodišča v zadevi *McDonagh* ne nasprotuje tezi, da bi morala biti odgovornost v vseh prevoznih panogah enaka, je v tem, da se je v tem primeru letalski prevoznik skušal rešiti svoje povečane odgovornosti na račun drugih prevoznih panog. Pri obratnem poskusu argumentiranja pa bi pomorski prevoznik poskušal ohraniti svoj privilegiran položaj glede na druge prevozne panoge. Ob predpostavki, da je treba v takih primerih ščititi potrošnika in ne industrije, je odgovor na dlani. Celoten duh evropskega prava gre po dolgih stoletjih ugodnosti, ki jih je uživala industrija, v smer povečevanja varstva pravic potnikov. Z drugimi besedami lahko zapišemo, da je bilo stališče, ki ga je v zadevi *McDonagh*¹⁰¹ zavzelo sodišče EU, da je deloma dopuščeno razlikovanje med različnimi prevoznimi modusi glede obveznosti do potnika, v korist potnika in ne v korist industrije.

7. OBJEKTIVNA ODGOVORNOST PRI PREVOZU STVARI PO MORJU

Bistveno drugačen je položaj, ko govorimo o prevozu tovora. Če pogledamo nekaj vodilnih monografij s področja prevoza stvari po morju, se avtorji o tem pravzaprav ne sprašujejo in položaj jemljejo kot samoumeven.¹⁰² Kakršnikoli poskusi do zdaj, da bi spremenili zakoreninjen sistem Haaških ali Visbyskih pravil, je naletel na trdno resničnost. Ob tem je treba upoštevati, da ne govorimo o spremembi iz subjektivne odgovornosti v objektivno za škode na tovoru, za katere prevoznik odgovarja pošiljatelju oziroma naročniku prevoza. Govorimo o bistveno manj ambicioznih spremembah, ki so pogorele na smetišču pravne zgodovine. Prvi tak poskus so bila Hamburška pravila iz leta 1978 (glej razdelek 3.3), drugi pa Rotterdamska pravila iz leta 2009 (glej razdelek 3.4). V Hamburških pravilih so avtorji besedila poskusili nekoliko »uravnovežiti«

¹⁰⁰ Več o tem glej Marko Pavliha: Enlightenment of the European Attitude Towards Passenger Rights – *In Dubio Pro Consumatore*, v: European Transport Law, vol. XLVIII. št. 3/2013, str. 229–245.

¹⁰¹ <<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:62011CJ0012:EN:HTML>> (26. 2. 2016).

¹⁰² Glej na primer William Tetley: Marine Cargo Claims, Volume 1. in 2. Četrta izdaja, Thomson – Carswell, Quebec 2008; Susan Hodges, Christopher Hill: Principles of Maritime Law. LPP, London 2001; N. J. J. Gaskell, C. Debattista, R. J. Swatton: Chorley and Giles' Shipping Law. Osma izdaja, Pitman Publishing, Southampton 1987.

odnos med uporabniki prevozov stvari po morju in prevozniki. Ta predlog Združenih narodov, kako naj teče prevoz stvari po morju, je doživel zelo omejen uspeh. Niti približno ni nadomestil Haaških ali Visbyskih pravil, kot se je to zgodilo v letalstvu, kjer je Montrealska konvencija iz leta 1999 dejansko nadomestila Varšavsko konvencijo iz leta 1929. Brez prevelikega strahu po popravku te trditve čez nekaj let si upava zapisati, da tudi Rotterdamska pravila ne bodo opravila svoje zgodovinske vloge.

8. SKLEP

Članek kaže zgodovinski lok, ki ga je opravila odgovornost pomorskega prevoznika za škode skozi zgodovino. Od objektivne odgovornosti v rimskem pravu, do pravnega položaja brez odgovornosti v 19. stoletju, kompromisa v obliki subjektivne odgovornosti (domneve krivde s številnimi izjemami) v Haaških pravilih iz leta 1924 in subjektivne odgovornosti (dokazane ali domnevne krivde) v Atenski konvenciji iz leta 1974 pa vse do danes, ko se je prek zakonodajnih ukrepov EU in protokola PAL iz leta 2002 odgovornost pri prevozu potnikov približala tisti iz letalskega prevoza. V nekem smislu je strožja (višji limit, do katerega prevoznik odgovarja objektivno – 250.000 SDR), v nekem pa blažja (letalski prevoznik odgovarja neomejeno, pomorski pa do 400.000 SDR). Pri prevozu tovora mednarodna ureditev trdno ostaja na temeljih iz 1924, ki so zapisani v Haaških pravilih (subjektivna odgovornost s številnimi dodatnimi ugodnostmi za prevoznika). Danes ni nikakršnih resnih in opravičljivih razlogov, da pomorski prevoznik odgovarja drugače (blažje), kot odgovarjajo drugi prevozniki. Vendar je videti, da je taka odgovornost, vsaj v zvezi s prevozom tovora, prikladna in bo tako ostalo še kar nekaj časa. Neuspešni so bili snovalci Hamburških, in skoraj gotovo tudi Rotterdamskih pravil. Mednarodna ureditev je pač izraz razmerja moči in sil. Če približno deset pomorskih prevoznikov obvladuje dve tretjini mednarodnega pomorskega prevoza zabožnikov, potem je odgovor glede konkurenčnega okolja in razmerja sil na dlani. To velja ne glede na trenutno cenovno vojno, ki je pripeljala do zgodovinsko najnižjih voznin iz daljnega vzhoda v Evropo. Tako stanje se lahko hitro obrne tudi v svojo zrcalno sliko. Kar rešuje pomorske prevoznike neposrednega pritiska drugih prevoznih panog na konkurenčno izenačitev, je to, da si pomorski in drugi prevozi večinoma niso neposredna konkurenca. Pomorski prevozi in druge prevozne panoge poslujejo vsaka v svojem »vrtičku«. Res pa je, da kar je za običajnega potrošnika (potnika) posebej pomembno, se v zadnjih letih intenzivno spreminja. Zlasti po zaslugi EU in IMO. Pomorski prevoz potnikov je tako postal glede odgovornosti pravzaprav usklajen z drugimi prevoznimi panogami, glede limitov omejene odgovornosti pa jih je celo prehitel. Res je, da to velja zgolj za države članice EU in druge redke

pogodbenice protokola PAL iz leta 2002, vendar je kljub vsemu to velik korak naprej. Procesi okrog protokola PAL iz leta 2002 so pokazali, da če je prisotna prava volja ključnih akterjev, potem se zgodi uveljavitev sicer k »mrtvi črki na papirju« obsojeni mednarodni pogodbi. Zakaj torej pomorski prevoznik pri prevozu tovora uživa ugodnejši režim odgovornosti, kot ga drugi prevozni modusi? Zato, ker so že manjši poskusi sprememb, kljub izjemnim naporom mednarodne skupnosti, »padli v morje«.