

Odgovornost cestovnog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika

Čeulić, Ivana

Master's thesis / Diplomski rad

2023

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:199:666163>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-04-02**



Repository / Repozitorij:

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



Sveučilište u Zagrebu

Pravni fakultet

Katedra za pomorsko i općeprometno pravo

Ivana Čeulić

ODGOVORNOST CESTOVNOG PRIJEVOZNIKA ZA SMRT I TJELESNE
OZLJEDE PUTNIKA

Diplomski rad

Mentor: prof. dr. sc. Jasenko Marin

Zagreb, 2023.

SAŽETAK

U radu se obrađuju ključne odredbe hrvatskog zakonodavstva, prava Europske unije te međunarodni izvori koji uređuju odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u cestovnom prometu. Ugovor o prijevozu putnika temelj je za postojanje prijevoznikove ugovorne odgovornosti. Postoje također i situacije u kojima će prijevoznik biti oslobođen od odgovornosti ili će mu se ograničiti odgovornost. Na kraju, analizirati ćemo sveobuhvatnu zaštitu putnika kroz institut osiguranja.

Ključne riječi: cestovni prijevoz, odgovornost prijevoznika, putnici, šteta, ugovor o prijevozu, obvezno osiguranje

SUMMARY

In this master's thesis, I will elaborate domestic law regulations, european law and international law regarding the liability of the carrier in case of death and bodily injury to passengers. The contract on the transport of passengers is the basis for the existence of the carrier's liability. There are also situations in which the carrier will be released from liability, or its liability will be limited. In the end, we will analyse the best possible care for passengers via insurance.

Key words: road transport, carriers' liability, passengers, damage, contract of carriage, obligatory insurance

SADRŽAJ

1. UVOD	3
2. UGOVOR O PRIJEVOZU PUTNIKA CESTOM.....	4
2.1. Pravno uređenje	4
2.1.1. Nacionalni izvori.....	5
2.1.2. Europski izvori	9
2.1.3. Međunarodni izvori	12
2.2. Obilježja ugovora o prijevozu putnika cestom	13
2.3. Prava i obveze ugovornih strana.....	14
3. ODGOVORNOST CESTOVNOG PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETU.....	16
3.1. Vrsta odgovornosti, oslobođenje i ograničenje odgovornosti	17
3.2. Opseg i visina naknade štete	19
3.3. Odredbe općih uvjeta prijevoza o odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika.....	23
4. ULOGA OSIGURANJA U ZAŠTITI PRAVA PUTNIKA I INTERESA CESTOVNOG PRIJEVOZNIKA	26
4.1. Zaštitna funkcija i dvojni karakter instituta osiguranja	27
4.2. Osiguranje od automobilske odgovornosti.....	28
4.3. Obvezno osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja.....	31
5. ZAKLJUČAK.....	33
6. POPIS LITERATURE.....	35

1. UVOD

Osvrnemo li se oko sebe poprilično ćemo lako izvesti zaključak da je promet prisutan u različitim sferama ljudskoga života. Gotovo je nemoguće zamisliti uobičajeno funkcioniranje svakodnevnice bez tog važnog čimbenika. Također, bez njega je nemoguće zamisliti odvijanje gospodarske aktivnosti svijeta kakvog poznajemo. Promet predstavlja važnu gospodarsku granu, koja zbog kretanja kapitala mora biti protočna i adekvatno pravno regulirana.

Sukladno važećim podjelama prometnog prava, zbog velikog praktičnog značaja i rasprostranjenosti dominantnu ulogu zauzima cestovno pravo. Broj propisa, koji regulira ovo važno područje prometnog prava je uistinu velik. Razlog brojnosti propisa svakako leži u činjenici da prijevozna sredstva, koja služe za prijevoz ljudi i stvari cestom, predstavljaju opasne stvari te upravo navedena karakteristika zahtijeva posebnu regulaciju. Najčešći je oblik prijevoza putnika svakako onaj koji se odvija cestom, s obzirom da je takav oblik prijevoza široko dostupan, relativno brz i ekonomski efikasan.

No, prijevoz putnika cestom sa sobom donosi i stanovite rizike. Broj prometnih nesreća na cesti je poprilično visok, ne samo u Republici Hrvatskoj, nego gledajući globalnu sliku prometa uviđamo da se prometne nesreće najčešće događaju u oblasti cestovnog prometa.¹ Upravo ta činjenica dovodi do povećanog rizika od nastanka štete, koja se, kad govorimo o putnicima manifestira kao smrt putnika, oštećenje zdravlja putnika, zakašnjenje te gubitak, oštećenje, odnosno manjak prtljage.

Uz pitanje odgovornosti cestovnog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika značajan je institut osiguranja. Zaštitni karakter ovog važnog instituta vidljiv je, kako iz perspektive putnika, tako i iz perspektive prijevoznika, stoga možemo govoriti o dvojnog karakteru osiguranja. Međutim, zaštita koju pruža institut osiguranja nije potpuna, niti konačna. Sklapanjem ugovora o osiguranju neće prestati odnos odgovornosti za štetu te osiguratelji ne postaju odgovorni za naknadu štete putnicima ili trećim osobama, nego oni samo ispunjavaju svoju ugovornu obvezu i to u granicama pokrića i svote osiguranja predviđene sklopljenim ugovorom o osiguranju.² Jasan i kvalitetno uređen sustav odgovornosti prijevoznika predstavlja nužni preduvjet za utvrđivanje i procjenu rizika

¹ https://mup.gov.hr/UserDocsImages/2022/06/NPSCP_hr_web.pdf; Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje od 2021.g. do 2030.g., str.9, 13.03.2023.

² Cvetković, I., Odgovornost cestovnog prijevoznika za putnike i prtljagu i uloga osiguranja, Završni rad na Poslijediplomskom studiju iz prava društava i trgovačkog prava, Zagreb, veljača 2021.g., str. 115.

djelatnosti cestovnog prijevoza putnika, sa svrhom definiranja onih zona odgovornosti koje nisu pokrivene obveznim osiguranjima i za koje je potrebno ili razborito ostvariti zaštitu putem osiguranja.³

2. UGOVOR O PRIJEVOZU PUTNIKA CESTOM

2.1. Pravno uređenje

U kontekstu pravnog uređenja cestovno se pravo može podijeliti na unutarnje i međunarodno cestovno pravo. Unutarnje cestovno pravo uređuje društvene odnose pravnih subjekata u cestovnom prometu unutar samo jedne države, za razliku od međunarodnog cestovnog prava, koje uređuje društvene odnose pravnih subjekata u cestovnom prometu između više država.⁴ S obzirom da je Republika Hrvatska dio Europske unije toj podjeli nužno je pridodati i europsko cestovno pravo. Podatak da pravna stečevina Europske unije u području prometa, prema nekim procjenama, obuhvaća otprilike 10% cjelokupne pravne stečevine Europske unije, govori o iznimnom značaju, kompleksnosti i brojnosti propisa koji uređuju cestovni promet na razini Europske Unije.⁵

Neovisno o činjenici radi li se o pravnom okviru uređenja odgovornosti cestovnog prijevoznika u nacionalnom, unutarnjem ili međunarodnom prijevozu, polazišnu osnovu za određivanje istih predstavlja pitanje mjerodavnog prava te utvrđivanje postojanja i valjanosti ugovora o prijevozu putnika i prtljage.⁶ Sam ugovor o prijevozu putnika cestom i pravna pravila koja uređuju prijevoz putnika cestom specifično su regulirani na razini svake pojedine države. Usporedimo li pravnu regulativu Republike Hrvatske u tom području s pravnom regulativom država u regiji, prvenstveno država bivše SFRJ, odnosno Republike Srbije, Bosne i Hercegovine, Republike Crne Gore i Republike Slovenije, možemo na očigled istaknuti specifičnosti pojedinih država u odnosu na druge,

³ Ibid., str. 115.

⁴ Vasilj, A.; Činčurak Erceg B., Prometno pravo i osiguranje, Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Pravni fakultet Osijek, Osijek, 2016., str. 63.

⁵ Radionov, N.; Čapeta, T.; Marin, J.; Bulum, B.; Kumpan, A.; Popović, N.; Savić, I., Europsko prometno pravo, Zagreb, 2011.g., str. XXVII

⁶ Cvetković, I., op.cit., str. 10.

u pogledu odgovornosti cestovnog prijevoznika te ograničenju iste, neovisno o prostornoj blizini te zajedničkom povijesnom nasljeđu.⁷

2.1.1. Nacionalni izvori

Referirajući se na ugovornu odgovornost cestovnog prijevoznika, ključna pretpostavka za primjenu nacionalnih izvora je postojanje valjanog ugovora o prijevozu putnika, uz dakako mjerodavnost hrvatskog prava. Činjenica da će se primjenjivati mjerodavno hrvatsko pravo označava ponajprije primjenu odredaba Zakonom o obveznim odnosima (dalje u tekstu: ZOO) te Zakona o prijevozu u cestovnom prometu (dalje u tekstu: ZPCP). Prednost u primjeni imaju odredbe ZPCP-a, a koji za konkretno područje primjene predstavlja *lex specialis*.

Odgovornost cestovnog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika, koja proizlazi iz ugovora o prijevozu putnika, unutar zakonodavstva Republike Hrvatske regulirana je ZOO-om, kao *lex generalis*.⁸ ZOO u člancima od 694.- 698. uređuje prava i obveze ugovornih stranaka iz ugovora o prijevozu osoba, dok su u člancima koji prethode navedenim, unutar istog odjeljka na općenit način normirani ugovori o prijevozu općenito te ugovori o prijevozu stvari.⁹ Navedene odredbe ZOO-a su po svojoj naravi poprilično općenite i vrlo jezgrovite te se primjenjuju podredno, odnosno samo ako pojedino pitanje i područje nije uređeno drugačije posebnim propisom.¹⁰

Kao *lex specialis* nametnuo se ZPCP i to sa samo jednim člankom, u kojemu se, između ostalog navode ugovori koji spadaju u kategoriju cestovnog prijevoza.¹¹ Nedostatak odgovarajućeg *lex specialis* koji bi regulirao ugovor o prijevozu putnika, doveo je do pomalo apsurdne situacije, odnosno primjene općeg propisa građanskog

⁷ Rukovanjski, E., *Odgovornost prijevoznika za štetu u cestovnom prometu na području Republike Hrvatske, Republike Srbije, Bosne i Hercegovine, Crne Gore i Republike Slovenije*, Pravni fakultet Osijek, Paragraf, 2018.g., str. 128.

⁸ ZOO, Narodne novine, br. 35/05

⁹ ZOO, čl. 661.- 698.

¹⁰ Radionov Radenković N., *Zaštita prava putnika u cestovnom prijevozu i uloga osiguranja*, Zbornik PFZ, 58, (1-2) 391-414 (2008), str. 393.

¹¹ ZPCP, Narodne novine, 41/2018, čl. 97.; To su: ugovor o javnom linijskom prijevozu putnika u komunalnom prometu, ugovor o prijevozu putnika kao javnoj usluzi, ugovor o posebnom linijskom prijevozu putnika, ugovor o shuttle prijevozu putnika, ugovor o povremenom prijevozu putnika, ugovor o posebnom obliku prijevoza putnika, ugovor o mikroprijevozu, ugovor o prijevozu tereta, ugovor o pružanju agencijske djelatnosti u cestovnom prijevozu, ugovor o pružanju kolodvorskih usluga, ugovor o prodaji autobusnih karata, ugovor o integriranom prijevozu putnika i ostali ugovori kojima se reguliraju prava i obveze prijevoznika i naručitelja prijevoza ili drugih ugovornih strana sukladno ZPCP.

prava. Međutim, geneza problema nije dio novije povijesti hrvatskog zakonodavstva, nego ona seže od samih početaka stvaranja hrvatske državnosti i vlastitog zakonodavstva. Hrvatska je 1991. godine preuzela i primjenjivala ZOO iz 1978. godine, sve dok na snagu nije stupio ZOO iz 2005. godine, a 2002. godine izmjenama i dopunama ZPCP-a iz 1998. godine ukinute su sve odredbe o ugovoru o prijevozu.¹² Kao posljedica ovakvog istupa domaćeg zakonodavca, cestovni je prijevoznik, u situacijama kad je mjerodavno hrvatsko pravo, tada bio uskraćen za zaštitom koju pružaju odredbe o odgovornosti prijevoznika, kao i o ograničenju iste.¹³ Svojevrсна pravna praznina nije bila uvelike popunjena ni ZPCP-om donesenim 2018. godine, koji donosi samo jedan članak značajan za ugovor o prijevozu putnika.¹⁴

Danom stupanja na snagu novog ZPCP-a, došlo je do svojevršne derogacije samo onih odredaba ZOO-a koje se odnose na pitanje forme ugovora, jer ZPCP inzistira na sklapanju ugovora u pisanoj formi.¹⁵ Radi dodatnog tumačenja odnosa između ova dva propisa potrebno je osvrnuti se na odredbu čl. 97. st. 2. ZPCP-a. Navedena odredba u pogledu prava i obveza ugovornih stranaka iz ugovora o prijevozu upućuje na odgovarajuću primjenu odredaba propisa kojim se uređuju osnove obveznih odnosa. Zaključujemo, u svezi reguliranja prava i obveza stranaka relevantan je ZOO, ako je mjerodavno hrvatsko pravo.

Potrebo se vrlo kratko osvrnuti i na izvanugovornu odgovornost prijevoznika, iako nije u fokusu ovog odjeljka. Naime, odredbe ZOO-a biti će također relevantne i kad je u pitanju izvanugovorna odgovornost za štetu, dok će temelj izvanugovorne odgovornosti ovisiti o tome da li se oštećeni smatra trećom osobom u smislu čl. 1069. st. 4. ZOO –a u kojem slučaju prijevoznik odgovara temeljem objektivne odgovornosti, dok će prema ostalim oštećenima odgovarati po načelu presumirane krivnje.¹⁶

Od ostalih nacionalnih izvora potrebno je istaknuti i Zakon o obveznim osiguranjima u prometu (dalje u tekstu: ZOOP), koji u kontekstu putnika, obrađuje osiguranje putnika u

¹² Zakon o obveznim odnosima, Sl.I. SFRJ 29/78, 39/85, 46/85, 57/89, NN 53/91, 73/91, 3/94, 7/96, 112/99; Čl.39. Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu ukinute su sve odredbe iz glave IX. koje su regulirale ugovor o prijevozu robe, putnika i prtljage, tj. odredbe čl. 93.-172.

¹³ Vidi detaljnije: Radionov, N., Ugovorna odgovornost prijevoznika u kopnenom prijevozu, doktorska disertacija, Pravni fakultet u Zagrebu, 2002.g., str. 168.- 170.

¹⁴ Za razliku od trenutno važećeg ZPCP, ZPCP iz 1998.g. imao je poprilično jasne odredbe koje su se odnosile na pitanje ograničenja odgovornosti prijevoznika. Naime, postojala je obveza naknade štete zbog smrti, tjelesne ozljede ili oštećenja zdravlja putniku do iznosa stvarne štete, ali ni u kom slučaju više od 700.000,00 kn po putniku.

¹⁵ Vidi detaljnije: Poglavlje 2.2. Obilježja ugovora o prijevozu putnika cestom

¹⁶ ZOO čl. 1069. i 1064.

javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja te osiguranje od automobilske odgovornosti za štete prouzročene trećim osobama.¹⁷ Zbog implementacije Direktive (EU) 2021/2118 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2021. o izmjeni Direktive 2009/103/EZ u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti (dalje u tekstu: Direktiva 2021/2118) u nacionalni pravni poredak bilo je potrebno izvršiti izmjene i dopune postojećeg ZOOP-a.¹⁸ Izrađeni nacrt je u javnoj raspravi bio do 3. lipnja 2023. godine. Ciljane izmjene prvenstveno su usmjerene na naknadu štete osobama oštećenima zbog nezgoda u slučaju nesolventnosti društva za osiguranje, minimalne obvezne iznose osiguravateljnog pokrivača, provjeru osiguranja vozila koje provode države članice i korištenje potvrde o odštetnim zahtjevima ugovaratelja osiguranja od strane novog društva za osiguranje.¹⁹ O novinama koje donose izmjene i dopune postojećeg ZOOP-a detaljnije će biti riječi u poglavlju o ulozi osiguranja u zaštiti prava putnika i interesa prijevoznika.²⁰

S ciljem utvrđenja nadležnih tijela za provedbu Uredbe (EU) 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o pravima putnika u prijevozu autobusima, izuzeća od njezine primjene, uređenja inspeksijskog nadzora i odgovarajućih prekršajnih odredbi donesen je Zakon o provedbi Uredbe (EU) br. 181/2011 Europskog parlamenta i vijeća od 16. veljače 2011. o pravima putnika u prijevozu autobusima i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004.²¹

Prilikom određivanja visine pravične novčane naknade neimovinske štete, neizostavno je spomenuti Orijehtacijske kriterije²² i iznose za utvrđivanje visine pravične

¹⁷ Zakon o obveznim osiguranjima u prometu, Narodne novine, 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14

¹⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:32021L2118>; Direktiva (EU) 2021/2118 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2021. o izmjeni Direktive 2009/103/EZ u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti

¹⁹ <https://esavjetovanja.gov.hr/ECon/MainScreen?entityId=23991>; Zagreb, travanj 2023.g.; II. OCJENA STANJA I OSNOVNA PITANJA KOJA SE TREBAJU UREDITI ZAKONOM TE POSLJEDICE KOJE ĆE DONOŠENJEM ZAKONA PROISTEĆI

²⁰ Vidi: Poglavlje 4.3. Osiguranje od automobilske odgovornosti

²¹ Zakon o provedbi Uredbe (EU) br. 181/2012 Europskog parlamenta i vijeća od 16. veljače 2011. o pravima putnika u prijevozu autobusima i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004, Narodne novine 127/13, 114/22

²² Orijehtacijski kriteriji nisu izvor prava u formalnom smislu, nego služe kao svojevrsni orijentir, što je u svojoj odluci potvrdio i Vrhovni sud Republike Hrvatske (odluka br. Rev x 199/2011-2 od 29.06.2011.g.) navodeći: „*ti kriteriji nisu izvor prava, pa sudovi ovisno o konkretnim okolnostima naknadu nematerijalne štete mogu utvrđivati i izvan granica njima predviđenih za pojedine vidove takve štete, a suprotan bi stav njima oduzimao svrhu zbog koje su donijeti- da budu orijentacijski.*“

novčane naknade nematerijalne štete.²³ Orijentacijski kriteriji trebaju omogućiti ujednačenu primjenu čl. 200. st. 1. ZOO te oni nikako ne predstavljaju matematičku formulu koja svojim pukim automatizmom služi za izračunavanje pravične novčane naknade.²⁴ Prilikom njihove primjene potrebno je zasebno prosuditi okolnosti svakog pojedinog slučaja, pa stoga naknada u pojedinom slučaju može biti viša ili niža od naknade kako je predviđaju kriteriji.²⁵ Detaljniji prikaz iznosa naknade za svaku pojedinu vrstu pretrpljene štete biti će izložen kasnije u radu.²⁶

Promicanje i unapređenje sigurnosti cestovnog prometa nužna je pretpostavka da bi se u Republici Hrvatskoj smanjio broj prometnih nesreća sa smrtnim ishodom. Vođena tom tendencijom Vlada Republike Hrvatske za razdoblje 2021.-2030. godine izradila je šesti Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa. Prilikom izrade ovog Nacionalnog plana sigurnosti cestovnog prometa usvojena su dobra iskustva tijekom provedbe prethodnog nacionalnog programa te pozitivne svjetske i europske smjernice, a posebno smjernice definirane Deklaracijom iz Vallette (Valletta Declaration), Okvirne politike EU za sigurnost na cestama (EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next Steps Towards Vision Zero), U susret 12 dragovoljnih globalnih ciljeva za sigurnost na cestama (Towards 12 voluntary global targets for road safety) i Deklaracija o sigurnosti prometa iz Stockholma (Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030).²⁷

Zakon koji podredno uređuje upravne i prekršajne aspekte te pravila sigurnosti cestovnog prijevoza jest Zakon o sigurnosti prometa na cestama te ga zbog toga nije potrebno detaljno analizirati u okviru ove teme.²⁸

²³ Dana 5. ožujka 2020. i 15. lipnja 2020. pod brojem Su-IV-47/2020-5 na drugoj sjednici Građanskog odjela Vrhovnog suda Republike Hrvatske (2/20.) zauzeto je pravno shvaćanje kojim se mijenja dosadašnja praksa o visini naknade neimovinske (nematerijalne) štete. Novo pravno shvaćanje glasi: "Mijenjaju se Orijentacijski kriteriji i iznosi za utvrđivanje visine pravične novčane naknade nematerijalne štete Vrhovnog suda Republike Hrvatske od 29. studenog 2002., br. Su-1331-VI/02 i 1372-11/02, u primjeni Zakona o obveznim odnosima ("Narodne novine", broj 53/91., 73/91., 111/93., 3/94., 7/96., 91/96., 112/99. i 88/01.), na način da se tada prihvaćeni iznosi naznačeni u novčanim jedinicama povećavaju za 50%."

²⁴ <https://www.iusinfo.hr/aktualno/u-sredistu/novi-orijentacijski-kriteriji-vrhovnog-suda-rh-za-naknadu-neimovinske-stete-42019>; 23.05.2023.

²⁵ Crnić I., Značenje orijentacijskih kriterija Vrhovnog suda Republike Hrvatske za dosudu pravične novčane naknade neimovinske štete, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, br. 5-6 (2012): 1715-1730, str. 1726-1727

²⁶ Vidi: Poglavlje 3.2. Opseg i visina naknade štete

²⁷ https://mup.gov.hr/UserDocsImages/2022/06/NPSCP_hr_web.pdf; Nacionalni plan sigurnosti cestovnog prometa za razdoblje od 2021.g. do 2030.g., str. 6., 13.03.2023.

²⁸ Vidi detaljnije: Zakon o sigurnosti prometa na cestama, Narodne novine, 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22

Pored zakonodavnih izvora, danas sve više raste značaj i autonomnih izvori prava, pri čemu je ponajprije potrebno u prvi plan staviti opće uvjete prijevoza, koji predstavljaju akt prijevoznika, kojim se u linijskom prijevozu utvrđuju pojedini uvjeti prijevoza, kao što su primjerice cjenik, pravila ponašanja putnika tijekom prijevoza, pravila prijevoza životinja, pravila ponašanja posade prema putnicima te prava osoba s invaliditetom i osoba smanjenje pokretljivosti tijekom prijevoza, uz obvezu njihove javne dostupnosti na mrežnim stranicama, odnosno na drugi odgovarajući i dostupan način.²⁹

2.1.2. Europski izvori

Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju dolazi do upotpunjavanja liste izvora, koji uređuju područje cestovnog prometa. Pravo EU, promatrano s gledišta internog pravnog poretka u segmentu koji se odnosi na uređenje prometa, s jedne strane djeluje deregulatorno, tj. zabranjuje primjenu pojedinih nacionalnih pravila o prometu, koja su u protivnosti s europskim propisima, posebice onima koji generiraju slobodu kretanja na unutarnjem tržištu, a s druge strane ono pruža pravni temelj za donošenje zajedničkih europskih propisa kojima se uređuje promet.³⁰

Već od svojih začetaka europska je integracija stavljala fokus na izgradnju zajedničke prometne politike. Pozadina te težnje leži u ostvarenju zajedničkog tržišta, slobodi kretanja robe, kapitala i usluga te doprinosu izgradnje stabilnog i rastućeg gospodarstva europske integracije. Realizacija stvaranja zajedničke prometne politike bila je poprilično teška, već i zbog razlika interesa tranzitnih i netranzitnih država članica. Razmotrimo li pomnije propise koji uređuju cestovno pravo unutar država članica EU, možemo uočiti da postoje stanovite razlike. Europsko pravo postavlja okvir koji ograničava regulatornu aktivnost država u području prometa, ali rješenja pri njegovu uređenju ne moraju biti istovjetna u svakoj državi članici te države članice mogu urediti pojedino pitanje na različit način, pod uvjetom da nije suprotno europskom pravu i toliko dugo dok EU ne donese zajednička pravila o konkretnom pitanju koje se tiče prometne politike.³¹ U skladu s propisima EU, da bi se prijevoznici mogli baviti međunarodnim prijevozom putnika na teritoriju EU, oni moraju biti registrirani u jednoj od država članica, obavljati prijevoz

²⁹ Cvetković, I., op.cit., str.12., Vidi detaljnije: Poglavlje 3.3. Odredbe općih uvjeta prijevoza o odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika

³⁰ Radionov, N.; Čapeta, T.; Marin, J.; Bulum, B.; Kumpan, A.; Popović, N.; Savić, I., op.cit., str. 3.

³¹ Ibid., str. 17.

vozilima koja su registrirana u jednoj od država članica te naposljetku posjedovati dozvolu Zajednice³² za prijevoz putnika.³³

Najznačajni europski izvor u području zaštite prava putnika je Uredba (EU) 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o pravima putnika u autobusnom prijevozu (dalje u tekstu: Uredba 181/2011). Predmet Uredbe jesu pravna pravila koja uređuju prava putnika u slučaju oštećenja zdravlja ili smrti, nediskriminatorno postupanje prema osobama smanjene pokretljivosti, prava putnika u slučaju zakašnjenja ili otkazivanja putovanja, pravo na sveobuhvatnu informiranost putnika, kao i mogućnost za prigovor.³⁴ Uredba 181/2011 primjenjuje se u cijelosti na putnike u linijskom prijevozu³⁵ i to bez obzira o kakvoj se vrsti putnika radi, kada se mjesto ulaska ili izlaska putnika nalaze na državnom području države članice te kad je predviđena udaljenost prijevoza najmanje 250 kilometara, dok se na linijski prijevoz pri kojem je predviđena duljina prijevoza kraća od 250 kilometara primjenjuju samo neka od prava propisanih Uredbom.³⁶ Uredba 181/2011 se primjenjuje, doduše u ograničenom opsegu, i na putike u povremenom prijevozu³⁷, u situacijama kada se mjesto ulaska i mjesto izlaska putnika nalaze na državnom području države članice.³⁸ Navedeno razlikovanje vrste prijevoza vrlo je značajno iz perspektive putnika, jer će ovisno o tome radi li se o povremenom ili linijskom prijevozu i opseg prava zajamčen pojedinom putniku biti različit.

Uredba predviđa da putnici u skladu s nacionalnim zakonodavstvom koje se ima primijeniti, imaju pravo na odštetu za smrt, uključujući opravdane pogrebne troškove, ili za osobnu povredu, kao i za gubitak ili oštećenje prtljage radi nesreća koje se dogode pri upotrebi autobusa, a u slučaju smrti putnika to pravo će moći ostvariti sve osobe koje je putnik po pravnoj dužnosti uzdržavao ili bi ih bio dužan uzdržavati.³⁹

³² U okviru tzv. "cestovnog paketa" iz 2009. godine usvojena Uredba (EZ) 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima i o izmjeni Uredbe (EZ) br.561/2006 (preinka), a koja je osobito značajna zbog odredbi kojima se uređuju dozvole potrebne za obavljanje djelatnosti prijevoznika na razini država članica, kao i u pogledu licencije Zajednice.

³³ Ibid., str. 141.

³⁴ Uredba 181/2011, čl. 1.

³⁵ Uredba 181/2011 linijski prijevoz označava kao prijevoz kojim se osigurava autobusni prijevoz putnika unutar utvrđenih razdoblja i na utvrđenim lokacijama te pri tome putnici ulaze i izlaze na unaprijed predviđenim stajalištima.

³⁶ Uredba 181/2011, čl. 2. st. 1. i 2.

³⁷ Uredba 181/2011 pod pojmom povremenog prijevoza podrazumijeva svaki onaj prijevoz koji nije zastupljen unutar definicije linijskog prijevoza, pri čemu ga karakterizira prijevoz određene skupine putnika koji su skupljeni na inicijativu bilo naručitelja, bilo samog putnika.

³⁸ Uredba 181/2011, čl. 2. st. 3.

³⁹ Ibid., čl. 7. st. 1.

Drugi važni instrument prava EU su direktive, kojima se od država članica zahtijeva da postignu određeni rezultat, pri čemu im se prepušta izbor provedbe. Potrebno je da države članice poduzmu odgovarajuće mjere radi provedbe te su nacionalna tijela obvezna obavijestiti Europsku komisiju o svim mjerama koje su poduzele.

U kontekstu zaštite tjelesnog integriteta putnika potrebno je spomenuti direktive koje se odnose na osiguranje od automobilske odgovornosti. Kolika je važnost osiguranja od automobilske odgovornosti, koje predstavlja društveno najprikladniji i najefikasniji sustav zaštite žrtava prometnih nesreća, svjedoči i gotovo polustoljetna aktivnost tijela EU.⁴⁰ Trenutačno je na snazi Direktiva 2021/2118, zbog koje je bilo potrebno provesti odgovarajuće izmjene i dopune postojećeg ZOOP. Trenutno važećoj Direktivi 2021/2118 prethodila je Direktiva 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti (dalje u tekstu: Direktiva 2009/103). Komisija je 2017.g. provela cjelovitu evaluaciju funkcioniranja Direktive 2009/103, odnosno njezine učinkovitosti, djelotvornosti i usklađenosti s drugim politikama EU te je zaključak evaluacije bio je da Direktiva 2009/103 u cjelini poprilično dobro funkcionira te da u pogledu većine aspekata nije potrebna njezina izmjena.⁴¹ Ipak, utvrđena su četiri područja u pogledu kojih bi ciljane izmjene bile primjerene i potrebne, a to su: naknada štete osobama oštećenima zbog nezgoda u slučaju nesolventnosti dotičnog društva za osiguranje, minimalni obvezni iznosi osiguravateljnog pokrića, provjere osiguranja vozila koje provode države članice te korištenje potvrde o odštetnim zahtjevima ugovaratelja osiguranja od strane novog društva za osiguranje.⁴²

Kroz donošenje direktiva iz područja obveznih osiguranja uklanjaju se prepreke u neometanom funkcioniranju unutarnjeg tržišta te se ujedno na taj način nastoji omogućiti slobodno kretanje vozila unutar EU i postići ujednačen položaj žrtava prometnih nesreća na čitavom prostoru EU.⁴³

⁴⁰ Belanić, L., Treće osobe u osiguranju od automobilske odgovornosti, Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, 1/2007., str. 343.

⁴¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:32021L2118>; Službeni list Europske unije, L 430/1, 2.12.2021.g., pristupljeno na dan: 20.07.2023.

⁴² Ibid., Vidi detaljnije: Poglavlje 4.3. Osiguranje od automobilske odgovornosti

⁴³ Belanić, L., op.cit., str. 346.

2.1.3. Međunarodni izvori

Najznačajni međunarodni izvor koji uređuje odgovornost cestovnog prijevoznika za tjelesni integritet putnika je Konvencija o ugovoru o međunarodnom cestovnom prijevozu putnika i prtljage (dalje u tekstu: CVR konvencija).⁴⁴ U nedostatku posebnih odredbi za određeno pravno pitanje u međunarodnom prijevozu, a koje nije uređeno CVR konvencijom, podredno se primjenjuju odredbe ZOO-a, kao općeg građanskopravnog propisa.

CVR konvencija donesena je 1973. godine, no na snagu je stupila tek 1994. godine. Navedenu su konvenciju ratificirale samo četiri države, točnije Jugoslavija, Čehoslovačka, DR Njemačka i Luksemburg, a za njezino stupanje na snagu bilo je potrebno da je ratificira pet država. Raspadom prvotnih država ugovornica prikupio se potrebn broj ratifikacija. Razlog u dužem periodu čekanja od donošenja, pa do njezine primjene, pretpostavlja se da je bio u preniskim iznosima odgovornosti prijevoznika, a koji su bili nedostatni povučemo li paralelu s drugim granama prijevoza te jednako tako, općim uvjetima poslovanja prijevoznika.⁴⁵ Republika Hrvatska stranka je predmetne Konvencije temeljem notifikacije o sukcesiji, od 8. listopada 1991.⁴⁶

Danas CVR konvencija broji devet država ugovornica, a to su Bosna i Hercegovina, Crna Gora, Češka, Hrvatska, Latvija, Moldavija, Slovačka, Srbija i Ukrajina. CVR konvencija primjenjuje se na sve ugovore o prijevozu putnika i njihove prtljage cestovnim vozilima, kad je u ugovoru predviđeno da se prijevoz obavlja na teritoriju najmanje dviju zemalja te da se polazište i odredište, ili oboje, nalaze na teritoriju jedne od država ugovornica, bez obzira na to gdje se nalazi sjedište ili kojeg su državljanstva ugovorne strane te se također primjenjuje i u slučajevima kad je prijevoznik država ili neki drugi subjekt javnog prava.⁴⁷ Odredbe Konvencije kogentne su naravi, o čemu govori čl. 23. CVR konvencije i navedena odredba isključuje bilo kakvu mogućnost ugovornog isključenja konvencijskih odredaba te ništavost takvih odredaba ne povlači ništavost drugih odredaba ugovora.⁴⁸

⁴⁴ CVR Konvencija, Službeni list SFRJ, Međunarodni ugovori, br. 8/1977.; Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 12/1993.

⁴⁵ Radionov Radenković N., op. cit., str. 400.

⁴⁶ Odluka Vlade RH o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacija o sukcesiji, NN MU, br. 12/93 ; https://narodne-novine.nn.hr/clanci/međunarodni/1993_10_12_27.html

⁴⁷ CVR konvencija , čl. 1. st. 1. i 3.

⁴⁸ Ibid., čl. 23.

Još veći neuspjeh doživio je Protokol CVR konvencije iz 1978.g. koji do danas nije stupio na snagu, s obzirom da ga je ratificirala samo jedna država, Njemačka.⁴⁹ Protokol umjesto zlatnog Gérminal franaka (dalje u tekstu: GF) nastoji uvesti novu obračunsku jedinicu za izračun visine prijevoznikove odgovornosti tzv. Special Drawing Right (dalje u tekstu: SDR). Unatoč ispravnoj težnji, do realizacije Protokola u praksi nije došlo.

S ciljem preglednijeg i jasnijeg prikaza pravih izvora u navedenoj Tablici 1, prikazano je mjerodavno pravo s obzirom na vrstu prijevoza.

VRSTE PRIJEVOZA		TERITORIJALNI OPSEG PRIJEVOZA		
Oblik	Duljina	Nacionalni prijevoz	Unutarnji prijevoz	Međunarodni prijevoz
Javni linijski prijevoz	do 250 km	ZOO/2005	Mjerodavno nacionalno pravo (CVR Konvencija, ZOO/2005)	Mjerodavno nacionalno pravo (CVR Konvencija, ZOO/2005) ⁵⁰
	preko 250 km	Uredba 181/2011, ZOO/2005	Uredba 181/2011, mjerodavno nacionalno pravo (CVR Konvencija, ZOO/2005)	
Povremeni prijevoz				

Tablica 1. Prikaz mjerodavnog prava s obzirom na vrstu prijevoza

2.2. Obilježja ugovora o prijevozu putnika cestom

Ugovor o prijevozu putnika, sukladno općeprihvaćenoj klasifikaciji pravnih poslova, koja danas prevladava u građanskom pravu, možemo smatrati dvostranoobveznim, naplatnim, komutativnim, kauzalnim, formalnim i pravnim poslom među živima.

ZOO-om, kao općim propisom, definirano je da ugovor o prijevozu putnika nastaje suglasnim očitovanjem volje putnika i prijevoznika, odnosno druge osobe koja se obveže ugovorom izvršiti prijevoz uz naknadu.⁵¹ Dakle, ne traži se osobno izvršenje činidbe, kako je to kod mnogih ugovora slučaj, nego je jedino potrebno ugovorno obvezivanje izvršitelja prijevoza u konkretnoj situaciji. Međutim, ZPCP-om, kao posebnim propisom, predviđeno je zaključivanje ugovora u pisanoj formi, čuvanje istog u poslovnim

⁴⁹ International Transport Treaties, IV-74, Kluwer Law International, 2006.

⁵⁰ Cvetković, I., op.cit., str. 16.

⁵¹ ZOO, čl. 661. st. 2.

prostorijama ugovornih strana te u slučaju potrebe i zahtijeva ugovor se mora dati na uvid inspektoru cestovnog prometa.⁵² Unutar istog članka ZPCP-a predviđeni je minimalni sadržaj ugovora te tako ugovor o prijevozu mora sadržavati najmanje naziv naručitelja prijevoza, naziv prijevoznika, relaciju prometovanja, cijenu i rok plaćanja.⁵³ Rok plaćanja prijevoznih usluga ne može biti kraći od 30 dana od dana izdavanja računa za prijevozne usluge, niti duži od 60 dana od dana izvršenja prijevoza, ali će iznimno biti moguće ugovoriti i kraći rok, pod uvjetom da za to postoji suglasnost obje ugovorne stranke.⁵⁴

Za razliku od ZPCP-a, najznačajni izvor prava EU u ovom području, Uredba 181/2011, ne predviđa odredbe koje se odnose na sadržaj ugovora iz područja cestovnog prijevoza, nego u središte stavlja prava putnika u autobusnom prijevozu, uzimajući pri tome u obzir putnika kao slabiju ugovornu stranku.

Također, u sferi međunarodnog cestovnog prijevoza putnika, ni CVR konvencija ne sadrži detaljne odredbe u pogledu razrade ugovora o prijevozu putnika. Međutim, CVR konvencija za razliku od prethodno navedenih izvora, stavlja u međusobni odnos ugovor o prijevozu s putničkom kartom, postavljajući time jasnu i oštru granicu u čl. 5.⁵⁵ Zaključno, posebnost ugovora o prijevozu putnika, onako kako ga uređuje nacionalno pravo, je pisani oblik ugovora, što predstavlja presedan u komparativnom pravu.⁵⁶

2.3. Prava i obveze ugovornih strana

S obzirom da je ugovor o prijevozu putnika dvostranoobvezni pravni posao, koji nastaje suglasnim očitovanjem volje ugovornih strana, iz ugovora nužno proizlaze prava i obveze, kako za prijevoznika, tako i za putnika.

Ugovorom o prijevozu putnika obvezuje se prijevoznik prevesti na određeno mjesto putnika, a putnik (odnosno pošiljatelj) se obvezuje platiti za to prijevozniku, odnosno drugoj osobi koja se ugovorno obvezala izvršiti prijevoz, određenu naknadu.⁵⁷ Osim

⁵² ZPCP, čl. 97. st. 3.

⁵³ Ibid., čl. 97. st. 4.

⁵⁴ Ibid., čl. 97. st. 5. i 7.

⁵⁵ CVR, čl. 5 st. 1; „*Ako putnik nema kartu, ako je neispravna, ili izgubljena, to ne zadire u postojanje ili valjanost ugovora o prijevozu, za koji su i nadalje mjerodavne odredbe ove Konvencije.*“

⁵⁶ Vidi detaljnije: Ninić Tafra, P., Ugovor o prijevozu putnika cestom kao formalni ugovor- uzroci i posljedice, Završni rad na Poslijediplomskom studiju iz prava društava i trgovačkog prava, Zagreb, 2020.g.

⁵⁷ ZOO, čl. 661. st. 1. i st. 2.

ključne obveze prijevoznika, a to je da izvrši prijevoz, ZOO propisuje i njegove dodatne obveze uz koje veže i relevantne posljedice, ako se iste ne izvrše.

Postoji obveza prijevoznika za sigurnim izvršenjem prijevoza i to onim prijevoznim sredstvom koje je određeno samim ugovorom o prijevozu, uz uvjete udobnosti i higijenske standarde koji se u odnosu na vrstu prijevoznog sredstva i udaljenosti puta smatraju nužnim.⁵⁸ Posve je logično da što je udaljenost polazišta i odredišta veća, higijenski standardi i standardi udobnosti vozila moraju, također biti veći, jer se pretpostavlja dulji boravak putnika u vozilu.

Osim pružanja prijevoza odgovarajuće kvalitete, potrebno je da isti bude izvršen na vrijeme. Prijevoznik će odgovarati za štetu zbog zakašnjenja, koju putnik pretrpi osim ako je do zakašnjenja došlo iz uzroka koji se nije mogao otkloniti ni pažnjom dobrog stručnjaka.⁵⁹ ZOO inzistira na visokom stupnju dužne pažnje, jer se radi o pažnji koju je prijevoznik dužan uložiti u području svoje profesionalne djelatnosti. No, visina naknade štete u slučaju zakašnjenja nije neograničena, ovisno o konkretnom pravnom izvoru koji se primjenjuje, ona će biti ograničena na onaj iznos koji propisuje taj izvor, neovisno je li riječ o zakonu ili međunarodnom ugovoru.

Daljnja je obveza prijevoznika briga za sigurnost putnika tijekom čitavog putovanja, uključujući i vrijeme ulaska i izlaska iz vozila te je dužan naknaditi imovinsku i neimovinsku štetu koja nastane oštećenjem zdravlja, ozljedom ili smrću putnika.⁶⁰ Ipak, ako je šteta posljedica radnje putnika ili stranog uzroka koji se nije mogao predvidjeti, spriječiti, niti otkloniti (viša sila), moguće će biti prijevoznikovo oslobođenje od stroge objektivne odgovornosti za štetu.⁶¹ S ciljem zaštite ekonomskih interesa prijevoznika, kako unutar Republike Hrvatske, tako i na međunarodnoj razini, ograničiti će se njegova odgovornost u slučajevima kad je štetna posljedica nastupila neovisno o tome što šteta nije prouzročena s namjerom ili iz krajnje nepažnje.⁶²

⁵⁸ Ibid., čl. 694.

⁵⁹ Ibid., čl. 696. st. 2.

⁶⁰ Ibid., čl. 697. st. 1.

⁶¹ Ibid., čl. 697.

⁶² Kada putnik predaje prtljagu, odnosno ostale stvari na prijevoz, tada će pored navedenih obveza postojati i ona za prtljagu. Ovisno o kojoj se vrsti prtljage radi, razlikovati će se i stupanj odgovornosti prijevoznika, što je posve logično ako uzmemo u obzir stupanj pažnje i predočimo si realnost situacije. Za predanu prtljagu prijevoznik odgovara prema kriteriju pretpostavljene krivnje, dok za ručnu prtljagu odgovara samo ako mu se dokaže krivnja, dakle po kriteriju dokazane krivnje.

Obveze putnika su znatno manje nego li prijevoznika. Temeljna je putnikova obveza da plati ugovorenu naknadu prijevozniku ili drugoj osobi koja se ugovorno obvezala izvršiti prijevoz. Iz te temeljne obveze izvode se dalje prava koja putnik ima, primjerice pravo da mu bude pružena usluga prijevoza određene kvalitete, pravo na ugovoreno mjesto unutar vozila, pravo na pritužbu zbog nezadovoljavajuće kvalitete pružene usluge prijevoza i sl.

3. ODGOVORNOST CESTOVNOG PRIJEVOZNIKA ZA ŠTETU

Odgovornost za štetu predstavlja obveznopравни odnos u kojemu je jedna ugovorna strana dužna popraviti štetu koju je učinila drugoj ugovornoj strani, dok je ta druga strana ovlaštena zahtijevati takav postupak.⁶³ S obzirom da odgovornost za štetu predstavlja obvezni odnos, da bi ona uopće mogla nastati potrebno je da se za to ispune određene pretpostavke. Razlikujemo opće i posebne pretpostavke odgovornosti za štetu. Opće su pretpostavke *subjekti* (pretpostavlja postojanje štetnika i oštećenika), *štetna radnja* (štetnik mora počinuti štetnu radnju), *šteta* (na strani oštećenika mora nastati šteta), *uzročna veza* (izvršena štetna radnja mora kao uzrok proizvesti određenu štetu, kao posljedicu) i *protupravnost* (radnja je poduzeta protivno pravnom pravilu ili s krivnjom, ovisno radi li se o objektivnom ili subjektivnom elementu protupravnosti). Za razliku od općih pretpostavki, koje su zajedničke za sve vrste odgovornosti za štetu, posebne se pretpostavke zahtijevaju za pojedinu vrstu odgovornosti za štetu.⁶⁴ Najčešće se upravo po posebnim pretpostavkama razlikuju i imenuju pojedine vrste odgovornosti za štetu, a unutar jedinstvenog obveznopravnog odnosa za štetu.

ZOO definira štetu kao umanjenje nečije imovine (obična šteta), sprječavanje njezina povećanja (izmakla korist) i povreda prava osobnosti (neimovinska šteta).⁶⁵ Imovinske se štete odražavaju, kako im i sam naziv govori, na imovinskoj masi oštećenika, dok su neimovinske štete u pravnom smislu povrede subjektivnih neimovinskih prava i interesa.⁶⁶

⁶³ Klarić, P.; Vedriš, M., Građansko pravo (IX. Izmijenjeno i dopunjeno izdanje), Narodne novine, Zagreb, 2009., str. 583.

⁶⁴ Posebne su pretpostavke primjerice predugovorni odnos, ugovorni odnos, krivnja i sl.

⁶⁵ ZOO, čl. 1046.

⁶⁶ Baretić, M., Pojam i funkcije neimovinske štete prema novom Zakonu o obveznim odnosima, Zbornik Pravnog fakulteta, Zagreb, poseban br./06.

3.1. Vrsta odgovornosti, oslobođenje i ograničenje odgovornosti

Kao što je prethodno napomenuto, u prijevozu putnika ili osoba, šteta može nastati zbog smrti putnika, oštećenja zdravlja, ozljeda ili zbog oštećenja, gubitka ili manjka prtljage te zbog zakašnjenja. Svaka vrsta odgovornosti ima svoj pravni temelj, posebne pretpostavke na temelju kojih nastaje, područje primjene te tzv. egzoneracijske razloge, odnosno razloge oslobođenja od odgovornosti. Temelj odgovornosti prijevoznika povezan je s pitanjem postoji li ili ne postoji dužnost naknade štete od počinitelja ili od druge osobe na koju je odgovornost usmjerena, neovisno o tome pripada li ona u područje ugovorne ili izvanugovorne, odnosno deliktne odgovornosti.

Sve slučajeve odgovornosti za štetu, neovisno o tome radi li se o ugovornoj ili deliktnoj odgovornosti za štetu, moguće je svrstati u dvije posebne kategorije, ovisno o tome je li potrebna krivnja, kao jedna od pretpostavki odgovornosti ili nije. Objektivna ili kauzalna odgovornost za štetu, za nastanak štete ne zahtjeva krivnju štetnika nego postojanje uzročne veze između štetne radnje i nastale štete. Oštećenik mora dokazati štetnu radnju i štetu, uzročnu vezu između njih, protupravnost, ali ne i krivnju štetnika. Subjektivna ili kulpozna odgovornost za štetu potražuje uz opće pretpostavke odgovornosti za štetu i postojanje krivnje štetnika, kao posebne pretpostavke odgovornosti. Kulpoznu je odgovornost moguće dodatno razdvojiti na onu kod koje se krivnja dokazuje, od one kod koje se ista predmnijeva, a koja uvelike olakšava položaj oštećenika i čitav proces utvrđivanja da je šteta nastala.

Unutar domaćeg pravnog sustava, prava putnika su poprilično zaštićena uvođenjem stroge, objektivne odgovornosti za štetu prijevoznika, kako je propisuje ZOO. Prijevoznik odgovara za štetu tijekom čitavog putovanja, uključujući i vrijeme ulaska i izlaska iz vozila te je dužan naknaditi imovinsku i neimovinsku štetu koja nastane oštećenjem zdravlja, ozljedom ili smrću putnika.⁶⁷ Prijevoznik se može osloboditi objektivne odgovornosti za štetu ako dokaže postojanje jednog od dvaju razloga za oslobođenje odgovornosti. Prvi je razlog dokazivanje da je šteta posljedica radnje samog putnika, a drugi je da je posljedica više sile, odnosno kako navodi ZOO, *stranog uzroka koji se nije mogao predvidjeti, izbjeći, niti otkloniti*.⁶⁸ U slučaju više sile, prijevoznik će morati dokazati izvanjski element koji je djelovao u danoj situaciji, odnosno da se ne radi o

⁶⁷ ZOO, čl. 697.

⁶⁸ Županijski sud je u svojoj odluci poslovni br. GŽ-6138/99 od 28.09.1991. zauzeo stajalište da prijevoznik odgovara za štetu koja nastane uslijed naguravanja putnika prilikom izlaženja iz autobusa, s obzirom da je riječ o takvom uzroku koji se mogao predvidjeti.

pogonskoj pogrešci ili mani vozila, tzv. slučaju.⁶⁹ Institut ograničenja odgovornosti za štetu ustanovljen je s ciljem zaštite prijevoznika, u onim situacijama kad nastala šteta nije skrivljena njegovim namjernim ponašanjem ili iz krajnje nepažnje. S obzirom na objektivnu odgovornost za štetu koja prevladava u domaćem kopnenom prijevozu i visoki stupanj pažnje koji se u obavljanju profesionalne djelatnosti od prijevoznika očekuje, njegov je položaj kroz ovaj institut djeluje donekle olakšan, no pozadina je posve različita unutar domaćeg zakonodavstva. Naime, kako navodi ZOO, prijevoznik će posve izgubiti pravo da se poziva na institut ograničenja svoje odgovornosti, ako putnik dokaže da je prijevoznik počinio štetu namjerno ili krajnjom nepažnjom.⁷⁰ No, gledajući objektivno, nije zanemariv broj situacija, koje je moguće prikazati kao rezultat krajnje nepažnje prijevoznika. Posve je jasno da zakonske odredbe domaćeg prava, u pogledu pitanja ograničenja odgovornosti ne idu za zaštitom interesa prijevoznika, ali i donose prijedlog koji je posve neprilagođen sustavu suvremenog transportnog prava. Suvremeni bi se propis morao oslanjati na *dolus eventualis*, kao na onu razinu ponašanja, koja će ako se, dakako ostvari spriječiti prijevoznika da se koristi institutom ograničenja odgovornosti, a to će biti ako je štetu prouzročio bezobzirno i to sa znanjem da bi upravo takva šteta mogla nastati.⁷¹ Dakle, u fokusu je vrlo visok stupanj nepažnje.

CVR konvencija, jednako tako, počiva na strogoj odgovornosti cestovnog prijevoznika za tjelesni integritet putnika, u osnovi je relativni kauzalitet. Oslobođenje odgovornosti moguće je ako je šteta posljedica putnikovog skrivljenog ponašanja, nuklearnog uzroka ili ako su nastupile okolnosti koje prijevoznik nije mogao izbjeći niti spriječiti uz primjenu dužne pažnje.⁷² U posljednjem navedenom slučaju nije riječ o klasičnom pojmu više sile kako ga predviđa naš pravni poredak, jer se ne traži element izvanjskosti nužan da bi se neki događaj mogao okvalificirati kao viša sila, može se raditi i o uzroku unutar pogona, tzv. slučaju, koji je, unatoč visokom stupnju pažnje uloženom u danoj situaciji doveo do štete.⁷³ Pojam više sile, kako ga je predvidio ZOO, širi je egzoneracijski razlog, nego li *okolnosti koje prijevoznik nije mogao izbjeći niti spriječiti uz primjenu dužne pažnje*, predviđene CVR konvencijom. Za prijevoznika je pogodnija

⁶⁹ Radionov Radenković N., op. cit., str. 396.

⁷⁰ ZOO, čl. 697.

⁷¹ Klišanin, V., Harmonizacija prava Europske unije i hrvatskog prava u području prijevoza putnika i prtljage cestom, Završni rad na Poslijediplomskom studiju iz prava društava i trgovačkog prava, Zagreb, 2019.g., str. 35.

⁷² CVR, čl. 11. i čl. 17.

Potrebno je napomenuti još da ako je prijevoznik postupao s krajnjom nepažnjom ili namjerom, tada će mu biti nemoguće osloboditi se odgovornosti bez obzira na razloge.

⁷³ Radionov Radenković N., op. cit., str. 401.

primjena ZOO-a, jer mu se na taj način daje širi krug razloga na temelju kojih je moguće njegovo oslobođenje od odgovornosti za prouzročenu štetu.

Uredba 181/2011 navodi da putnici u skladu s primjenjivim nacionalnim zakonodavstvom imaju pravo na odštetu za smrt, pogrebne troškove ili za osobnu povredu te za gubitak ili oštećenje prtljage radi nesreća koje se dogode pri upotrebi autobusa.⁷⁴ Uredba 181/2011 unutar članka 6. propisuje zabranu ograničenja i jednako tako oslobođenja od odgovornosti za obveze zajamčene putnicima.⁷⁵ No, odredba nije apsolutne naravi te će prijevoznik moći uvijek proširiti svoju odgovornost u korist putnika, kao i učiniti povišenja iznosa ograničenja svoje odgovornosti, sve s ciljem zaštite i poboljšanja položaja putnika.⁷⁶

3.2. Opseg i visina naknade štete

Naknada štete jedan je od oblika popravljivanja štete, uz naturalnu restituciju i moralnu satisfakciju. Naknada štete uvijek podrazumijeva novčani ekvivalent nastale štete. Opseg naknade štete obuhvaća skup svih šteta koje su se dogodile zbog neke štetne radnje, a tu spadaju obična šteta, izmakla korist, troškovi učinjeni radi umanjenja ili ublažavanja štetnih posljedica te kamate na iznos naknade.⁷⁷

Odredbe nacionalnog zakonodavstva, u prvom redu ZOO, daju putniku pravo na naknadu cjelokupne štete. Cjelokupna šteta obuhvaća i imovinsku i neimovinsku štetu. Postojanje i intenzitet pojedinih oblika svake od tih šteta dokazuje se uobičajenim dokaznim sredstvima, a najčešće medicinskom dokumentacijom i vještačenjem.⁷⁸ U pogledu imovinske štete koja je nastala kao posljedica smrti putnika, članovi njegove uže obitelji ostvaruju pravo na traženje naknade obične štete i izmakle dobiti. Obična šteta će obuhvaćati primjerice troškove sprovoda, bolničkog liječenja, i sl.⁷⁹ Izmakla korist

⁷⁴ Uredba 181/2011, čl. 7.; Međutim, prilikom procjene navedenih pitanja treba uzeti u obzir Uredbu (EZ) br. 864/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. srpnja 2007. o pravu koje se primjenjuje na izvanugovorne obveze (Rim II.) i Uredbu (EZ) br. 593/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o pravu koje se primjenjuje na ugovorne obveze (Rim I.).

⁷⁵ Čl. 6. Uredbe 181/2011 „Zabranu oslobođenja od odgovornosti st.1. Obveze prema putnicima u skladu s ovom Uredbom nije moguće ograničiti ili niti ih se može osloboditi odreći, pogotovo ne odstupanjem ili restriktivnom klauzulom u ugovoru o prijevozu.“

⁷⁶ Barun, M., Odgovornost željezničkog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika nakon ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju, Pravni fakultet Split, PPP god.52 (2013), 167, str.193.

⁷⁷ Klarić, P.; Vedriš, M., op. cit., str. 629.

⁷⁸ Radionov Radenković N., op. cit., str. 396.

⁷⁹ Detaljnije- ZOO čl. 1089. st. 1.

predstavlja onu štetu koja se sastoji u sprječavanju povećanja imovine oštećenika, ključno je da se mora se raditi o koristi, koju bi izvjesno oštećenik, po redovnom tijeku stvari, ostvario da nije bilo štetne radnje, a koja će se u slučaju članova uže obitelji očitovati kao gubitak uzdržavanja, ako ih je preminuli putnik bio obvezan uzdržavati. Neimovinska šteta je povreda prava osobnosti, a pritom su pretrpljene fizičke i psihičke boli te strah samo jedan od kriterija (kvalifikatornih okolnosti) za određivanje visine pravične novčane naknade te vrste štete.⁸⁰ Sud će u svakom pojedinom slučaju utvrđivati intenzitet i trajanje kvalifikatornih okolnosti važnih za neimovinsku štetu, pri čemu se vodi, već ranije spomenutim Orijentacijskim kriterijima Vrhovnog suda Republike Hrvatske.⁸¹ Ispod navedeni tablični prikaz Orijentacijskih kriterija daje nam uvid u iznose naknade štete, koja se okvirno može očekivati ovisno o vrsti štete koja je u konkretnom slučaju pretrpljena. Kriteriji služe kao svojevrsni orijentir, nisu apsolutne, niti kogentne naravi. Cilj je bio njihovim donošenjem spriječiti da u praksi dolazi do velikih razlika u iznosima naknade, a za iste ili vrlo slične pretrpljene štete.

VRSTA PRETRPLJENE ŠTETE	IZNOS NAKNADE
FIZIČKI BOLOVI (po danima)	- jaki bolovi -370,00 kn (49,11 EUR) - srednji bolovi -220,00 kn (29,20 EUR) - slabi bolovi -70,00 kn (9,29 EUR)
STRAH	od 2.200,00 kn do 30.000,00 kn (od 291,99 EUR do 3.981,68 EUR)
DUŠEVNI BOLOVI ZBOG SMANJENJA ŽIVOTNE AKTIVNOSTI	do 25% 7.500,00 kn za svakih 10% (995,42 EUR) preko 25 do 40% 11.000,00 kn za svakih 10% (1.459,95 EUR) preko 40 do 60% 22.000,00 kn za svakih 10% (2.919,90 EUR) preko 60 do 80% 45.000,00 kn za svakih 10% (5.972,53 EUR) preko 80 do 100% 75.000,00 kn za svakih 10% (9.954,21 EUR)
DUŠEVNI BOLOVI ZBOG NARUŽENOSTI - jaki stupanj	- vrlo uočljivo trećima - 37.000,00 kn (4.910,74 EUR) - uočljivo samo ponekad

⁸⁰ Baretić, M., op. cit., str. 463.

⁸¹ Vidi: bilj. 21.

	(ukućanima, na plaži i sl.) - 22.000,00 kn (2.919,90 EUR)
DUŠEVNI BOLOVI ZBOG NARUŽENOSTI - srednji stupanj	- vrlo uočljivo trećima - 22.000,00 kn (2.919,90 EUR) - uočljivo trećima samo ponekad - 11.000,00 kn (1.459,95 EUR)
DUŠEVNI BOLOVI ZBOG NARUŽENOSTI - laki stupanj	- vrlo uočljivo trećima - 5.000,00 kn (663,61 EUR) - uočljivo trećima samo ponekad - 2.500,00 kn (331,81 EUR)
DUŠEVNI BOLOVI ZBOG SMRTI BLISKOG SRODNIKA	- Za slučaj smrti bračnog i izvanbračnog druga (trajnića zajednica života) i djeteta - 220.000,00 kn (29.199,02 EUR) - Za slučaj gubitka ploda roditeljima - 75.000,00 kn (9.954,21 EUR) - Za slučaj smrti roditelja: 1. djetetu koje se nalazi na odgoju i skrbi kod roditelja - 220.000,00 kn (29.199,02 EUR) 2. djetetu - 150.000,00 kn (19.908,42 EUR) - Za slučaj smrti brata ili sestre - 75.000,00 kn (9.954,21 EUR)
DUŠEVNI BOLOVI ZBOG NAROČITO TEŠKOG INVALIDITETA BLISKE OSOBE	Za slučaj naročito teškog invaliditeta bračnog i izvanbračnog druga (trajnića zajednica života) i djeteta - 220.000,00 kn (29.199,02 EUR) Za slučaj naročito teškog invaliditeta roditelja: 1. djetetu koje se nalazi na odgoju i skrbi kod roditelja - 220.000,00 kn (29.199,02 EUR) 2. djetetu - 150.000,00 kn (19.908,42 EUR)

Tablica 2. Prikaz Orijentacijskih kriterija Vrhovnog suda RH, s obzirom na vrstu štete i iznos naknade.⁸²

Zaključujemo, odgovornost prijevoznika prema putniku s kojim je zaključio ugovor o prijevozu, a koji je pretrpio tjelesne ozljede, je ugovorna, ali će njegova odgovornost prema nasljednicima tog putnika ili osobama koje je isti uzdržavao, a koje su pretrpjele neki vid štete zbog smrti putnika biti izvanugovorna. Zbroje li se sve navedene štete, u

⁸² https://www.iusinfo.hr/Appendix/DDOKU_HR/DDHR20110111N53_5_1.pdf; 20.7.2023.

svakom pojedinom slučaju one mogu dosezati poprilično visoke iznose i dovesti do znatnih ekonomskih problema prijevoznika. Uzmemo li u obzir još i činjenicu da prijevoznik upotrijebi dužnu pažnju, čiji je stupanj poprilično visok, s obzirom da je riječ o pažnji iz njegove profesionalne djelatnosti, a do štete dođe zbog primjerice teških vremenskih uvjeta, koje ni na koji način nije mogao predvidjeti, niti čije posljedice nije mogao spriječiti, njegova bi odgovornost u tom slučaju predstavljala poprilično veliku nepravdu. Upravo s tim ciljem je i ustanovljen institut ograničenja odgovornosti prijevoznika, koji je primjenjiv kako za putnike, tako i za nasljednike preminulog putnika. Bez njega je teško zamisliti da bi se itko odlučio baviti prijevozničkom djelatnošću, pogotovo imamo li pred sobom samo Orijentacijske kriterije koji služe za izračun neimovinske štete, koja je samo jedan dio štete koji je prijevoznik dužan nadoknaditi, a iznosi nam djeluju poprilično visoko.

U pogledu visine prijevoznikove odgovornosti unutar nacionalnog zakonodavstva nailazimo na poteškoću. ZOO ne određuje tu granicu odgovornosti prijevoznika, kao niti ZPCP, nego upućuje se na primjenu međunarodnog ugovora te će se primijeniti granice odgovornosti predviđene CVR Konvencijom. Međutim, Konvencija se temelji na obavljanju prijevoza između najmanje dvije države ugovornice, nije sasvim jasno kako bi njena primjena bila moguća na nacionalni prijevoz. Granica odgovornosti kako ju predviđa CVR konvencija iznosi po putniku i štetnom događaju 250.000 GF⁸³. Suvremeni se prometni sustav ne može zadovoljiti izloženim izražavanjem visine odgovornosti cestovnog prijevoznika unutar međunarodnog prometa. Mišljenje Međunarodne transportne unije (IRU), koje je dostavljeno Ekonomskom i socijalnom vijeću Ujedinjenih naroda (ECOSOC) i proslijeđeno svim državama članicama, sadrži preporuku da se vrijednost GF treba računati prema dnevnoj cijeni zlata na jednoj od međunarodnih burza robe.⁸⁴ Kako bi se saznao ekvivalent vrijednosti GF u nacionalnoj valuti, potrebno je znati ima li nacionalna valuta svoju osnovu u zlatu ili ne, ako je nacionalna valuta utemeljena na zlatu, treba se referirati na službeni paritet zlata i valute određen od strane mjerodavne vlasti, a ako to nije slučaj zlatni franak odgovara vrijednosti zlata koju taj

⁸³ Gérminal franak je zlatni franak težine 10/31 grama čistoće 0,9000 tj. iznosi oko 0,323 grama 24-karatnog zlata. Uveden je u Francuskoj 1803. za vrijeme Francuske revolucije.

⁸⁴ Harmonisation des prescriptions applicables aux opérations de transport international par route et facilitation de ces opérations, Revision de la Convention relative au contrat de transport international de voyage et de bagages par route (C.V.R.), Conseil Economique et Social des Nations Unies, Commission économique pour l'Europe, TRANS/SC.1/2000/17 de 5 septembre 2000, str. 1-3.

franak sadržava, izračunan prema cijeni tržišta zlata.⁸⁵ Pokušamo li napraviti izračun, dolazimo do zaključka da je visina odgovornosti predviđena CVR konvencijom, praktički neograničena.

Opseg štete koji je nastao zbog smrti, odnosno tjelesne ozljede putnika, prema CVR konvenciji, procjenjivati će se u skladu s nacionalnim zakonodavstvom suda koji vodi postupak, kao i osoba koje su ovlaštene tražiti takav postupak, dakle vrijedi *lex fori*.⁸⁶ To će značiti, u situacijama kada je mjerodavno hrvatsko pravo, naknadu punog iznosa štete koja je pretrpljena, odnosno obuhvaćena je i imovinska i neimovinska šteta istovremeno. Konvencija određuje granicu visine odgovornosti cestovnog prijevoznika, na način da ukupna svota koju je prijevoznik dužan isplatiti po putniku i štetnom događaju ne smije prijeći 250.000 GF, uz rezervu da svaka država stranka CVR Konvencije može odrediti višu granicu, s jedne strane ili ju opće ne odrediti, s druge strane.⁸⁷

Uredba 181/2011 uspostavlja minimalni iznos ograničenja odgovornosti cestovnog prijevoznika, na način da prepušta državama članicama da odredbama mjerodavnog nacionalnog prava same odrede visinu odgovornosti, pri čemu postoji minimum u iznosu od 220.000,00 EUR po putniku, koji se mora poštovati.⁸⁸ Dakle, gornja granica visine odgovornosti prijevoznika može biti i viša, ali i prijevoznik može odgovarati i neograničeno, što ovisi prvenstveno o pravu mjerodavnom u svakom pojedinom slučaju. Prilikom donošenja Uredbe 181/2011 i određivanja ovog iznosa, intencija je bila kreirati na taj način odgovarajuću razinu zaštite i minimalni standard koji mora zadovoljiti svaka država članica.

3.3. Odredbe općih uvjeta prijevoza o odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika

Unutar domaćeg transportnog sustava moguće je uočiti sve veći značaj autonomnih izvora prava, prvenstveno općih uvjeta prijevoza. Opći uvjeti prijevoza smatraju se aktom, koji donosi prijevoznik, a koji obavlja javni linijski prijevoz putnika i kojim se utvrđuju uvjeti pod kojima se obavlja prijevoz, poput primjerice: cjenika, pravila ponašanja

⁸⁵ Ibid., str. 2.

⁸⁶ CVR, čl. 12.

⁸⁷ Ibid., čl. 13.

⁸⁸ Iznimka od ovog ograničenja odgovornosti predviđena je ako su oštećena invalidska kolica, neka druga oprema za kretanje ili pomoćni uređaji s istom svrhom te će se u tom slučaju šteta isplaćuje u punom iznosu troška zamjene, odnosno popravka izgubljene i oštećene opreme.

putnika, pravila prijevoza životinja, pravila prijevoza prtljage, pravila ponašanja posade vozila prema putnicima i uvjeti prijevoza te prava tijekom prijevoza osoba s invaliditetom kao i osoba smanjene pokretljivosti, a koji se mora činiti javno dostupnim barem na mrežnim (web) stranicama prijevoznika ili na drugi odgovarajući i dostupan način.⁸⁹ Karakteristično za opće uvjete prijevoza je da oni ne podliježu nikakvom prethodnom odobrenju nekog administrativnog tijela. Zbog toga je moguće, što se u praksi i zna dogoditi, da su određene odredbe općih uvjeta prijevoznika, u blažem slučaju sporne, a u težim slučajevima i ništave.

ZOO sadrži kogentnu odredbu, koja se tiče ograničenja odgovornosti prijevoznika te smatra ništavim one odredbe općih uvjeta prijevoza kojima bi se umanjivala odgovornost prijevoznika ispod limita koji su određeni zakonom, odnosno međunarodnim ugovorom.⁹⁰ Unošenjem ove odredbe zakonodavac je htio zaštititi putnika, jer bi da ista ne postoji ostao bez pravne zaštite i mogućnosti da ostvaruje pravičan iznos naknade štete, a prijevoznici bi samovoljno određivali nedostatne i neprimjerene iznose odgovornosti.

U nastavku slijedi prikaz općih uvjeta prijevoza vezano uz pitanje odgovornosti cestovnog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika triju autobusnih prijevoznika - društva Čazmatrans - Nova d.o.o. (dalje u tekstu: Opći uvjeti Čazmatransa)⁹¹, društva Auto promet Sisak d.o.o. (dalje u tekstu: Opći uvjeti Auto prometa Sisak)⁹² te Flixbus SE (dalje u tekstu: Opći uvjeti Flixbusa)⁹³.

Opći uvjeti Čazmatransa izričito određuju da putnici imaju pravo na naknadu štete za slučaj smrti ili tjelesnu ozljedu koje su proizašle iz uporabe autobusa i to u skladu s pozitivnim propisima RH.⁹⁴ Pri tome se prvenstveno misli na Uredbu 181/2011, na koju se Opći uvjeti i pozivaju. Nadalje se unutar istog članka Općih uvjeta Čazmatransa navodi da putnici to pravo imaju u skladu s propisima osiguravajuće kuće i police osiguranja po kojoj je putem prijevoznika putnik osiguran.⁹⁵ Međutim, vezivanje naknade štete u slučaju smrti ili tjelesne ozljede za policu osiguranja, po kojoj je društvo Čazmatrans osigurano, može potencijalno predstavljati nepravdu za putnika, odnosno

⁸⁹ ZPCP, čl. 4 st. 1. toč. 31.

⁹⁰ ZOO čl. 697. st.3.

⁹¹ <https://cazmatrans.hr/documents/opci-uvjeti-prijevoza-20180716.pdf> od 31. svibnja 2023.g.

⁹² <https://www.auto-promet-sisak.hr/wp-content/uploads/2019/12/Op%C4%87i-uvjeti-prijevoza.pdf> od 10. listopada 2013.g.

⁹³ <https://www.flixbus.hr/opci-uvjeti-prijevoza> od 03. srpnja 2023.g.

SE označava Europäische Gesellschaften, odnosno europsko društvo po svom pravnom obliku.

⁹⁴ Opći uvjeti Čazmatransa čl. 32. st. 1.

⁹⁵ Ibid., čl. 32. st. 2.

nasljednike putnika, kad iznos nastale štete premašuje iznos police osiguranja. Takvo ograničavanje odgovornosti prijevoznika, propisano Općim uvjetima Čazmatransa nije u skladu s nacionalnim propisima. Nadalje, manjkavost Općih uvjeta Čazmatransa sastoji se u tome da ne sadrže odredbu o mjerodavnom pravu. Stoga, čak i u slučajevima prijevoza unutar Republike Hrvatske primjena hrvatskog prava nije u potpunosti zagantirana.

Opći uvjeti Auto prometa Sisak predstavljaju pomalo zastarjeli autonomni izvor prava, s obzirom da je od njihovog posljednjeg donošenja prošlo gotovo deset godina. Ažurnost i prilagođavanje novim potrebama suvremenog transportnog sustava trebalo bi biti prioritetno za društva koja pružaju usluge prijevoza putnika. Opći uvjeti Auto prometa Sisak ne sadrže odredbu o odgovornosti za štetu zbog smrti ili oštećenja zdravlja putnika. Sporna je odredba Općih uvjeta prijevoza koja navodi da se odredbe navedenog akta primjenjuju i za linijski i za povremeni prijevoz putnika, pogotovo imajući u vidu Uredbu 181/2011, koja čini dio pravnog poretka Republike Hrvatske te koja jasno razdvaja ove dvije vrste prijevoza kada su u pitanju prava putnika.

Opći uvjeti Flixbusa predstavljaju, u odnosu na Opće uvjete Čazmatransa i Auto prometa Sisak, ažuran i detaljnije razrađen autonomni izvor prava. Opći uvjeti Flixbusa doneseni su u skladu s Uredbom 181/2011.⁹⁶ U slučaju povrede tjelesnog integriteta putnika odgovornost se preuzima čak i u slučaju blagog nehaja, navodi se u Općim uvjetima Flixbusa.⁹⁷ Navedenu odredbu Općih uvjeta Flixbusa treba tumačiti u vidu objektivne odgovornosti cestovnog prijevoznika, a što je u skladu s nacionalnim propisima. Odgovornost za popratnu štetu neće biti isključena u slučajevima običnog nehaja, ako je nastupila smrt, odnosno tjelesna ozljeda putnika.⁹⁸ Naknada štete predviđena za smrt putnika izračunava se, navode Opći uvjeti Flixbusa, u skladu s državnim pravom, ali najveći iznos predviđen državnim zakonom nikako ne smije biti manji od 220 000 eura po putniku.⁹⁹ Određenje nadležnog suda u članku 19. Općih uvjeta Flixbusa, očituje primjer dobre prakse koji pozitivno utječe na pravnu sigurnost.¹⁰⁰

⁹⁶ Opći uvjeti Flixbusa čl. 1.

⁹⁷ Ibid., čl. 17. st. 1. „U slučaju blagog nehaja, odgovornost se preuzima — osim u slučaju narušavanja zdravlja i tjelesne ozljede — samo ako dođe do povrede ugovornih obveza. Neograničena odgovornost za namjeru i svjesni nehaj nastavljaju se primjenjivati.“

⁹⁸ Ibid., čl. 17. st. 2.

⁹⁹ Ibid., čl. 17. st. 3.; vidi: čl. 7. st. 2. Uredbe 181/2011

¹⁰⁰ Ibid. čl. 19. „Nadležni sud za trgovce, pravne i fizičke osobe koje nemaju opće nadležnosti u Njemačkoj — kao i za pojedince koji su promijenili svoje mjesto prebivališta ili boravišta i koje se nalazi u inozemstvu, nakon sklapanja ugovora i pružanju usluga prijevoza i čije prebivalište ili boravište u trenutku djelovanja nije poznato — je München.“

Zbog sve većeg značaja općih uvjeta prijevoza, kao autonomnog izvora prava, ključno je usmjeriti se na poboljšanja kvalitativne, a potom i kvantitativne naravi. Iako izložene odredbe općih uvjeta, koje su se ticale odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede nisu bile ništetne, svakako postoji prostor za napredak i unaprjeđenje istih. Ažurnost općih uvjeta jedna je od vrlo važnih karakteristika. Opći uvjeti Auto prometa Sisak, kao zastarjeli autonomni izvor, gube na svojoj relevantnosti, što je i najbolji pokazatelj koliko je ažurnost kod ovog izvora prava bitna. Pozitivan utjecaj na ujednačavanje općih uvjeta prijevoznika imala je Uredba 181/2011, a ponajviše kroz limitiranje iznosa ograničenja odgovornosti.

4. ULOGA OSIGURANJA U ZAŠTITI PRAVA PUTNIKA I INTERESA CESTOVNOG PRIJEVOZNIKA

Uzmemo li u obzir ukupnost rizika kojima je svakodnevno izložen cestovni prijevoznik, kao i opseg te visinu njegove odgovornosti za tjelesni integritet putnika, već ćemo na prvi pogled uočiti temeljnu funkciju osiguranja njegove odgovornosti i zašto prijevoznici pribjegavaju ovom zaštitnom mehanizmu. Općenito govoreći, ugovorom o osiguranju obvezuje se ugovaratelj osiguranja plaćati premiju osiguranja, dok se osiguratelj obvezuje platiti osigurninu u slučaju nastanka osiguranog slučaja i to osiguraniku ili korisniku. U osnovi je svih ugovora o osiguranju uvjetovanost osigurateljeve obveze prilikom nastupa osiguranog slučaja, ovisno veže li se uz osigurani slučaj nastup štete kao posljedice ostvarenja osiguranog rizika ili ne razlikuju se odštetna od neodštetnih osiguranja. Odštetnim se osiguranjima smatraju ona kod kojih se „osiguratelj obvezuje odštetiti osiguranika za štetu prouzročenu osiguranim rizicima zbog gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta“, a u koja ubrajamo osiguranje imovine, pomorsko osiguranje i osiguranje od odgovornosti.¹⁰¹ Dok su neodštetna ona kod kojih se osiguratelj „obvezuje isplatiti osiguranu svotu navedenu u ugovoru ili polici osiguranja kada se ostvare ugovorom predviđene činjenice, a što ne mora biti u vezi s pretrpljenom štetom“, a u njih ubrajamo osiguranje osoba, rentno i zdravstveno osiguranje.¹⁰²

Jedno od najznačajnijih odštetnih osiguranja svakako je osiguranje od odgovornosti. Ugovorom o osiguranju od odgovornosti na temelju plaćene premije osiguranja

¹⁰¹ Pavić, D., Ugovorno pravo osiguranja, komentar zakonskih odredaba, Tectus, Zagreb, 2009, str. 68.

¹⁰² Ibid., str. 68.

„osiguratelj se obvezuje osiguraniku do osigurane svote naknaditi iznose koje je on obvezan platiti trećim osobama u vezi sa svojom odgovornošću pokrivenom osiguranjem.“¹⁰³ Predmet ove vrste osiguranja predstavlja osiguranje odgovornosti za štetu, koja ponekad može biti poprilično visoka. Radi se o dvostranoobveznom i naplatnom pravnom poslu privatnog prava. Odgovornost za štetu i osiguranje od odgovornosti imaju u konačnici isti cilj, a to je izvršavanje obveze naknade štete.¹⁰⁴

U nastavku rada biti će izložene najznačajnije vrste osiguranja, pri čemu osiguranje vlasnika ili korisnika cestovnog vozila od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama uporabom vozila (dalje u tekstu: osiguranje od automobilske odgovornosti) i obvezno osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja predstavljaju oblik obveznog osiguranja, dok je osiguranje odgovornosti za štetu nastalo kao posljedica obavljanja djelatnosti dobrovoljne naravi iznad iznosa na koji je prijevoznik obvezan po polici osiguranja od automobilske odgovornosti.

4.1. Zaštitna funkcija i dvojni karakter instituta osiguranja

Iako svaka vrsta osiguranja, neovisno je li riječ o obveznom ili dobrovoljnom osiguranju, ima svoje specifičnosti, opća i zajednička karakteristika instituta osiguranja je zaštitna funkcija. Bez postojanja osiguranja odgovornosti prijevoznika, teško nam je zamisliti kako bi se suvremeni prijevoz putnika uopće mogao odvijati. S jedne bi strane, prijevozniku bi nastupanje štetnog događaja velikog razmjera, značilo sigurnu ekonomsku propast i nemogućnost nastavljanja daljnjeg poslovanja. Dok bi, s druge strane, putnik, odnosno članovi uže obitelji preminulog putnika, ostali bez prava na puni iznos naknade štete, a na koji temeljem odgovarajućeg propisa imaju pravo.

Osiguranje odgovornosti za štetu nastalo kao posljedica obavljanja djelatnosti osigurava zaštitu u većoj mjeri prijevozniku, nego li putniku. Prijevoznik ga dobrovoljno ugovara, iznad iznosa na koji je obvezan po polici osiguranja od automobilske odgovornosti i prilagođava potrebama svog poslovanja. Osiguranje od automobilske odgovornosti nastoji zaštititi prijevoznika i putnika istovremeno, ali kao oblik obveznog osiguranja, nije usmjereno k tome da se prijevoznika u potpunosti i u svakom slučaju

¹⁰³ Pavić, D., Pravni položaj oštećenika u pravnom odnosu iz osiguranja od odgovornosti, Svijet osiguranja 3, 2000.g., str. 40.

¹⁰⁴ Matijević, B., Osiguranje : instituti, zakonski tekstovi, EU regulativa, Rijeka, Libertin naklada, 2017.g., str. 131.

oslobodi od obveze plaćanja pune naknade štete koja proizlazi iz nekog od osiguranih rizika. Za razliku od navedenih, obvezno osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja je osiguranje u korist osoba i to prvenstveno putnika. Imajući u vidu sve rizike javnog prometa, zakonodavac ga je uvrstio u obvezna osiguranja, unutar pravnog poretka Republike Hrvatske. Iako ne pripada u osiguranja odgovornosti, važno je s aspekta zaštite prava putnika.

Nepostojanje precizno određenih maksimalnih iznosa prijevoznikove odgovornosti unutar pravnog sustava Republike Hrvatske, neposredno se reflektira i na sustav osiguranja. S obzirom na limit prijevoznikove odgovornosti predviđen CVR konvencijom, koji predviđa gotovo neograničenu odgovornost, paketi osiguranja koji nude domaća osiguravajuća društva nisu u mogućnosti pružiti potpunu i cjelovitu zaštitu prijevozniku.¹⁰⁵ Činjenica primjene ograničenja odgovornosti iz CVR konvencije unutar domaćeg pravnog sustava za smrt i tjelesne ozljede putnika, ne predstavlja za prijevoznika nikakav orijentir za traženje odgovarajuće police osiguranja od osiguratelja, prvenstveno zbog ekonomske neisplativosti.¹⁰⁶

4.2. Osiguranje od automobilske odgovornosti

Zakon o osiguranju (dalje u tekstu: ZOS) svrstava ovaj oblik osiguranja u tzv. neživotna osiguranja, definirajući ga kao „osiguranje od odgovornosti za uporabu motornih vozila koje pokriva sve vrste odgovornosti koje proizlaze iz upotrebe motornih vozila na vlastiti pogon, uključujući odgovornost prijevoznika“.¹⁰⁷ Osiguratelj odgovara za štetu nastalu osiguranim slučajem samo ako putnik, tj. treća, oštećena osoba u odnosu na ugovor o osiguranju, potražuje naknadu štete.¹⁰⁸ Odredbu ZOO možemo tumačiti na način da će prijevoznik koji nije sklopio ugovor o osiguranju odgovornosti za štetu nastalo kao posljedica obavljanja djelatnosti, odgovarati za čitavu štetu sam, dok ako je sklopio isti neće cijeli iznos ili dio iznosa naknade štete isplatiti sam, nego će to za njega učiniti osiguratelj, pod uvjetima i u iznosu koji je predviđen ugovorom. Također, ne postoji mogućnost da osiguratelj odgovara, dok god sam putnik ne potražuje naknadu štete.

¹⁰⁵ Klišanin, V., op.cit., str. 58.

¹⁰⁶ Ibid., str. 59.

¹⁰⁷ ZOS, NN 30/15, 112/18, 63/20, 133/20, 151/22; čl. 7. st. 2. toč. 10.

¹⁰⁸ ZOO čl. 964.

Iznosi osigurane odgovornosti, prilagođeni su potrebama i financijskim mogućnostima ugovaratelja osiguranja. Naredna je prednost mogućnost izravne tužbe (*actio directa*) usmjerene na osiguratelja i do iznosa osigurateljeve obveze, zahtijevajući izravno od njega naknadu štete, s obzirom da ima svoje vlastito pravo iz osiguranja.¹⁰⁹ Pravo na direktnu, neposrednu tužbu je prema ZOO-u predviđeno u svim vrstama osiguranja od odgovornosti, dakle neovisno o tome je li riječ o obveznim ili dobrovoljnim osiguranjima od odgovornost.¹¹⁰ To vlastito pravo putnika nije uvjetovano prethodnom nemogućnošću naplate od osiguranika, već je utemeljeno na zakonskoj osnovi.¹¹¹ Putnik tako ima sigurniju mogućnost da namiri prouzročenu mu štetu i istu ostvari.

Ipak, u svojoj je prirodi ovaj oblik osiguranja izraženije koristan prijevozniku. Dobrovoljna priroda, kao i mogućnost da ugovaratelj osiguranja, prilagodi svojim potrebama i mogućnostima visinu police osiguranja koju će plaćati, daju o tome naslutiti. U slučaju kumulacije više zahtjeva iz istog štetnog događaja, s poprilično ozbiljnim i velikim razmjerima, pri čemu se svi oštećenici ne uspiju namiriti iz pokrića osiguranja od automobilske odgovornosti, osobito će se pokazati prednosti ovakve vrste osiguranja.

ZOOP-om je unutar Republike Hrvatske uređena materija obveznih osiguranja. U kontekstu ZOOP-a obvezna osiguranja u prometu, koja se tiču materije cestovnog prijevoza, jesu osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja te osiguranje vlasnika, odnosno korisnika vozila od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama (osiguranje od automobilske odgovornosti).¹¹²

Zbog implementacije Direktive 2021/2118 u nacionalni pravni poredak bilo je potrebno izvršiti izmjene i dopune postojećeg ZOOP-a.¹¹³ Predložene izmjene postojećeg ZOOP-a predviđaju naknadu štete osobama oštećenima zbog nezgoda u slučaju nesolventnosti društva za osiguranje, u smislu prava oštećenika da naknadu štete potražuje od Garancijskog fonda.¹¹⁴ Nadalje, ustanovljena je nova najniža osigurana svota na temelju ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti te „ u slučaju štete zbog

¹⁰⁹ Ibid., čl. 965.

¹¹⁰ Belanić, L., Obvezna osiguranja od odgovornosti izvan djelatnosti prometa i prijevoza u hrvatskom i poredbenom pravu, s osvrtom na određivanje obveznika sklapanja osiguranja i kruga trećih osoba Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, br. 1, 551-600, 2009.g., str. 553.

¹¹¹ Pauković, H., Osiguranje od odgovornosti, u: Ugovor o osiguranju prema novom ZOO-u, Inženjerski biro, Zagreb, 2005., str. 1482.

¹¹² ZOOP, Narodne novine, broj 151/05, 36/09, 75/09 i 76/13, čl. 2.

¹¹³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:32021L2118> ; Direktiva (EU) 2021/2118; 20.07.2023.

¹¹⁴ Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama ZOOP, čl. 35.

smrti, tjelesne ozljede i oštećenja zdravlja do iznosa od 6,450.000,00 EUR po štetnom događaju bez obzira na broj oštećenih osoba, ili 1.300.000,00 EUR po oštećenju osobi“ te „u slučaju uništenja ili oštećenja stvari do iznosa od 1.300.000,00 EUR po štetnom događaju bez obzira na broj oštećenih osoba.“¹¹⁵ Prijedlogom izmjena ZOOP-a uvelike se povećava pravna sigurnost uvođenjem jedinstvenog početnog roka od 15 dana u kojem je društvo za osiguranje dužno obavijestiti nadležno tijelo unutarnjih poslova i Informacijski centar Hrvatskog ureda za osiguranje da je vlasniku vozila odnosno prijevoznog sredstva isteklo osigurateljno pokriće.¹¹⁶ Oštećena osoba u postupku pred odgovornim osigurateljem ima pravo, prema predloženim izmjenama ZOOP-a, priložiti nalaz i mišljenje neovisnog vještaka, a u slučaju prometne nesreće i ponudu servisne radionice za popravak štete koje je osobno izabrala.¹¹⁷ Ovo jedinstveno pravo koje se nudi oštećeniku do sada nije postojalo unutar domaćih propisa, pa preostaje pratiti njegovu primjenu u praksi, kad nove izmjene stupe na snagu.

Prilikom odlučivanja o tome hoće li određeno osiguranje urediti kao obvezno, zakonodavac uzima u obzir širinu kruga osoba koje bivaju ugrožene određenom djelatnošću ili stvarima, kao i visinu potencijalno nastalih šteta.¹¹⁸ Svrha uvođenja osiguranje od automobilske odgovornosti leži u shvaćanju da su prometna sredstva, osim dakako broda, opasne stvari od čijeg korištenja prijete povećana opasnost okolini, zbog čega vlasnici takvih vozila stoga moraju pružiti svojevrsnu garanciju obeštećenja svim potencijalnim oštećenicima, prije nego li započnu s korištenjem tih vozila, upravo putem sklapanja police osiguranja od odgovornosti.¹¹⁹

Prema ZOOP-u vlasnik vozila dužan je sklopiti ugovor o osiguranju od odgovornosti za štetu koju uporabom vozila može nanijeti trećim osobama zbog smrti, tjelesne ozljede, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari te su pokriveni su i štete iste prirode i u vozilu kojim je prouzročena šteta te su isto pokriveni i štete nastale od vozila koja se kreću javnim cestama i ostalim površinama na kojima se odvija promet, a koja podliježu obvezi registracije te po propisima o registraciji moraju imati prometnu dozvolu.¹²⁰

Najniža osigurana svota na temelju ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti za slučaj smrti, tjelesnih ozljeda i oštećenja zdravlja određena predloženim

¹¹⁵ Ibid., čl. 17.

¹¹⁶ Ibid., čl. 3.

¹¹⁷ Ibid., čl. 7.

¹¹⁸ Belanić, L., Obvezna osiguranja od odgovornosti izvan djelatnosti prometa i prijevoza..., op.cit., str. 554.

¹¹⁹ Ćurković, M.: Obvezna osiguranja u prometu, Inženjerski biro d.d., Zagreb, 2007, str. 12

¹²⁰ ZOOP, čl. 22.

izmjenama postojećeg ZOOP-a postavljena je do iznosa od 6.450.000,00 eura po štetnom događaju i bez obzira na broj oštećenika, a u slučaju uništenja ili oštećenja stvari određena je do iznosa od 1.300.000,00 eura.¹²¹ Temeljni problem predstavlja moguća nedostatnost, poglavito prilikom kumulacije velikog broja, a samim time i iznosa naknade štete, čija ukupna pretrpljena šteta prelazi osiguranu svotu. Ako uistinu dođe do te nezahvalne situacije, svakom oštećenom isplatiti će se dio naknade štete u onom omjeru u kojem stoji ukupna šteta svih oštećenih prema osiguranoj svoti. U samoj je osnovi obveznog osiguranja da njegova svrha nije pokriće čitave štete.

4.3. Obvezno osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja

Iako nije riječ o osiguranju odgovornosti, daje se sumaran prikaz i ove vrste osiguranja radi cjelovite obrade pitanja zaštite putnika u cestovnom prijevozu.

Vlasnici prijevoznih sredstava koja se koriste za prijevoz putnika u javnom prometu, prije uporabe prijevoznog sredstva u prometu imaju dužnost sklapanja ugovora o osiguranju putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja te ga imaju obvezu obnavljati sve dok je prijevozno sredstvo u prometu.¹²² Specifičnost je ove vrste osiguranja što se ugovara u korist treće osobe, odnosno putnika. Prilikom uvrštavanja osiguranja putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja u obvezna osiguranja, zakonodavac je svakako imao u vidu opseg i rizike koji proizlaze iz javnog prijevoza. ZOOP u čl. 17. navodi osobe koje su u obvezi sklopiti ugovor o osiguranju putnika od posljedica nesretnog slučaja.

Putnik ima pravo na izravnu tužbu, *actio directa* te mu se proširenjem kruga prema kojima može nastupiti sa svojim odštetnim zahtjevom, proširuju izgledi za namirenje i ostvarenje punog iznosa štete koju je pretrpio. To će pravo ostvarivati na temelju činjenice da mu se tijekom prijevoza ili u vezi s prijevozom dogodio osigurani nesretni slučaj koji može, ali i ne mora kolidirati s prometnom nezgodom iz čega proizlazi i još jedna karakteristika ovog osiguranja, a to je zabrana subrogacije.¹²³ Zbog toga što osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja nema karakter naknade štete,

¹²¹ Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama ZOOP, čl. 17.

Vidi: Odluka o povećanju najniže osigurane svote temeljem ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti, Narodne novine, 45/2022, Vlada Republike Hrvatske donijela ju je na sjednici održanoj 8. travnja 2022.

¹²² ZOOP, čl. 4. st. 1.

¹²³ Radionov Radenković N., op.cit., str. 410.

ono je po svojoj pravnoj osnovi različito od već spomenutog osiguranja od automobilske odgovornosti te daje, na taj način, mogućnost putniku da potraživati isplatu osigurnine i po osnovi police osiguranja od automobilske odgovornosti i po polici osiguranja putnika u javnom prometu. Članak 19. ZOOP navodi najniže osigurane svote za štetni događaj po putniku, odnosno 40.000 kn za slučaj smrti, odnosno 80.000 kn za slučaj trajnog invaliditeta, pri čemu se ugovaratelj osiguranja, baš kao i kod prethodnih vrsta osiguranja, može zadržati na tom iznosu, a može se odlučiti i za više iznose, već ovisno o vlastitoj procijeni i financijskoj sposobnosti.¹²⁴ Izmjene i dopune postojećeg ZOOP-a predviđaju iznos od 5.300 eura za slučaj smrti, odnosno 10.610,00 eura za slučaj trajnog invaliditeta.¹²⁵

¹²⁴ ZOOP, čl. 19. st. 2.

¹²⁵ <https://esavjetovanja.gov.hr/ECon/MainScreen?entityId=23991> čl. 12. Prijedloga zakona o izmjenama i dopunama ZOOP-a; pristupljeno na dan: 13.07.2023.

5. ZAKLJUČAK

Slijedom izloženog moguće je uočiti da ugovor o prijevozu putnika, kao temelj ugovorne odgovornosti cestovnog prijevoznika za tjelesni integritet putnika, nije adekvatno pravno reguliran na razini zakonodavstva Republike Hrvatske. Za razliku od drugih grana prijevoza, ova je, nažalost ostala zapostavljena već od samih početaka stvaranja hrvatske državnosti i vlastitog zakonodavstva. Zbog velike važnosti i rasprostranjenosti ovog oblika prijevoza putnika posve je neopravdano takvo stanje stvari. U bliskoj budućnosti potrebno je inzistirati da se ovo važno pitanje riješi i donese cjelovit *lex specialis* za ugovore o prijevozu cestom. Druga pomalo apsurdna situacija je pisani oblik ugovora o prijevozu, na kojem inzistira ZPCP, koji povrh svega, sa samo jednim člankom regulira ovu materiju. Zbog formalizma ugovora, otežana je i mogućnost njegove konvalidacije, ali i upitna je svrha inzistiranja na pisanom obliku u sferi gdje je potrebno omogućiti efikasnost i protočnost, pogotovo zbog zajedničkog tržišta na razini Europske unije.

U pogledu pitanja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika, na međunarodnoj razini, nije moguće govoriti da je CVR konvencija dobro i dostatno rješenje. Iznos ograničenja odgovornosti izražen u GF najbolji je pokazatelj toga. Sama Konvencija nije prihvaćena od širokog broja država. Protokol CVR konvencije iz 1978. godine je prihvaćen samo od strane Njemačke, iako je cilj njegovog donošenja bio ispravan, a sastojao se u rješavanju ključnog problema oko valute. Iako je CVR konvencija sa svojim odredbama zastarjeli izvor, teško je za očekivati skoriji prijedlog i ponuditi rješenje problema na međunarodnoj razini s kojima bi se velik krug država složio.

Pomaci se ipak, iako slabijeg intenziteta, osjećaju na razini EU. Uredba 181/2011 predstavlja primjer dobre legislativne prakse. No, puno je pitanja iz ove materije na razini čitave europske integracije koja tek čekaju svoju priliku za normiranje.

ZOO propisuje objektivnu odgovornost prijevoznika za štetu. Kroz institut ograničenja odgovornosti položaj prijevoznika nam djeluje donekle olakšan, no pozadina je različita. Naime, dovoljno je da putnik dokaže da je prijevoznik počinio štetu krajnjom nepažnjom, da bi prijevoznik izgubio pravo pozivanja na ograničenje vlastite odgovornosti. Nije zanemariv broj situacija koje je moguće prikazati kao rezultat krajnje nepažnje prijevoznika, pogotovo zbog visokog stupnja pažnje koji se od njega očekuje u

izvršavanju svoje profesionalne djelatnosti. Zaključujemo, zakonske odredbe domaćeg prava, u pogledu pitanja ograničenja odgovornosti ne idu za zaštitom interesa prijevoznika i donose prijedlog koji je posve neprilagođen sustavu suvremenog transportnog prava. Težnja zakonodavca bi prilikom izmjena postojećih propisa trebala biti na ukidanju takve neželjene prakse, odnosno spriječiti da se institut ograničenja odgovornosti veže uz krajnju nepažnju, nego ga je potrebno vezati uz bezobzirno postupanje sa sviješću da će šteta nastati.

Odredbe nacionalnog zakonodavstva daju putniku pravo na naknadu praktički cjelokupne štete, imovinske i neimovinske štetu. Predočimo li si neki štetni događaj velikih razmjera i paralelno s tim iznose koje bi putnici mogli potraživati od prijevoznika, posve je jasna uloga osiguranja i zaštitna funkcija koju generira u cestovnom prijevozu putnika. Osiguranje od automobilske odgovornosti nastoji zaštititi prijevoznika i putnika istovremeno, ali kao oblik obveznog osiguranja, nije usmjereno k tome da se prijevoznika u potpunosti i u svakom slučaju oslobodi od obveze plaćanja pune naknade štete koja proizlazi iz nekog od osiguranih rizika. Obvezno osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja je osiguranje u korist osoba i to prvenstveno putnika.

Ključni problem unutar hrvatskog sustava osiguranja proizlazi iz granica prijevoznikove odgovornosti predviđenih CVR konvencijom, koja predviđa praktički neograničenu odgovornost. Posljedično ni paketi osiguranja koji nude domaća osiguravajuća društva nisu u mogućnosti pružiti potpunu i cjelovitu zaštitu prijevozniku, uz realno plativu premiju. Svrhovitost primjene CVR konvencije unutar suvremenog transportnog sustava poprilično je upitna te otkazivanje iste ne bi predstavljalo nelogičan izbor domaćeg zakonodavca, upravo suprotno.

Premda se prijevoznici nevoljko odlučuju za ugovaranje dobrovoljnih osiguranja, trebalo bi se tome sve više usmjeravati. Dobro bi bilo razmisliti i o kreiranju tailor-made policia, koje bi se opsegom pokrivenih rizika i premijom osiguranja vrlo lako prilagođavale različitim potrebama suvremenih prijevoznika. No, problematika i manjkavost uređenja odgovornosti cestovnog prijevoznika za tjelesni integritet putnika, u središte pozornosti dolazi najčešće kada se štetni događaj, često sa ozbiljnim posljedicama trajne naravi, dogodi i kada je, nažalost prekasno.

6. POPIS LITERATURE

KNJIGE:

- Bolanča Dragan; *Prometno pravo Republike Hrvatske*; Pravni fakultet u Splitu; Split; 2016.
- Ćurković Marijan; *Komentar Zakona o obveznim osiguranjima u prometu*; Inženjerski biro; Zagreb; 2013.
- Ćurković Marijan; *Osiguranje od izvanugovorne i ugovorne (profesionalne) odgovornosti*; Inženjerski biro; Zagreb; 2015.
- Ćurković Marijan; *Obvezna osiguranja u prometu*; Inženjerski biro; Zagreb; 2007.
- Klarić Petar, Vedriš Martin.; *Građansko pravo (IX. Izmijenjeno i dopunjeno izdanje)*; Narodne novine; Zagreb; 2009.
- Matijević Berislav; *Osiguranje : instituti, zakonski tekstovi, EU regulativa*; Rijeka; Libertin naklada; 2017.
- Pavić Drago; *Ugovorno pravo osiguranja, komentar zakonskih odredaba*; Tectus; Zagreb; 2009.
- Pavić Drago; *Pravni položaj oštećenika u pravnom odnosu iz osiguranja od odgovornosti*; Svijet osiguranja 3; Zagreb; 2000.
- Radionov N., Ćapeta T., Marin J., Bulum B., Kumpan A., Popović N. B., Savić I.; *Europsko prometno pravo*; Pravni fakultet u Zagrebu; Zagreb; 2011.
- Vasilj Aleksandra, Ćinčurak Erceg Biljana; *Prometno pravo i osiguranje*; Sveučilište Josipa Jurja Strossmayera u Osijeku, Pravni fakultet Osijek; Osijek; 2016.

ČLANCI I ZAVRŠNI RADOVI:

- Baretić Marko; *Pojam i funkcije neimovinske štete prema novom Zakonu o obveznim odnosima*; Zbornik Pravnog fakulteta; Zagreb; poseban br./06.; str. 461-500; 2006.
- Barun Mara; *Odgovornost željezničkog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika nakon ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju*; Pravni fakultet Split; PPP god.52 (2013); str. 183-202
- Belanić Loris; *Obvezna osiguranja od odgovornosti izvan djelatnosti prometa i prijevoza u hrvatskom i poredbenom pravu, s osvrtom na određivanje obveznika sklapanja osiguranja i kruga trećih osoba*; Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci; br. 1, str.551-600, 2009.
- Belanić Loris; *Treće osobe u osiguranju od automobilske odgovornosti*; Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci; 28, br. 1; Rijeka.; str. 633-683; 2007.
- Crnić Ivica; *Značenje orijentacijskih kriterija Vrhovnog suda Republike Hrvatske za dosudu pravične novčane naknade neimovinske štete*; Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu; br. 5-6; str. 1715-1730; 2012.
- Cvetković Ivana; *Odgovornost cestovnog prijevoznika za putnike i prtljagu i uloga osiguranja*; Završni rad na Poslijediplomskom studiju iz prava društava i trgovačkog prav; Zagreb; 2021.
- Klišanin Vlatka; *Harmonizacija prava Europske unije i hrvatskog prava u području prijevoza putnika i prtljage cestom*; Završni rad na Poslijediplomskom studiju iz prava društava i trgovačkog prava; Zagreb; 2019.
- Ninić Tafra Petra; *Ugovor o prijevozu putnika cestom kao formalni ugovor- uzroci i posljedice*; Završni rad na Poslijediplomskom studiju iz prava društava i trgovačkog prava; Zagreb; 2020.g.

- Pauković Hrvoje; *Osiguranje od odgovornosti, u: Ugovor o osiguranju prema novom ZOO-u*, Inženjerski biro, str. 74-91; Zagreb, 2005.
- Radionov Nikoleta; *Ugovorna odgovornost prijevoznika u kopnenom prijevozu*, doktorska disertacija, Pravni fakultet u Zagrebu, 2002.
- Radionov Nikoleta; *Odgovornost prijevoznika za putnike i prtljagu u kopnenom prijevozu*; Vladavina prava, IV., br. 2; str. 135-148; 2000.
- Radionov Radenković Nikoleta; *Zaštita prava putnika u cestovnom prijevozu i uloga osiguranja*; Zbornik PFZ; Zagreb; 58, (1-2) 391-414; 2008.
- Rukovanjski Egon; *Odgovornost prijevoznika za štetu u cestovnom prometu na području Republike Hrvatske, Republike Srbije, Bosne i Hercegovine, Crne Gore i Republike Slovenije*; Pravni fakultet Osijek; PARAGRAF god. 2, br. 1/2018 ; 2018.
- Stanišić Slobodan; *Odgovornost za štetu u slučaju nezgode izazvane motornim vozilom u pokretu*; časopis Osiguranje; Zagreb; br. 11; str. 23-33; 2004.

PRAVNI IZVORI:

- Konvencija o ugovoru o međunarodnom cestovnom prijevozu putnika i prtljage (CVR Konvencija); Službeni list SFRJ-Međunarodni ugovori i dr. sporazumi, br. 8/1977
- Direktiva 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti (kodificirana verzija), SL L 263, 7.10.2009.
- Direktiva (EU) 2021/2118 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2021. o izmjeni Direktive 2009/103/EZ u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti, SL L 430/1, 2.12.2021.

- Odluka Vrhovnog suda Republike Hrvatske br. Rev x 199/2011-2, od 29.06.2011.
- Odluka Županijskog suda u Zagrebu, poslovni br. GŽ-6138/99 od 28.09.1991.
- Odluka Vlade RH o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacija o sukcesiji, NN MU, br. 12/93
- Uredba (EU) br. 181/2011 Europskog Parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o pravima putnika u autobusnom prijevozu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004, SL L 55, 28.2.2011.
- Uredba (EZ) br. 593/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. Lipnja 2008. O pravu koje se primjenjuje na ugovorne obveze (Rim I.), SL L 177, 4.7.2008.
- Uredba (EZ) 1073/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 21. listopada 2009. o zajedničkim pravilima za pristup međunarodnom tržištu usluga prijevoza običnim i turističkim autobusima i o izmjeni Uredbe (EZ) br.561/2006, SL L 300, 14.11.2009.
- Zakon o obveznim odnosima; NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22
- Zakon o obveznim osiguranjima u prometu; NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14
- Prijedlog zakona o izmjenama i dopunama Zakona o obveznim osiguranjima u prometu, Ministarstvo financija, Zagreb, travanj 2023.
- Zakon o prijevozu u cestovnom prometu; NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22
- Zakon o provedbi Uredbe (EU) br. 181/2012 Europskog parlamenta i vijeća od 16. veljače 2011. o pravima putnika u prijevozu autobusima i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004, Narodne novine 127/13, 114/22

- Zakon o sigurnosti prometa na cestama; NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22

INTERNETSKI IZVORI:

- https://mup.gov.hr/UserDocsImages/2022/06/NPSCP_hr_web.pdf ; 13.03.2023.
- https://www.vsrh.hr/custompages/static/HRV/files/PravnaShvacanja/zadnja_verzija_VSRH_GO_2020_Su-IV-47-2020-5_2020-3-5_sjed02.pdf ; 19.05.2023.
- https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_2006_v2_p2.pdf ; 13.05.2023
- <https://unece.org/DAM/trans/doc/2000/sc1/TRANS-SC1-2000-17f.pdf> ; 03.04.2023.
- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX%3A32007R0864> ; 19.03. 2023.
- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0593&from=BG> ; 19.03.2023.
- <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/?uri=CELEX:32021L2118> ; 20.07.2023.
- <https://www.iusinfo.hr/aktualno/u-sredistu/novi-orijentacijski-kriteriji-vrhovnog-suda-rh-za-naknadu-neimovinske-stete-42019> ; 23.05.2023.
- https://www.iusinfo.hr/Appendix/DDOKU_HR/DDHR20110111N53_5_1.pdf ; 20.07.2023.
- <https://esavjetovanja.gov.hr/ECon/MainScreen?entityId=23991> ; 13.07.2023.

- https://narodne-novine.nn.hr/clanci/medunarodni/1993_10_12_27.html ;
26.04.2023.
- https://legal.un.org/ilc/publications/yearbooks/english/ilc_2006_v2_p2.pdf ;
28.05.2023.
- <https://cazmatrans.hr/documents/opci-uvjeti-prijevoza-20180716.pdf> od 31.
svibnja 2023.; 14.07.2023.
- <https://www.auto-promet-sisak.hr/wp-content/uploads/2019/12/Op%C4%87i-uvjeti-prijevoza.pdf> od 10. listopada 2013.; 14.07.2023.
- <https://www.flixbus.hr/opci-uvjeti-prijevoza> od 03. srpnja 2023.; 14.07.2023.

Izjava o izvornosti

Ja, Ivana Čeulić 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.

Ivana Čeulić, v.r.

(potpis studenta)