

Odgovornost cestovnog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika

Kovačec, Sonja

Master's thesis / Diplomski rad

2022

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:199:863311>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-16**



Repository / Repozitorij:

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



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU

PRAVNI FAKULTET

Sonja Kovačec

ODGOVORNOST CESTOVNOG PRIJEVOZNIKA ZA SMRT I
TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA

diplomski rad

Mentor: prof. dr. sc. Jasenko Marin

Zagreb, 2022.

SAŽETAK

U radu se pobliže obrađuju odredbe hrvatskog zakonodavstva, u korelaciji sa međunarodnim i europskim pravnim izvorima, koje uređuju odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u cestovnom prometu. Zbog iznimne važnosti zaštite putnika, razmatrat ćemo i važnost unapređenja uloge osiguratelja, poglavito kroz ukazivanje na bitnost sklapanja ugovornih osiguranja (ugovor o prijevozu-prijevoznička odgovornost), pored osiguranja od automobilske odgovornosti kao obveznog osiguranja te njihove uloge u prometnom pravu. Cilj svake uređene države današnjice je težnja da se u što većem opsegu pruži sveobuhvatna zaštita putnika kroz osiguranja jer se time smanjuje pritisak na državne fondove i ujedno, pruža zaštita gospodarskog interesa prijevoznika.

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

SUMMARY

In this master's thesis, I (author) will elaborate law regulations (domestic law regulations) in correlation with international and european law regarding the liability of the carrier in case of death and bodily injury to passengers. Going towards, because of the great importance in favour of passengers protection, we'll also discuss the importance of insurer and insurance company, especially trough contracting alongside obligatory insurance and their role in transport law. Goal of every modern state nowadays is to provide the best possible care for passengers via insurance so that some of the pressure can be reduced from state fonds and, at the same time, give more support and protection of interest to transport carriers.

Key words: liability of the carrier, passengers, obligatory insurance, contract of carriage, CVR, transport carriage, bodily injury

Izjava o izvornosti

Ja, Sonja Kovačec (JMBAG: 0066134207) 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.

Sonja Kovačec

(potpis studenta)

SADRŽAJ

1. Uvod.....	1
2. Ugovor o prijevozu putnika cestom.....	2
2.1. Pojam i bitna obilježja ugovora.....	2
2.2. Prava i obveze ugovornih strana.....	4
2.3. Pravni izvori.....	5
2.3.1. Međunarodni izvori.....	6
2.3.2. Izvori prava EU.....	9
2.3.3. Nacionalni izvori.....	12
3. Odštetna odgovornost prijevoznika za fizički integritet putnika.....	12
3.1. Pravni temelj i druga bitna obilježja prijevoznikove odgovornosti.....	13
3.2. Posebno o opsegu i visini štete za koju prijevoznik odgovara.....	17
4. Uloga osiguranja prijevoznikove odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika.....	20
4.1. Zaštita putnika kroz osiguranje.....	21
4.2. Osiguranje odgovornosti za štetu nastalu uporabom motornog vozila.....	23
4.2.1. Bitna obilježja i pretpostavke.....	23
4.2.2. Obuhvaćenost odgovornosti za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika.....	25
4.2.3. Visina osigurateljeve obveze na temelju osiguranja.....	28
4.2.4. Razlika u odnosu na osiguranje putnika u javnom prometu.....	32
5. Zaključak.....	34
6. Popis literature.....	37

1. Uvod

Počevši od najranijih migracija čovječanstva, promet je pojava koja ima svoj neprekidni tijek. Sve veća i značajnija rasprostranjenost, danas suvremenog prometa, pored najrazličitijih načina prijevoza, ima i svoje brojne druge pojave koje se vežu uz samo prometovanje. Tu govorimo o različitim opasnostima i rizicima za sve sudionike prometa, od materijalnih šteta pa sve do određenih rizika za ljude što daje poseban značaj kada govorimo o uporabi motornih vozila i posljedicama koje mogu nastati. Promet se smatra prvenstveno i važnom granom u gospodarskom smislu i njegovom konstantnom promjenom javlja se potreba za uvođenjem nekih novi struktura zaštite i sigurnosti, kako na domaćoj tako i na međunarodnoj razini.

Zbog važnosti ovog instituta, materija prometnog prava je u središtu pozornosti raznih stručnih organizacija u čijim okvirima su donesene brojne konvencije i razni drugi pravni akti sa ciljem poboljšanja prometne djelatnosti, imajući u vidu zaštitu putnika. Ugroženost života i zdravlja putnika u cestovnom prometu, podredno i imovine prijevoznika, ukazuju nam na sve veću potrebu uspostave odgovarajuće osigurateljne zaštite. Uz obavljanje ove djelatnosti vežu se dvije vrste obveznih osiguranja, a to su osiguranje putnika u javnom prijevozu od posljedica nesretnog slučaja (osiguranje putnika od nezgode) te osiguranje od automobilske odgovornosti za štete nanesene trećim osobama. Imajući na umu kako ove vrste osiguranja proizlaze iz različitih pravnih osnova, prijeko potrebno je urediti odgovornost prijevoznika kako bi mogli pružiti ostvarenje zaštite putnicima putem osiguranja. U samom radu koncentrirat ćemo se na važnost ustanovljenih odgovarajućih pokrića iz odgovornosti osiguratelja koji proizlaze iz njihove obveze (ugovorne ili izvanugovorne) prema izloženim putnicima i prijevoznicima te ustanoviti u kojoj mjeri su zaštićeni obveznim osiguranjima, a za koji dio rizika je poželjno ugovaranje dobrovoljnih osiguranja. Pružanje odgovarajuće osigurateljne zaštite garancija je i putnicima jer će u slučaju odgovornosti prijevoznika biti obeštećeni u onom iznosu na koji imaju prvo (puni iznos), što je od značajnog interesa i za samu državu pod pretpostavkom da svaka uređena država današnjice teži da se u što većem opsegu sprovede ekonomska zaštita putem osiguranja za slučaj rizika i tako smanji pritisak na državne fondove.

2. Ugovor o prijevozu putnika cestom

U kontekstu hrvatskog nacionalnog prava ugovori o prijevozu, općenito govoreći, uređeni su Zakonom o obveznim odnosima¹ (dalje u tekstu: ZOO/2018) kao *lex generalis* i smatraju se općim rješenjima te se njegove odredbe primjenjuju na sve vrste prijevoza². Odredbe ZOO-a kojima se uređuje navedeni ugovori se smatraju općenite naravi i primjenjuju se podredno tj. samo ako pojedino pitanje ili područje nije uređeno posebnim propisom (čest slučaj u materijalnom transportnom pravu)³. Ukoliko bi za pojedine vrste prijevoza zakon odredio drugačije tada bi se ti posebni propisi o ugovorima o prijevozu primjenjivali kao *lex specialis*. U tom pogledu se javlja Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (dalje u tekstu: ZPCP/18) koji ujedno predstavlja i iznimku čije polje primjene ne obuhvaća same ugovorne odnose nego umjesto toga tj. umjesto cjelovitog uređenja ugovornih odnosa, zakonodavac je u ZPCP unio jedan jedini članak kojim se uređuju ugovori u cestovnom prometu⁴. Tu se navode ugovor o prijevozu putnika o kojem ćemo nadalje pojašnjavati i ugovor o prijevozu tereta⁵.

2.1. Pojam i bitna obilježja ugovora

Kao što je već navedeno, ZPCP/2018, kao *lex specialis* za ugovore o prijevozu, u samo jednom jedinom članku (čl. 97. ZPCP/2018) taksativno navodi ugovore o prijevozu⁶ te normira

¹ Narodne novine, brojevi 41/18, 98/19, čl. 661.-698.

² Propisi koji uređuju ugovorne odnose u cestovnom prijevozu putnika čine imovinskopравни dio cestovnog prometa

³ Čl. 665. ZOO-a iz 2005.

⁴ Čl. 97. st. 1. ZPCP/2018.

⁵ Terminološki, ovo je razlikovanje vrsta ugovora prema ZPCP iz 2018., dok prema ZOO-a razlikujemo ugovore o prijevozu stvari i ugovore o prijevozu osoba.

⁶ Ugovorima u cestovnom prijevozu, u smislu ovog Zakona (čl. 97. st. 1.), smatraju se:

- ugovor o javnom linijskom prijevozu putnika u komunalnom prometu
- ugovor o prijevozu putnika kao javnoj usluzi
- ugovor o posebnom linijskom prijevozu putnika
- ugovor o shuttle prijevozu putnika
- ugovor o povremenom prijevozu putnika
- ugovor o posebnom obliku prijevoza putnika
- ugovor o mikroprijevozu
- ugovor o prijevozu tereta
- ugovor o pružanju agencijske djelatnosti u cestovnom prometu
- ugovor o pružanju kolodvorskih usluga
- ugovor o prodaji autobusnih karata
- ugovor o integriranom prijevozu putnika i

određene obveze prijevoznika u pogledu ugovora tj. uvodi formalizam istih, navodeći prava i obveze ugovornih strana (nakon što je 2002. g. došlo do brisanja svih članaka koji su do tada uređivali materiju ugovora o cestovnom prijevozu u Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu ili ZPCP/1998 radi usklađivanja nacionalnog zakonodavstva s regulativom Europske unije). Sam ugovor o prijevozu putnika (osoba) je naplatan, imenovani i dvostrani pravni posao tj. dvostranoobvezan⁷, a ono po čemu je odredba čl. 97. ZPCP/2018 posebno značajna jest da je, pored toga što se po prvi puta u našem zakonodavstvu uvodi obvezi pisani oblik sklapanja ugovora⁸, također se regulira i njegov obvezni sadržaj te rokovi plaćanja. U odnosu na ostala (podredna pitanja), upućuje se na primjenu Zakona o obveznim odnosima (članci 694.-698.) kao opći propis⁹. Važno je napomenuti da je ugovor konsenzualan, a njegovim bitnim sastojcima se smatraju: naziv naručitelja prijevoza, naziv prijevoznika, relaciju prometovanja, cijena i rok plaćanja¹⁰. Za razliku od spomenutih propisa, Uredba (EU) br. 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o pravima putnika u autobusnom prijevozu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004¹¹ (u daljnjem tekstu: Uredba 181/2011) ne definira sadržaj ugovora o prijevozu putnika (ili prtljage) nego prvenstveno regulira prava putnika u autobusnom prijevozu te tu možemo naglasiti razliku ili odnos Uredbe 181/2011 naspram ZPCP/2018 koji uređuje prvenstveno ugovorne odnose u cestovnom prometu (uvodi viši rodni pojam ugovora u cestovnom prometu, kojime su obuhvaćeni svi ugovori navedeni u ranije spomenutoj odredbi ali i svi ostali kojima se uređuju prava i obveze prijevoznika i naručitelja prijevoza ili dr. ugovornih strana-pojam uključuje i one ugovore koji su pravni temelj obavljanja pojedine vrste prijevoza kao djelatnosti pa i pojedinačne ugovore o prijevozu putnika). Uredba 181/2011 se primjenjuje, osim u prijevozu među državama članica, i na prijevoz putnika unutar RH, na temelju čl. 6. st. 1. Zakona o provedbi Uredbe (EU) br. 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o pravima putnika u autobusnom prijevozu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004¹² (dalje u tekstu: Zakon o provedbi Uredbe 181/2011).

- ostali ugovori kojima se reguliraju prava i obveze prijevoznika i naručitelja prijevoza ili dr. ugovornih strana sukladno Zakonu.

⁷ZOO iz 2005. općenito definira ugovor o prijevozu putnika, a s obzirom da se njime ne propisuje oblik sklapanja, radi se i o neformalnom ugovoru.

⁸ Čl. 97. st. 6. ZPCP/2018: „Naručitelj prijevoza i prijevoznik za svaki prijevozni posao obavezni su sklopiti pisani ugovor o prijevozu sukladno stavcima 4. i 5. ovoga članka“

⁹ Čl. 97. st. 2. ZPCP iz 2018.

¹⁰ Čl. 97. st. 4. ZPCP/2108

¹¹ SL L 55, 28.2.2011.

¹² Narodne novine, broj 127/13

Ako polazimo od cilja uređenja uvjeta pod kojima se obavlja cestovni prijevoz putnika, ZPCP u okviru same djelatnosti cestovnog prijevoza, uređuje pravni temelj za svaku vrstu prijevoza putnika, a on predstavlja pojedinačni ugovor između prijevoznika i naručitelja prijevoza. Do stupanja na snagu ZPCP-a, ugovor o prijevozu se mogao sklopiti pismeno, usmeno i konkludentnom radnjom, iznimno i prešutno, ali u pravilu se ne smatra izjavom volje. U pravilu se radi o odnosu ponude i prihvata gdje se ponuda smatra prijedlogom za sklapanje ugovora koja onda mora sadržavati bitne sastojke ugovora, a može i sporedne. Nakon stupanja na snagu ZPCP-a iz 2018., za sve ugovore u cestovnom prometu postoji propisana obveza sklapanja ugovora u pisanom obliku¹³.

2.2. Prava i obveze ugovornih strana

Pošto se radi o dvostranom pravnom poslu koji nastaje izjavom volje¹⁴, subjekti (fizičke ili pravne osobe) imaju vlastitu volju za ostvarenjem određenog pravnog učinka, a pošto se radi o ugovoru, da bi ista bila relevantna, mora se izjaviti što vrijedi za obje ugovorne strane. Ugovorom o prijevozu putnika, prijevoznik se obvezuje ispuniti temeljnu obvezu iz sklopljenog ugovora, a to je putnika prevesti na siguran način i na vrijeme do ugovorenog mjesta, a putnik se obvezuje prijevozniku platiti odgovarajuću naknadu za prijevoz¹⁵. Zbog načela formalizma koji je uveden u odredbe ZPCP/2018., izostanak sklapanja navedenih ugovora u propisanom obliku posljedično utječe na njihovu valjanost jer ugovor koji nije sklopljen u propisanom obliku nema pravni učinak, osim ako iz cilja propisa kojim je određen oblik ne proizlazi nešto drugo¹⁶. Ako se ne ispune pretpostavke konvalidacije takvih ugovora, oni će biti ništetni, što utječe na promjenu pravnog okvira uređenja odgovornosti cestovnog prijevoznika.

Prijevoznik iz ugovora o prijevozu putnika odgovara za sigurnost putnika kao i za prtljagu koja je predana na prijevoz te za ostale stvari pa i za zakašnjenje. Naime, ako prijevoz ne započne u ono vrijeme koje je određeno samim ugovorom, putnik ili naručitelj prijevoza može odustati od

¹³ Čl. 97. st. 3. ZPCP iz 2018.

¹⁴ Volja je unutarnje, psihičko stanje tj. raspoloženje. Izjava volje mora biti dana slobodno, odnosno bez prisile ili prijetnje.

¹⁵ Rok plaćanja prijevoznih usluga određen ugovorom sastavljenim na način iz stavka 4. članka 97. ZPCP iz 2018. ne može biti duži od 30 dana od dana izdavanja računa za prijevozne usluge, a nikako ne duži od 60 dana od dana izvršenja prijevoza (čl. 97. st. 5. ZPCP 2018) iako, ako se stranke usuglase, rok plaćanja definiran ugovorom iz stavka 1. ovog članka može biti i kraći od roka određenog odredbom stavka 5. ovog članka.

¹⁶ Čl. 290. st. 1. ZOO-a 2005.

ugovora i tražiti povrat naknade za prijevoz i naknadu štete. Također, ako tijekom prijevoza dođe do prekida iz onih razloga za koje ne odgovara putnik, na zahtjev putnika prijevoznik mora ili drugim prijevoznim sredstvom prevesti putnika (zajedno sa prtljagom) do odredišta, bez dodatne naknade za prijevoz ili vratiti putnika zajedno sa prtljagom na polazno mjesto uz povrat naknade za prijevoz ili putniku vratiti razmjerni dio naknade za neprijeđeni dio puta.

Prijevoznik, kao i osobe koje rade po njegovom nalogu, odgovaraju za štetu koja bi nastala zbog smrti, tjelesnih ozljeda ili duševnih boli putnika ako su prouzročene u vremenu trajanja prijevoza (od početka do završetka prijevoza) te za štetu nastalu zbog zakašnjenja, prekida ili neizvršenja prijevoza. Ali prijevoznik neće odgovarati (u potpunosti ili djelomice) za tjelesne ozljede putnika ako dokaže da je putnik sam prouzročio štetu ili da je ona nastala zbog tzv. više sile (uzrok nastanka štete se nije mogao predvidjeti niti izbjeći) jednako kao u slučaju štete nastale zbog zakašnjenja, prekida prijevoza ili neizvršenja istoga, neće odgovarati ukoliko dokaže da do zakašnjenja, prekida ili neizvršenja prijevoza nije došlo njegovom namjerom ili grubom nepažnjom. U prvom primjeru se radi o objektivnoj odgovornosti, a u drugom o pretpostavljenoj kvalificiranoj krivnji prijevoznika. Za gubitak ili oštećenje predane prtljage, prijevoznik odgovara prema čl. 698. ZOO-a odnosno na temelju pretpostavljene krivnje.

2.3. Pravni izvori

Općenito, izvori prometnog prava se mogu podijeliti prema svom podrijetlu (međunarodni, nacionalni, pravo EU) i prema okolnosti uređuje li izvor neposredno određeni institut prometnog prava ili ne (izravni ili direktni te supsidijarni izvori prometnog prava). Najznačajniji među navedenima, zbog njegove naglašene međunarodne komponente su međunarodni izvori prometnog prava. Njihovom unifikacijom nastoje se ukloniti tj. smanjiti razlike između pojedinih nacionalnih i drugih propisa što se postiže usvajanjem konvencija i njihovih protokola. Pošto se radi o ugovorima odnosno pravnim aktima temeljem kojeg nastaju prava i preuzimaju se određene obveze, da bi međunarodna konvencija bila pravno obvezujuća za one države koje su pristale da njima budu vezane, iste je potrebno ratificirati i „unijeti“ u nacionalno zakonodavstvo. Takvi postupci, kojima Republika Hrvatska daje pristanak da bude vezana međunarodnim ugovorima, propisani su Zakonom o sklapanju i izvršavanju međunarodnih ugovora te time konvencijske odredbe postaju sastavni dio domaćeg pravnog sustava. Za razliku

od međunarodnih izvora, nacionalni izvori prometnog prava se primjenjuju na odnose koji nisu regulirani međunarodnim propisima i smatraju se predmetom unutarnjeg pravnog uređenja, a uređuju se Ustavom, zakonima, raznim uredbama i sl.

Izravni (direktni) izvori prometnog prava mogu biti međunarodni ugovori i unutarnji propisi koji neposredno uređuju odnose u pojedinoj prometnoj grani, dok supsidijarne izvore vežemo uz razumijevanje onih izvora kod kojih je jedan odnos uređen posebnom normom, ali ne u cijelosti. Tada će nastati određena pravna praznina koja će se popuniti, najčešće odgovarajućom normom tj. primjenom propisa druge prometne grane.

Jasnije rečeno, pristupanjem Republike Hrvatske u Europsku Uniju promijenio se, između ostaloga, i pravni okvir odgovornosti cestovnog prijevoznika za povredu tjelesnog integriteta putnika i to u unutarnjem linijskom prijevozu kao i u povremenom prijevozu, primjenjuju se odredbe Uredbe 181/2011 te podredno primjena mjerodavnog nacionalnog prava¹⁷. U slučaju unutarnjeg linijskog prijevoza na velikim linijama kao i povremenog prijevoza na koje se primjenjuje mjerodavno hrvatsko pravo, odgovornost cestovnog prijevoznika se uređuje odredbama Uredbe 181/2011, a potom odredbama CVR konvencije i odredbama ZOO-a iz 2005. U nacionalnom povremenom i linijskom prijevozu na velikim linijama, na pitanja odgovornosti prijevoznika primjenjivat će se odredbe Uredbe 181/2011 uz podrednu primjenu ZOO/2005, dok u linijskom prijevozu na kraćim linijama primjenjuju se isključivo odredbe mjerodavnog nacionalnog prava (u slučaju unutarnjeg prijevoza za koje je mjerodavno hrvatsko pravo znači i prvenstveno primjenu odredbi CVR Konvencije, uz podrednu primjenu ZOO/2005). U nacionalnom prijevozu primjenjivat će se isključivo ZOO/2005.

2.3.1. Međunarodni izvori

Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage (dalje u tekstu: CVR Konvencija) se smatra primarnim izvorom i za pitanja odgovornosti cestovnog prijevoznika za povredu tjelesnog integriteta putnika u međunarodnom prijevozu, ali se odredbe ZOO/2005

¹⁷ Pri određivanju mjerodavnog nacionalnog prava u unutarnjem prijevozu govori Uredba (EZ) br. 593/2008 Europskog parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o pravu koje se primjenjuje na ugovorne odnose tzv. Uredba Rim I. Ovdje se mora uzeti u obzir da se mjerodavno pravo određuje prema onom redosljedu kako je navedeno u samoj Uredbi tj. prednost se daje sporazumu stranka, ukoliko takav postoji, a u nepostojanju istoga, uzima se pravo uobičajenog boravišta putnika, pravo uobičajenog boravišta prijevoznika, pravo mjesta središnje uprave prijevoznika, pravo mjesta odlaska ili pravo mjesta dolaska (čl. 5. st. 2. podst. 2.)

kao općeg propisa, podredno primjenjuju i na međunarodni prijevoz putnika i prtljage na sve što primarno nije uređeno odredbama spomenute Konvencije.

CVR Konvencija, donesena je u Ženevi 01. ožujka 1973. s time da je na snagu stupila tek 1994. godine. Zbog relativnog malog broja država članica¹⁸, Konvencija nije postala jedinstveni instrument u polju uređenja odgovornosti cestovnog prijevoznika za putnike i prtljagu, što je rezultiralo usvajanjem Uredbe 181/2011. Sama konvencija ima trideset i šest članaka podijeljenih u sedam glava i predstavlja pozitivno hrvatsko pravo na području međunarodnog cestovnog prijevoza putnika (ali i pitanja ograničenja prijevozničke odgovornosti u domaćem cestovnom prijevozu). CVR Konvencija se primjenjuje na sve ugovore¹⁹ o prijevozu putnika i prtljage cestovnim vozilima kada je u ugovoru predviđeno da se prijevoz obavlja na teritoriju najmanje dviju zemalja i da se polazište ili odredište nalaze na teritoriju jedne od država ugovornica, bez obzira na sjedište ili državljanstvo ugovorne strane. Sam ugovor (Konvencija) je konsenzualnog karaktera, a njegove odredbe su kogentne naravi što proizlazi iz čl. 23. CVR Konvencije i navedena odredba isključuje bilo kakvu mogućnost ugovornog isključenja konvencijskih odredaba i ništavost takvih odredaba ne povlači ništavost drugih odredaba ugovora. U odnosu na odgovornost, ranije smo bili spomenuli kako prema ovoj Konvenciji prijevoznik²⁰ odgovara za gubitak ili štetu nastalu zbog smrti, tjelesne ozljede ili druge povrede fizičkog ili psihičkog zdravlja putnika kao posljedica nesreće u vezi sa prijevozom, a koje su nastale dok se putnik nalazio u vozilu ili tijekom ukrcavanja ili iskrcavanja²¹. Prijevoznik odgovara temeljem relativne objektivne odgovornosti što znači da se ne traži njegova krivnja već kauzalitet nastale štete i štetne radnje uz mogućnost oslobođenja odgovornosti u slučaju da dokaže da je nesreća nastala zbog okolnosti koje prijevoznik nije mogao izbjeći, usprkos tome što je uložio dužnu pažnju koja se od njega zahtjeva²². Prijevoznik će se u potpunosti ili djelomice osloboditi odgovornosti razmjerno gubitku ili oštećenju koji su nastali krivnjom

¹⁸ Članice CVR konvencije (danas) su Bosna i Hercegovina, Republika Hrvatska, Srbija, Crna Gora, Češka, Njemačka, Latvija, Luksemburg, Moldavija, Slovačka i Ukrajina (https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-26&chapter=11&clang=_en; 16. lipanj 2021)

¹⁹ Oblik sklapanja ugovora nije određen CVR Konvencijom nego odredbama mjerodavnog prava.

²⁰ Sama Konvencija ne definira pojam „profesionalnog prijevoznika“ kao ZPCP iz 2018., ali se primjenjuje na prijevoz izvršen od strane prijevoznika koji posjeduje licenciju za obavljanje međunarodnog prijevoza putnika u unutarnjem i međunarodnom autobusnom linijskom prijevozu i povremenom prijevozu (unimodalni cestovni prijevoz).

²¹ Čl. 11. CVR

²² Ovdje nije riječ o klasičnom pojmu više sile jer se ne traži vanjski element koji bi bio nužan da bi šteta nastala. Može se raditi i o uzroku pogonske štete (unutarnji uzrok).

samog putnika²³ ili njegovom nepažnjom ili ponašanjem putnika koje ne odgovara uobičajenom ponašanju putnika. No ako je postupao s krajnjom nepažnjom ili namjerom, tada se ne može osloboditi odgovornosti bez obzira na razloge. U korist putnika nedvojbeno ide i činjenica da se prijevoznik ne može osloboditi odgovornosti ako se poziva na neki (fizički ili psihički) nedostatak vozača, kvar ili neispravnost vozila jer se sve navedeno smatra postupanjem prijevoznika kao dobrog gospodarstvenika. Opseg štete za koju prijevoznik odgovara procjenjuje se u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom suda koji vodi postupak²⁴ kao i krug osoba koje su ovlaštene potraživati naknadu štete. Krug osoba koje bi ostvarivale pravo na odštetu, obujam i visina te odštete određuje se prema *lex fori*, temeljem kolizijskih normi CVR Konvencije. Prema hrvatskom zakonodavstvu to bi značilo naknadu punog opsega štete (materijalne i nematerijalne), s obzirom na to da čl. 697. st. 1. ZOO/2005 propisuje obvezu prijevoznika na naknadu ukupne štete nastale kao posljedica smrti ili tjelesne ozljede, dok sva ostala pitanja koja se odnose na utvrđivanje obujma i visine štete za koju oštećeni može tražiti naknadu, uređuju odredbe čl. 1085. - 1106. ZOO/2005 koje se referiraju na popravljavanje materijalne/imovinske i nematerijalne/neimovinske štete kod izvanugovornih obveza.

Ukupna svota koju je prijevoznik dužan isplatiti po putniku i štetnom događaju iznosi 250.000 Górminal franaka kao najviša granica, ali s obzirom da svaka država ima pravo odrediti drugačiju granicu, postoji stanoviti problem u izračunu granice odgovornosti prijevoznika. Tu, nadalje govorimo o Górminal franku²⁵ (GF) koji se nekada koristio kao obračunska jedinica za određivanje granice odgovornosti prijevoznika, ali je krajem 70-ih godina prošlog stoljeća došlo do sustavne zamjene modernijom obračunskom jedinicom posebnog prava vučenja ili SDR²⁶. S obzirom da je zlato postalo roba koja kotira na burzi tj. radilo se o obračunskoj jedinici za koju nije postojao objavljeni tečaj, njegova se vrijednost dnevno mijenjala te više nije mogla poslužiti kao trajniji temelj za dugoročno izračunavanje iznosa odgovornosti prijevoznika. Njegovu funkciju je trebao preuzeti SDR te je s tim ciljem i donesen Protokol CVR 1978.²⁷ Pošto navedeni Protokol nije zaživio, ostaje i dalje neriješeno pitanje među strankama CVR-a, a to je

²³ Čl. 17. st. 1. i 2. CVR-a govori o podijeljenoj odgovornosti prijevoznika i ozlijeđenog putnika

²⁴ Čl. 21. t. 1. CVR

²⁵ Górminal 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. Međunarodna konvencija o prijevozu robe željeznicom iz 1890. (CIM) je najstariji međunarodni ugovor iz prijevoznog prava u kojem su granice odgovornosti prijevoznika bile izražene u Górminal francima.

²⁶ Eng. Special Drawing Rights-za način izračuna vidi www.imf.org, Danas su tzv. posebna prava vučenja (SDR) globalno prihvaćena kao međunarodna vrijednost za obračunsku jedinicu za sve članice Međunarodnog monetarnog fonda.

²⁷ Do danas ga je ratificirala jedino Njemačka

pitanje kako izračunati iznos ograničenja prijevoznikove odgovornosti. Prema stajalištu, odnosno mišljenju Međunarodne transportne unije (IRU), koje je dostavljeno i Ekonomskom i socijalnom vijeću UN-a i državama članicama Konvencije, Gérminal franak treba računati prema dnevnoj cijeni zlata prema jednoj od međunarodnih burzi. Naime, takav izračun bi bio samo približan s obzirom na promjenu cijene zlata i time dolazimo do vrlo upitnog položaja oštećenih putnika u različitim događajima jer prema svemu ranije navedenom, jedan putnik može ostvariti veću naknadu od drugog putnika. Zato se u literaturi²⁸ i spominje drugačija metoda izračuna gornje granice odgovornosti prijevoznika, putem vrijednosti SRD-a gdje bi se izračun temeljio na omjeru/ekvivalentnosti GF-a i SRD-a (u trenutku donošenja CVR Protokola) 250.000 GF prema 83.333 SRD-a po putniku i putovanju, predstavljajući tako gornju granicu odgovornosti prijevoznika.

2.3.2. Izvori prava EU

U vezi s predmetnom materijom značajan izvor prava danas predstavlja pravo EU. Područje EU predstavlja područje jedinstvenog unutrašnjeg tržišta te je nezamisliv bez prometa koji svojom mobilnošću omogućuje ostvarenje četiriju temeljnih stupova tržišta, a to su roba, kapital, usluge i rad. Pravni sustav EU je sustav *sui generis* koji se razvijao i prilagođavao potrebama europske integracije.

Izvori europskog prava dijele se na *primarne* (tu spadaju osnivački ugovori koji obuhvaćaju ugovore kojima je stvorena Europska zajednica), *sekundarne* (pravni akti koje donose institucije EU na temelju ugovora EU ili na temelju ovlaštenja koje im je dodijeljeno nekim drugim pravnim aktom) i *tercijarne* (akti koje su usvojili predstavnici vlada država članica u okviru Vijeća EU, presude suda EU i dr.). Najznačajnija Uredba o pravima putnika jest Uredba 181/2011 kojom se propisuje minimalna razina zaštite putnika kao ugovorno slabije strane²⁹. Ista uređuje i pitanja nediskriminacije među putnicima s obzirom na uvjete koje prijevoznik nudi, prava putnika u slučaju nesreće (slučaj smrti, tjelesnih ozljeda, oštećenja prtljage) i u slučajevima otkazivanja ili kašnjenja, minimum informacija koje treba pružiti putnicima, postupanje sa pritužbama i dr. Uredba jedinstveno uređuje prava putnika u autobusnom i povremenom prijevozu neovisno o tome radi li se o unutarnjem prijevozu (prijevoz između država članica)

²⁸ Radionov Radenković, N., *op.cit.* (bilj. 34), str. 404-405

²⁹ <https://eur-lex.europa.eu>

ili o nacionalnom prijevozu unutar pojedine države članice³⁰ se primjenjuje na sve putnike koji putuju redovitim uslugama i gdje se ukrcaj ili iskrcaj nalazi na području neke države članice, na prijevozu udaljenosti veće od 250 km.

Pitanje naknade u slučaju smrti ili ozljede putnika uređuje čl. 7. Uredbe i prema toj odredbi putnici imaju pravo na naknadu za smrt, uključujući razumne troškove sprovoda, ili tjelesnu ozljedu, kao i gubitak ili oštećenje prtljage zbog nesreće koja se dogodi zbog uporabe autobusa, sve u skladu sa nacionalnim zakonodavstvom. Visina odštete se utvrđuje sukladno primjenjivom važećem nacionalnom propisu, ali bilo koja maksimalna granica osigurana od strane nacionalnog zakonodavstva, u slučaju smrti ili tjelesnih ozljeda ne smije biti niža od 220.000 € po putniku, odnosno ne smije biti niža od 1200 € za pojedini komad oštećene ili uništene prtljage.

Uredba propisuje kogentnost odredbi u pogledu obveza koje za prijevoznika proistječu iz same Uredbe, ali prijevoznik ne može posebnom ugovornom klauzulom ograničiti ili se odreći obveza predviđenih Uredbom. Iz svega navedenog možemo zaključiti kako Uredba poboljšava pravnu poziciju putnika i kada gledamo u odnosu naknade štete prema propisima o obveznom osiguranju jer se putnike ne smije isključiti kao korisnike osiguranja iz ugovora od odgovornosti za štete nastale uporabom motornog vozila (AO) nego ih je potrebno sagledati kao međusobno nadopunjujući dijelovi pravnog sustava zaštite putnika.

Unutar okvira EU, za potrebe boljeg razumijevanja zaštite putnika i trećih osoba u cestovnom prometu, moramo spomenuti i EU Direktive o osiguranju motornih vozila jer osiguranjem od automobilske odgovornosti „pokriva“ se odgovornost štetnika (vlasnika ili korisnika motornog vozila), točnije rečeno, njegova obveza na naknadu štete prouzročene uporabom motornog vozila. U državama članicama, ali i šire, posebna se pažnja posvećuje izradi i primjeni propisa kojima se regulira područje osiguranja od automobilske odgovornosti³¹ (za štete nanosene trećim osobama³²). U periodu od 1972. godine pa do danas doneseno je šest direktiva u pravu EU u

³⁰ „...s time da se mjesto ukrcaja ili iskrcaja putnika, odnosno mjesto ulaska ili završno mjesto izlaska, nalaze na području države članice.“; čl. 2. st. 1. Uredbe 181/2011.

³¹ Specifičnost ove vrste osiguranja proizlazi iz Europske konvencije o obveznom osiguranju od odgovornosti za štete uzrokovane uporabom motornih vozila (Strasburška Konvencija 20. travnja 1959.) Zbog malog broja država koje su je ratificirale imala je veći politički nego praktični značaj, ali je njeno donošenje definitivno ubrzalo proces uvođenja obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti u današnjim državama članica EU.

³² Više o pojmu „treće osobe“ v. Belanić, L., „Treće osobe u osiguranju od automobilske odgovornosti“. *Zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci (Zb. Pf. Sveuč. Rij.)* 1/2007, 633

dijelu koje se odnosi upravo na područje osiguranja od automobilske odgovornosti³³. Sve su te Direktive, kroz duži vremenski period, prvobitno uklonile neke prepreke u kretanju vozila i osoba u prekograničnom prometu i ujedno su pažnju posvetile sve većem ujednačavanju položaja oštećenih osoba tj. žrtava prometnih nesreća. Prva AO direktiva³⁴ je imala za cilj prvenstveno osigurati slobodno kretanje motornih vozila i osoba unutar područja EU (tadašnja Europska ekonomska zajednica), a cilj je bio postignut ukidanjem granične kontrole osiguranja tzv. kontrola zelene karte. Druga AO direktiva³⁵ je samo nastavila razvijati pravo osiguranja od automobilske odgovornosti EU u pravcu sve veće zaštite oštećenim osobama (točka 4., 5., 6., i 7. preambule 84/5/EEZ) u međunarodnim prometnim nesrećama, dok je Treća AO direktiva³⁶ proširila pravo svih putnika u motornom vozilu na cjelokupnu naknadu pretrpljene štete. U odnosu na minimalne osigurane svote, utvrdila je one koje su povoljnije za oštećene osobe. Četvrtom AO direktivom³⁷ je uveden jedinstveni postupak rješavanja odštetnih zahtjeva stranaca u drugim državama EU te je pet godina kasnije i uvedeno kao univerzalno načelo za sve žrtve prometnih nesreća bez obzira na kojem se dijelu područja EU dogodio štetni događaj. Te iste direktive su bile nekoliko puta znatno mijenjane, Direktivom 2005/14 od 11. travnja 2005.³⁸ o izmjenama 1., 2., 3. i 4. direktive koje se odnose na osiguranje od građanske odgovornosti u vezi upotrebe motornih vozila te zadnja, Šesta³⁹ ili kodificirajuća AO direktiva iz 2009. radi jasnoće i preglednosti svih ranijih AO direktiva. Na taj način su institucije EU jasno pokazale kako je, radi djelovanja Zajednice u području financijskih usluga, važno osiguranje od automobilske odgovornosti jer je ono ključni segment da bi se učvrstilo jedinstveno tržište na području prometnog prava⁴⁰.

³³ Kao novina javlja se Direktiva 2021/2118 (Direktiva EU 2021/2118 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenog 2021. o izmjeni Direktive 2009/103/EZ) koja na snagu stupa 23.12.2023. te se njome unificiraju/povisuju minimalni iznosi obaveznog osigurateljnog pokrića te detaljnije definira pojam „upotreba vozila“ u skladu sa njegovom funkcijom (tekst Direktive 2021/2118 objavljen u službenom listu EU L430/1 od 02.12.2021.)

³⁴ Direktiva 72/166/EEZ od 24. travnja 1972. o usklađivanju zakona država članica u odnosu na osiguranje od građanske odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od te odgovornosti

³⁵ Direktiva 84/5/EEZ od 29. prosinca 1983. o usklađivanju zakona država članica u odnosu na osiguranje od građanske odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila

³⁶ Direktiva 90/232/EEZ od 14. svibnja 1990. o usklađivanju zakona država članica u odnosu na osiguranje od građanske odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila

³⁷ Direktiva 2000/26/EZ od 16. svibnja 2000. o usklađivanju zakona država članica u odnosu na osiguranje od građanske odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila

³⁸ Tzv. Peta AO direktiva

³⁹ 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

⁴⁰ Belanić, Loris: Redefiniranje obveze osiguratelja od automobilske odgovornosti s obzirom na upotrebu vozila u kontekstu prakse suda EU-a, Godišnjak Akademije pravnih znanosti Hrvatske; vol. XII. No.1, str. 345-366; 2021. (<https://hrcak.srce.hr/260610>; 20. svibnja 2022.)

2.3.3. Nacionalni izvori

Najvažniji izvori unutarnjeg prometnog prava jesu: Zakon o obveznim odnosima koji uređuje osnove obveznih odnosa (ugovorni i izvanugovorni obvezni odnosi), a sadrži odredbe o prijevozu, kako stvari tako i putnika (osoba), Zakon o obveznim osiguranjima u prometu kojim se reguliraju obvezna osiguranja u pojedinim granama prometa (posebno se odnosi na osiguranje putnika u javnom prometu i na osiguranje od automobilske odgovornosti za štete nanesene trećim osobama), Zakon o sigurnosti prometa na cestama te Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (naglasak na čl. 97.) i Orijentacijski kriteriji Vrhovnog suda Republike Hrvatske za naknadu neimovinske štete (od 05. ožujka 2020. i 15. lipnja 2020. dolazi do promjene dotadašnje prakse u visini neimovinske štete tj. dolazi do povećanja dotadašnjih kriterija za 50% te će se primjenjivati na obvezne odnose nastale nakon 01. siječnja 2006. i stupanja na snagu Zakona o obveznim odnosima iz 2005.).

Uz navedene zakonodavne pravne izvore, značajnu ulogu imaju i autonomni pravni izvori koji se formiraju u odnosima između sudionika prometa u onim granicama slobode koju im je dao sam zakonodavac. Ovdje govorimo o ugovorima između stranaka, općim uvjetima prijevoznika i trgovačkim običajima.

3. Odštetna odgovornost prijevoznika za fizički integritet putnika

U obavljanju svakodnevnog poslovanja, cestovni prijevoznici izloženi su različitim rizicima, posebno ako govorimo i mislimo na različite oblike odgovornosti. Prijevoz je dinamična djelatnost čije uredno obavljanje ovisi o nekoliko elemenata, prvenstveno prometna infrastruktura, prometna sredstva, vremenski uvjeti pa i čovjek te dolazimo do zaključka kako je cestovni prijevoznik izložen brojnim potencijalnim zahtjevima koji proizlaze iz njegove ugovorne odgovornosti kada šteta bude nanesena povredom ugovorne obveze. Odgovornost za štetu nastaje kada se ispune sve pretpostavke (opće i posebne) koje su određene objektivnim pravom. Pod opće pretpostavke⁴¹ ubrajamo one koje su zajedničke za sve vrste odgovornosti za

⁴¹ Opće pretpostavke za odgovornost za štetu su: subjekti, štetna radnja, šteta, uzročna veza i protupravnost

štetu, dok su posebne pretpostavke one koje se zahtijevaju za pojedinu vrstu odgovornosti, pored spomenutih općih pretpostavki. Tu se načelno misli na stupanj krivnje (*culpa levis*⁴², *culpa lata*⁴³ i *dolus*⁴⁴, ugovorni odnos i td.). Do nastupa same povrede tj. smrti, tjelesnih ozljeda ili nezgoda putnika za vrijeme trajanja prijevoza vremenski je i sadržajno povezana sa izvršenjem ugovora o prijevozu, a za posljedicu ima nastupanje štete. U nastavku naglasak ćemo staviti na pojam same štete i njenu podjelu i u konačnici institut naknade štete.

3.1. Pravni temelj i druga bitna obilježja prijevoznikove odgovornosti

Jedno od temeljnih načela građanskog prava je načelo: *alterum non ledere*⁴⁵ ili zabrana prouzročenja štete koje je sadržano u čl. 8. ZOO/2005. Time dolazimo i do pojma naknade štete kao instituta građanskog prava kojim se s jedne strane, propisuju pravila o određivanju odgovornosti za štetu, a s druge strane, propisuju pravila o popravljanju štete (kako se šteta nadoknađuje). U daljnjem tekstu ovog rada više ćemo se koncentrirati na drugi dio, odnosno popravlanje štete prema fizičkim osobama.

Šteta⁴⁶ se smatra jednim općim pojmom kojega možemo definirati na različite načine, iako za naše interese, dvije kategorije su od najvećeg značenja, a to su šteta u pravnom i osigurateljnem smislu. U pravnom smislu, šteta se obično definira kao štetnom radnjom prouzročena povreda nečijeg subjektivnog prava ili interesa, dok se osigurateljno poimanje štete razlikuje od prethodne definicije pa tako je u nekim slučajevima šire, a u nekima uže od pravnog pojma štete. Prema članku 1046. ZOO-a, šteta se definira kao:

- a) umanjnje nečije imovine ili *obična šteta*
- b) sprječavanje njezina povećanja ili *izmakla korist*,

⁴² *Obična nemarnost ili nepažnja* je oblik krivnje koji postoji kada subjekt nije upotrijebio pažnju koju bi upotrijebio osobito pažljiv čovjek

⁴³ *Krajnja nepažnja ili grupa nemarnost* je oblik krivnje koji postoji kada subjekt nije upotrijebio pažnju koju bi upotrijebio svaki prosječan čovjek

⁴⁴ *Namjera* je stupanj krivnje gdje se zahtjeva da subjekt bude svjestan svojega djela i hoće njegovo počinjenje (izravna namjera ili *dolus directus*) ili kada je svjestan da može počinuti kazneno djelo pa na to pristaje (neizravna namjera ili *dolus eventualis*)

⁴⁵ „svatko je dužan suzdržati se od postupka kojim se može drugome prouzročiti šteta“

⁴⁶ Vizner, B. Građansko pravo, druga knjiga, Rijeka, 1969.: „šteta ili *dammum* je svako pogoršanje ili uništenje oštećenikovih pravno zaštićenih imovinskih ili neimovinskih dobara i interesa, nanijeto mu protupravnom radnjom štetnika...“

c) povreda prava osobnosti⁴⁷ ili tzv. **neimovinska šteta**

Već smo ranije spomenuli kako u prijevozu putnika ili osoba, šteta može nastati: zbog smrti putnika, oštećenja zdravlja, ozljeda ili zbog oštećenja, gubitka ili manjka prtljage te zbog zakašnjenja. Također smo i spomenuli kako prijevoznik odgovara za sigurnost putnika od početka do završetka prijevoza, uključujući i vrijeme ulaženja i izlaženja iz vozila (u slučaju naplatnog ili besplatnog prijevoza) te je dužan nadoknaditi imovinsku i neimovinsku štetu koja bi eventualno mogla nastati. Na temelju svega ranije spomenutog proizlazi kako se imovinska i neimovinska šteta kao vrste šteta mogu međusobno kumulirati što nas dalje navodi da spomenemo i temelj odgovornosti prijevoznika za nastalu štetu pa i vremensko trajanje⁴⁸ odgovornosti kao pojmove koje poznaju uglavnom svi domaći propisi ali i međunarodni ugovori koji reguliraju ugovore o prijevozu stvari i putnika (osoba).

Temelj odgovornosti, najjednostavnije rečeno, veže se uz pitanje postoji li ili ne dužnost naknade štete od počinitelja ili od strane osobe na koju je odgovornost usmjerena, neovisno o tome pripada li ona u područje ugovorne ili izvanugovorne (deliktne) odgovornosti. Kod objektivne ili kauzalne odgovornosti, za nastanak štete ne zahtjeva se krivnja štetnika već postojanje uzročne veze između štetne radnje i nastale štete, što bi značilo da oštećenik mora dokazati štetnu radnju i štetu, uzročnu vezu između njih, protupravnost, ali ne i krivnju štetnika. Jednostavnije rečeno, odgovara se na temelju objektivne činjenice da je šteta nastala neovisno o kriteriju krivnje ali se štetnik može osloboditi od odgovornosti za naknadu štete ako uspije dokazati da je ista uzrokovana višom silom ili radnjom samog oštećenika ili radnjom neke treće osobe (ZOO/2005. čl. 343. st. 1. i čl. 1067.), dok u slučaju apsolutnog kauzaliteta ne postoji mogućnost oslobođenja od odgovornosti.

Dakle, po pravilima izvanugovorne odgovornosti, za štetu izazvanu motornim vozilom u pogonu odgovara vlasnik motornog vozila (uz neke iznimke⁴⁹) ako u obavljanju djelatnosti cestovnog prijevoza putnika prouzroči štetu onoj osobi koja se ne smatra strankom ugovora o prijevozu (temelj odgovornosti će ovisiti da li se oštećeni smatra trećom osobom⁵⁰), dok će prema ostalima oštećenima odgovarati po načelu presumirane krivnje. U odnosu na

⁴⁷ Čl. 19. st. 2. ZOO-a propisuje se što se smatra pod pravima osobnosti: „pravo na život, tjelesno i duševno zdravlje, ugled, čast, dostojanstvo, ime, privatnost osobnog i obiteljskog života, sloboda i dr.“

⁴⁸ Vremenski period u kojem prijevoznik odgovara za sigurnost putnika ne obuhvaća samo vrijeme trajanja prijevoza, nego i period izvan (period u kojem postoji veza između putnika i vozila npr. stupanjem na stepenice vozila)

⁴⁹ Umjesto vlasnika vozila može odgovarati i neovlašteni korisnik uz ispunjenje dodatnih pretpostavki.

⁵⁰ Čl. 1069. st. 4. ZOO/2005

ZOO/2005. postojanje uzročno-posljedične veze između nastanka štete i izvršenog prijevoza je sadržajno više opsežnija prema odredbama CVR Konvencije jer propisuje da povreda putnika mora biti posljedica nesreće u vezi sa uslugom prijevoza ali ona izričito obuhvaća i povrede u vezi sa ukrcajem/iskrcajem prtljage. Prema navedenoj Konvenciji prijevoznik će odgovarati na temelju objektivne odgovornosti koje se može osloboditi u tri slučaja: ako je šteta posljedica skrivljenog ponašanja putnika, nuklearni uzrok⁵¹ ili ako su nastupile okolnosti koje prijevoznik nije mogao izbjeći niti spriječiti uz primjenu dužne pažnje (ovaj posljednji razlog se može definirati kao viša sila temeljem čl. 11. st. 3. CVR Konvencije ali se u potpunosti ne poklapa sa istim pojmom kako ga definira ZOO/2005. – radi se o nedostatku tzv. vanjskog elementa⁵² koji bi ukazivao na mogućnost oslobođenja od odgovornosti prijevoznika za slučajne štete unatoč uloženoj profesionalnoj pažnji⁵³). Kod određivanja granica odgovornosti prijevoznika Uredbom 181/2011, ona prvenstveno služi kao jedan korektiv, a nacionalno pravo ima prvenstvo iako se u slučaju mjerodavnog hrvatskog prava razlikuju pravila ovisno o tome radi li se o nacionalnom ili unutarnjem prijevozu. U slučaju nacionalnog prijevoza, prijevoznik odgovara neograničeno (ZOO/2005 upućuje na primjenu odredbi ZPCP/2018 koji ne propisuje gornju granicu odgovornosti cestovnog prijevoznika) što posljedično isključuje primjenu granice odgovornosti iz Uredbe 181/2011.

Opća odredba o odgovornosti na temelju krivnje sadržana je u čl. 1045. st. 1. ZOO/2005.⁵⁴ te je za njen nastanak, pored općih pretpostavki, potrebna i jedna posebna tj. krivnja štetnika pri čemu razlikujemo kriterij dokazane krivnje i kriterije pretpostavljene (presumirane krivnje). Odnos između ove dvije podjele je odgovor na pitanje treba li oštećenik sam dokazivati krivnju štetnika ili se ona pretpostavlja. U prvom slučaju odgovornosti, teret dokaza je na oštećenom koji treba dokazati, pored općih pretpostavki odgovornosti za štetu i krivnju štetnika pa će štetnik biti odgovoran tek kada se njegova krivnja za nastalu štetu dokaže. Kod odgovornosti na temelju pretpostavljene krivnje, oštećeni mora dokazati štetnu radnju, štetu, uzročnu vezu dok se krivnja štetnika pretpostavlja što znači kako dokaz da nije kriv leži na samom štetniku.

⁵¹ Čl. 17. st. 3. CVR Konvencije

⁵² Strani uzrok kao vanjski element koji se nalazi izvan stvari tj. uzrok koji se nalazi izvan pogona i djeluje na odnos prijevoznika i putnika izvan djelatnosti prijevoza (čl. 697. st. 1. ZOO/2005.)

⁵³ Kod slučajnih šteta nema krivnje pa bi prijevoznik u tom slučaju odgovarao na temelju pretpostavljene krivnje (Radionov Radenković, N.; str. 401.)

⁵⁴ „onaj tko drugome prouzroči štetu dužan ju je nadoknaditi ukoliko ne dokaže da je šteta nastala bez njegove krivnje“ -kao temelj odgovornosti je prihvaćeno načelo pretpostavljene krivnje.

Pretpostavlja se najniži stupanj krivnje, odnosno obična nepažnja dok svaki viši stupanj krivnje (krajnja nepažnja i namjera) oštećeni mora dokazati.

Niže u tablici se navode pravni okviri uređenja odgovornosti cestovnog prijevoznika za povredu integriteta putnika⁵⁵

Vrste prijevoza	Teritorijalni opseg prijevoza		
	Nacionalni prijevoz	Unutarnji prijevoz	Međunarodni prijevoz
Javni linijski prijevoz na malim linijama	ZOO/2005	CVR Konvencija, ZOO/2005	Mjerodavno nacionalno pravo (CVR Konvencija, ZOO/2005)
Javni linijski prijevoz na velikim linijama	Uredba 181/2011, ZOO/2005	Uredba 181/2011, mjerodavno nacionalno pravo (CVR Konvencija, ZOO/2005)	
Povremeni prijevoz			

Ranije smo spomenuli kako, u načelu, uzročnost dokazuje oštećenik, ali također postoje i određeni slučajevi u kojima postoji tzv. predmnijevani kauzalitet što je zapravo čest slučaj kada govorimo o prometnom pravu, na što nas upućuje i čl. 1063. ZOO/2005⁵⁶ dajući nam do znanja kako se učestalom sudskom praksom došlo do definicije prema kojoj se opasnom stvari razumijeva svaka stvar koja po svojoj namjeni ili položaju te načinu upotrebe predstavlja povećanu opasnost od nastanka štete te je zbog istoga treba nadzirati sa posebnom (povećanom) pažnjom (npr. automobil u pokretu...). Imatelj takve opasne stvari će biti odgovoran za eventualno nastale štete od opasne stvari (vlasnik) čak ako istu povjeri osobi koja nije osposobljena ili ovlaštena njome rukovati. Shodno navedenome, razlikujemo apsolutni od relativnog kauzaliteta, ako gledamo sa stajališta odgovorne osobe i mogućnosti da se ista oslobodi od odgovornosti. Temeljno pitanje koje se postavlja, a uključuje sve ranije navedeno, jest pitanje odgovornosti prijevoznika zbog smrti i tjelesnih ozljeda putnika koja se temelji na

⁵⁵ Cvetković. Ivana; *Odgovornost cestovnog prijevoznika za putnike i prtljagu i uloga osiguranja*; Završni rad; Zagreb; 2021.; str. 35.

⁵⁶ Šteta nastala u vezi s opasnom stvari ili djelatnošću smatra se da potječe od te stvari, odnosno djelatnosti, osim ako se dokaže da one nisu bile uzrok štete.

činjenici da prijevoznik nije izvršio svoju glavnu obvezu iz ugovora o prijevozu⁵⁷. Stoga je odgovornost prijevoznika prema putniku s kojim je zaključio ugovor o prijevozu, a koji je pretrpio stanovite tjelesne ozljede, ugovorna, ali njegova odgovornost prema nasljednicima tog putnika ili osobama koje je isti uzdržavao, a koje su pretrpile neki vid štete zbog smrti putnika, izvanugovorna.

3.2. *Posebno o opsegu i visini štete za koju prijevoznik odgovara*

Sama cjelina koja govori o odgovornosti prijevoznika iz ugovora o prijevozu putnika je kogentne naravi te je pravno uređenje ove problematike različito u pojedinim prijevoznim granama. Povredom preuzete ugovorne obveze postavlja se i pitanje opsega i visine odgovornosti prijevoznika, dok smo pitanje temelja ranije obradili. Ranije smo spomenuli da prijevoznik na temelju ugovora o prijevozu putnika odgovara za izvršenje prijevoza putnika na određenoj relaciji za koji je ugovor sklopljen, za sigurno izvršenje takvog ugovora (bez oštećenja zdravlja i sl.) te odgovara za eventualno zakašnjenje, osim ako je do istoga došlo iz uzroka koji nije mogao ukloniti. Odredbe o odgovornosti cestovnog prijevoznika iz ugovora o prijevozu su kogentne naravi tj. prijevoznik ne smije općim uvjetima poslovanja ili dr. aktima smanjiti ili ublažiti svoju odgovornost naspram zakonskih odredaba. U odnosu na štete koju mogu nastati u prijevozu, prijevoznik za sigurnost i integritet putnika u cestovnom prijevozu odgovara po kriteriju objektivne odgovornosti što obuhvaća cjelokupnu imovinsku i neimovinsku štetu nastalu povredom putnika (vezano uz opseg štete za koju prijevoznik odgovara) primjenjujući odredbe ugovora o prijevozu, s time da suvremeno prijevozno pravo poznaje institut ograničenja odgovornosti prijevoznika. Time postaje jasno kako putnik dobiva potpunu zaštitu tj. pravo na naknadu cjelokupne štete jednako kao i prema odredbama obveznog prava.

Šteta koja bi nastala kao posljedica kvalificirane krivnje bi ujedno i dovela do gubitka prava na ograničenje⁵⁸ tj. ukoliko prijevoznik može dokazati postojanje jednog od dva razloga oslobođenja od odgovornosti (da je šteta posljedica radnje samog ozlijeđenog putnika ili u slučaju više sile) može izaći iz domene ranije spomenute stroge odgovornosti prijevoznika. Ako to ne bi bio slučaj i prijevoznik ne uspije u tome da se oslobodi svoje odgovornosti, preostaje

⁵⁷ ZPCP 2018. kao *lex specialis* ne uređuje odgovornost prijevoznika iz ugovora o prijevozu putnika i prtljage, već se primjenjuju odredbe ZOO-a 2005., Uredbe 181/2011 i CVR konvencije.

⁵⁸ U slučajevima nanjerno prouzročениh šteta i postupanja iz krajnje nepažnje

pitanje visine odgovornosti, odnosno ukupnog iznosa na koji može biti utužen za slučaj smrti ili ozljede putnika. U svakom slučaju može se potraživati naknada materijalne i nematerijalne štete⁵⁹ dok u slučaju smrti putnika, članovi njegove uže obitelji mogu tražiti naknadu obične štete⁶⁰ i izmakle dobiti, u okviru materijalne štete. Ukupnost svih potraživanja u vidu naknade ranije spomenutih te daljnja potraživanja u vidu isplata renta koje, ovisno o slučaju, mogu dosegnuti višemilijunske iznose za koje bi direktno odgovarao sam prijevoznik. Pored svega navedenog moramo spomenuti i jednu posebnu odgovornost za neimovinske štete za koje se može ostvariti pravična naknada, a koje su donesene i regulirane odlukom Vrhovnog suda Republike Hrvatske iz 2002.⁶¹ Radi se o tzv. različitim povredama prava osobnosti (fizičkih bolova, pretrpljenog straha te duševne boli zbog smanjenja životne aktivnosti, naruženosti, slučajevi težeg oblika invaliditeta.....). Drugim riječima, ukupnost svih šteta za koje bi prijevoznik odgovarao po pojedinom štetnom događaju mogao bi iznositi daleko više od kapitala s kojim prijevoznik posluje te bi zahtjevi za naknadom štete usmjereni protiv njega lako doveli do njegovog prestanka poslovanja tj. stečaja. Upravo da bi se to izbjeglo, prijevozniku stoje na raspolaganju određeni mehanizmi zaštite, zakonski ili ugovorni. ZOO/2005 je svojim odredbama predvidio ograničenu odgovornost prijevoznika za povredu integriteta putnika što je uvedeno kao novina u ZOO/2005⁶². Iako sam ZOO/2005 ne određuje tu granicu odgovornosti kao niti ZPCP/2018, upućuje se na primjenu međunarodnog ugovora pa je određeno da će se primijeniti granice odgovornosti predviđene CVR Konvencijom. Imajući na umu kako se navedena Konvencija temelji na obavljanju prijevoza između (najmanje) dviju država nije sasvim jasno kako bi se ista primijenila na nacionalni prijevoz. To bi značilo da će prijevoznik za povredu integriteta putnika u nacionalnom prijevozu na malim linijama odgovarati na način da će dovesti materijalnu situaciju oštećenog putnika u ono stanje kao da štete nije ni bilo⁶³. Drugačije rečeno, pošto pretpostavke za određivanje granice odgovornosti nisu ispunjene u korist niti jednog od navedenog propisa na koje ZOO/2005 kao *lex generalis* upućuje, primjenjujemo pravila o neograničenoj odgovornosti. Pokušajmo to jasnije približiti na slučaju neimovinske štete koja je nastupila kao posljedica povrede integriteta gdje putnik ne samo da

⁵⁹ Čl. 697. st. 1. ZOO 2018.

⁶⁰ Tu spadaju troškovi sprovoda, bolničkog liječenja prije smrti, troškovi crnine, grobnice i sl.

⁶¹ Tzv. Orijentacijski kriteriji, odlukom Građanskog odjela Vrhovnog suda RH od 15. lipnja 2020. pod brojem Su-IV-47/2020-5 mijenja se dotadašnja praksa o visini naknade nematerijalne štete te se time do tada prihvaćeni iznosi povećavaju za 50%.

⁶² Čl. 697. st. 2. ZOO-a koji navodi:..."ako štetu nije prouzročio namjerno ili krajnjom nepažnjom, prijevoznik je dužan štetu nadoknaditi do iznosa predviđenog zakonom ili međunarodnim ugovorom".

⁶³ *Restitutio in integrum* čl. 1090. ZOO/2005

ima pravo na popravljavanje štete koja je posljedica radnje prijevoznika, nego i one štete koja je proizašla nakon prouzročenja štete i sve do presuđenja. Ovdje, kod slučaja povrede prava osobnosti, putnik ostvaruje pravo i na pravičnu naknadu čija će se visina utvrđivati sukladno novim Orijentacijskim kriterijima koje smo ranije bili spomenuli. Istina je da su navedeni kriteriji bili izrađeni na temelju ranije važećeg zakona (ZOO/1991) s nešto drugačijim konceptom nematerijalne štete, ali prema trenutnom zakonu (ZOO/2005, a kasnije i izmjenom prakse) isti se kriteriji ne mogu automatizmom primijeniti na slučajeve povrede integriteta putnika nego je potrebno svaki slučaj posebno ocijeniti s obzirom na okolnosti. U svrhu nekog prikaza određivanja granice visine prijevozničke odgovornosti za povredu integriteta putnika uzet ćemo najviše iznose naknada u slučaju smrti bliske osobe, sukladno novim Orijentacijskim kriterijima, a takav iznos pravične novčane naknade bliskom srodniku (supružniku, roditelju) iznosila bi 350.000,00 HRK po oštećenom. U odnosu prema svemu ranije spomenutom, kod unutarnjeg prijevoza⁶⁴, primijenit će se režim CVR Konvencije i to samo ako su polazište/odredište u jednoj od država stranaka, u suprotnosti primijenit će se nacionalni propisi. S obzirom da smo ranije u radu naveli temelj odgovornosti, opseg i visinu (metode određivanja gornje granice) odgovornosti cestovnog prijevoznika, smatram da jedino preostaje prikazati razmjer granice odgovornosti prijevoznika stavljen u odnos s mogućim iznosima naknade štete u slučajevima povreda integriteta putnika sukladno novim Orijentacijskim kriterijima, koji bi iznosio 752.184,99⁶⁵ HRK (250.000 GF-a iznosi 83.333 SRD-a po putniku i po putovanju te kada se konvertira u nacionalnu valutu, predstavlja gornju granicu odgovornosti cestovnog prijevoznika). Na kraju dolazimo i do Uredbe 181/2011 o kojoj smo također ranije govorili. Sama Uredba predviđa pravo putnika na naknadu štete u slučaju smrti ili tjelesne ozljede u vezi sa prijevozom na području Europskog gospodarskog pojasa dok se pitanje temelja, opsega i visine odgovornosti utvrđuju prema nacionalnom pravu koje će se primjenjivati za svaki pojedini slučaj. Tako spomenuta Uredba 181/2011 uspostavlja gornju granicu do koje cestovni prijevoznik odgovara i ta se granica utvrđuje odredbama unutarnjeg mjerodavnog nacionalnog prava (osim ako je niža od 220.000,00 EUR po putniku u kojem slučaju se primjenjuje navedena granica iz Uredbe 181/2011). Samim time gornja granica odgovornosti prijevoznika može biti i viša, ali i prijevoznik može odgovarati i neograničeno što ovisi prvenstveno o mjerodavnom pravu. Ako mjerodavno pravo ima prednost, a Uredba

⁶⁴ Prijevoz između dviju ili više država članica EU tj. prijevoz unutar zajedničkog tržišta

⁶⁵ 1 SRD=1.2003 eura, 1 EUR=7.52 HRK (podaci za 25. studenog 2021.), podaci preuzeti sa www.hmb.hr i www.curev.com

181/2011 služi kao korektiv, kod određivanja granice odgovornosti prijevoznika, postoji formalna razlika ovisno o tome radi li se o nacionalnom ili unutarnjem prijevozu (hrvatsko pravo je mjerodavno). Kod nacionalnog prijevoza, prijevoznik odgovara neograničeno (ZOO/2005 upućuje na odredbe ZPCP/2018 koji ne predviđa gornju granicu odgovornosti cestovnog prijevoznika), dok kod unutarnjeg prijevoza dolazimo ponovno na pitanje izračuna gornje granice odgovornosti prijevoznika (putem dvije metode⁶⁶).

Sami razlozi za uvođenje instituta ograničenja visine odgovornosti su prvenstveno gospodarskog karaktera jer su usmjereni na zaštitu prijevozne djelatnosti, onda zaštita putnika kao bitan faktor, nadalje lakše rješavanje tzv. katastrofalnih šteta do kojih može doći i koje su naravi visinom takve da bi ugrozile daljnje poslovanje, jednostavniji postupak naknade štete te uloga osiguranja pošto štete moraju biti predvidive. U pogledu svega navedenoga možemo zaključiti kako je ovaj institut prihvaćen kao standard suvremenog prijevoznog prava i samo ograničenje odgovornosti omogućava prijevozniku stanovito osiguranje u odnosu poslovnih interesa i rizika koji mogu nastupiti tijekom izvršenja ugovora o prijevozu.

4. Uloga osiguranja prijevoznikove odgovornosti za štetu zbog smrti i tjelesne ozljede putnika

Osiguranje od odgovornosti je dio imovinskih (materijalnih) osiguranja te se njome osigurava od rizika obveze naknade štete oštećenoj osobi. Dakle, umjesto štetnika ili odgovorne osobe, štetu će u slučaju nastanka štetnog događaja, oštećenome nadoknaditi osiguratelj. Kod osiguranja od odgovornosti, predmet osiguranja je upravo odgovornost za štetu. Kao djelatnost, osiguranje ima ulogu u pružanju socijalne sigurnosti i vrši učinak zaštitne funkcije (na što utječe opseg obveze osiguratelja iz ugovora o osiguranju⁶⁷). Ono se temelji na privatnopravnom dvostranoobveznom ugovoru kojim se ugovaratelj obvezuje platiti premiju osiguranja, a osiguratelj se obvezuje ugovaratelju osiguranja ili korisniku isplatiti naknadu štete ili ugovorenu svotu novca, ako nastupi osigurani slučaj, u skladu sa odredbama ugovora. Sklapanje ugovora o osiguranju ne

⁶⁶ Izračun putem burzovne cijene zlata što bi značilo višu granicu odgovornosti prijevoznika od one propisane Uredbom 181/2011 i izračun putem vrijednosti SRD što bi značilo primjenu granice iz spomenute Uredbe 181/2011

⁶⁷ U slučaju ostvarenja osiguranog slučaja kao događaja obuhvaćenog ugovorom o osiguranju koji predstavlja realizaciju osiguranog rizika.

utječe na druge ugovorne ili izvanugovorne odnose i prema tome, neovisno o vrsti ugovora o osiguranju koji cestovni prijevoznik sklopi, njegova izvanugovorna odgovornost ne prestaje.

Što se tiče samog ugovornog prava, ono poznaje postojanje dva zasebna sustava pravnih pravila. Prvi obuhvaća osiguranje osoba i imovine (unutar kojeg je uređeno pitanje osiguranja od odgovornosti⁶⁸) i drugi sustav koji se odnosi na pomorsko pravo. Ono što je jedinstveno svim ugovorima o osiguranju je uvjetovanost osigurateljeve obveze prilikom nastupa osiguranog slučaja, ovisno veže li se uz osigurani slučaj nastup štete kao posljedice ostvarenja osiguranog rizika ili ne. Na temelju toga govorimo o odštetnom odnosno neodštetnom osiguranju gdje u prva ubrajamo ona kod kojih se osiguratelj obvezuje obeštetiti osiguranika za štetu prouzročenu osiguranim rizicima zbog gubitka ili oštećenja osiguranog predmeta (osiguranje imovine, pomorsko osiguranje i osiguranje od odgovornosti), a neodštetna su ona osiguranja kod kojih se taj isti osiguratelj obvezuje isplatiti osigurninu/osiguranu svotu ugovorenu u ugovoru ili polici osiguranja kada i ako se ostvare ugovorom predviđene činjenice koje ne moraju biti u vezi sa pretrpljenom štetom.

Pojava novih djelatnosti i stvari ujedno predstavljaju jednu veću opasnost za sve širi krug osoba, ali i imovine koje su onda, posljedično, utjecale na uvođene sve većeg broja obveznih osiguranja. Naglasili smo ranije kako se putem obveznih osiguranja ostvaruje društveno-socijalna funkcija osiguranja i to kroz zaštitu života (poglavito slabijih društvenih skupina) i materijalnih vrijednosti. U hrvatskom pravnom sustavu obvezna osiguranja su u pravilu osiguranja od odgovornosti, uz iznimku osiguranja putnika od nezgode, za koje je zakonom predviđena obveza njihova sklapanja zbog činjenice korištenja opasnom stvari ili obavljanja opasne djelatnosti.

4.1. Zaštita putnika kroz osiguranje

Putnici danas u prometu uživaju određena prava i očekuju visok stupanj zaštite bez obzira gdje putovali, a svoja prava definitivno lakše ostvaruju ako postoji kakva takva ujednačenost između nacionalnih i međunarodnih propisa. Putnik jest delikatan „predmet“ prometovanja i da bi prijevoznici zadovoljili visoke zahtjeve svojih putnika, moraju konstantno podizati razinu svojih usluga. Republika Hrvatska je dužna, u skladu sa preuzetim obvezama, uskladiti svoje

⁶⁸ Čl. 921. do 989. ZOO/2005

zakonodavstvo na području zaštite prava putnika s regulativom Europske unije jer je svima isti cilj, a to je veća i bolja zaštita putnika. Opseg štete za koju prijevoznik odgovara procjenjuje se u skladu s nacionalnim zakonodavstvom kao i osoba ovlaštenih potraživati naknadu štete (čl. 12. CVR). Uloga osiguranja u dijelu zaštite putnika, ali i samog prijevoznika je značajna i ključna, ako promatramo sa stajališta obveze naknade štete u slučaju nastalog štetnog događaja koji sa sobom nosi razne posljedice. Naglasak stavljamo na zaštitu putnika, ali također možemo pojam rastegnuti i na prijevoznike pošto se radi o dva kraja istog problema, da budemo iskreni. Već smo i ranije spomenuli što znači ugovorno osiguranje od odgovornosti prijevoznika i osiguranje od automobilske odgovornosti. Osim što se radi, u prvom slučaju, o dobrovoljnom osiguranju od odgovornosti, a u drugom slučaju o obveznom osiguranju, njihovim sklapanjem za oštećenu osobu ili osobe (putnici) stvaraju se određena prava koje isti mogu ostvariti podnašanjem odštetnog zahtjeva. Kod osiguranja od odgovornosti iz prijevozničke djelatnosti iako se radi o vrsti osiguranja koja nije obavezna (za razliku od osiguranja od AO) postoji veća zaštita putnika kao oštećenih osoba nego bez postojanja istoga. Naime, prijevoznik mora imati sklopljeno osiguranje od AO pošto je isto regulirano samim zakonom te ako uz to ima sklopljeno i osiguranje od odgovornosti iz prijevozničke djelatnosti, zaštita putnika je nadaleko bolja jer se time i otvara mogućnost da se potraživanje naknade štete uputi na više adresa. Logično, osiguratelj će odgovarati do onog iznosa koji je ugovoren i ukoliko se utvrdi odgovornost njezinog osiguranika, ali u odnosu na hipotetski slučaj nastanka štete sa velikim posljedicama (materijalnom i nematerijalnom štetom), postojanje osiguranja ne štiti samog prijevoznika nego i eventualne putnike koji se kao oštećeni javljaju sa odštetnim zahtjevima za naknadom štete jer u suprotnom, iznosi za koje se tereti osiguranje kao odgovorna osoba za naknadu štete, bi u konačnici prijevoznik bio dužan podmiriti što bi rezultiralo velikim poslovnim gubitcima ili čak stečajem. Zato je važno naglasiti da, iako govorimo o većoj zaštiti putnika kao subjekata kojima je potrebna povećana zaštita u prometnom pravu, također moramo biti iskreni i reći da jednako tako osiguranje štiti i samog prijevoznika te ukoliko se radi o profesionalnom prijevozniku koji se svakodnevno suočava sa mogućnošću nastanka ranije spomenutih štetnih događaja sa značajnim posljedicama za tjelesni integritet putnika, svakako bi trebao ugovoriti policu osiguranja od odgovornosti iz prijevozničke djelatnosti kod jednog od osiguravajućih društava.

4.2. *Osiguranje od odgovornosti za štetu nastalu uporabom motornog vozila*

Predmet osiguranja može biti ugovorna kao i izvanugovorna odgovornost. Kod utvrđivanja odgovornosti osiguranika kao i visini naknade primjenjivat će se pravila obveznog prava o izvanugovornoj odgovornosti koja ne podrazumijevaju strožu odgovornost od zakonske, za razliku od imovinskih osiguranja, zbog čega se spominje termin zakonske odgovornosti. Naime, kroz literaturu uviđamo da se pojam zakonske odgovornosti često poistovjećuje s osiguranjem od izvanugovorne odgovornosti, dok se pojam osiguranja ugovorne odgovornosti veže uz osiguranje profesionalne odgovornosti.⁶⁹ To postojanje profesionalne odgovornosti veže se uz štete koje su nastale pri obavljanju određene profesije tj. izvršenjem određenog ugovorenog posla, ne moraju nastupiti isključivo u odnosu na drugu ugovornu stranu nego i prema trećima pa ukoliko se uz obavljanje određene djelatnosti pretpostavlja i obveza sklapanja ugovora o osiguranju od odgovornosti, potrebno je prvenstveno utvrditi obim te odgovornosti obuhvaćen obveznim osiguranjem jer „nepokriveni dio“ može biti predmet dobrovoljnog osiguranja od profesionalne odgovornosti.

Kod osiguranja osoba, za razliku od ranije spomenutih osiguranja, nedostaje element odštetnosti tj. osiguratelj je u obvezi isplatiti osiguranu svotu ili osigurninu zbog nastupanja određenog događaja bez obzira na činjenicu da je nastupila šteta⁷⁰. Tako rečeno, izostanak navedenog obilježja omogućuje osiguranje osobe po više osnova, bilo da se radi o osiguranju života ili osiguranju od nesretnog slučaja. Navedena kumulacija naknade iz osiguranja i od odgovorne osobe predviđena je čl. 972. st. 2. ZOO/2005 s time da u tim slučajevima neće postojati pravo osiguratelja na subrogaciju od odgovorne osobe za isplaćeni iznos⁷¹.

4.2.1. *Bitna obilježja i pretpostavke*

ZOO/2005. svojim odredbama regulira odgovornost za štete izazvane motornim vozilom u pokretu u skladu sa EU direktivama koje jednako uređuju to pitanje, svrstavajući ju u dio kojim

⁶⁹ Ćurković M., *Osiguranje od izvanugovorne i ugovorne (profesionalne odgovornosti)*; Inženjerski biro, Zagreb, 2015., (bilj. 101); str. 40-44

⁷⁰ Npr. kod rizika doživljenja kod životnog osiguranja gdje osiguratelj isplaćuje osigurninu ukoliko osiguranik doživi određeni period osiguranja sklopljen ugovorom

⁷¹ Čl. 972. st. 1. ZOO/2005

se regulira odgovornost za štetu od opasne stvari i djelatnosti. Ranije smo bili spomenuli kako se motorno vozilo smatra, stajalište koje je zauzela i sudska praksa, opasnom stvari čija je namjena da se snagom vlastita motora kreće po površini zemlje, na tračnicama ili bez njih te se isto koristi u svrhu kojoj je namijenjeno bez obzira radi li pri tome motor koji služi za njegovo kretanje ili ne. Uz pojam vozila veže se i zakonom propisana obveza sklapanja police osiguranja od automobilske odgovornosti koju sklapa vlasnik vozila prije upotrebe samog vozila u prometu⁷². Vrlo je važno istaknuti da se iz samog ugovora o osiguranju od AO moraju navesti svi relevantni podaci koji služe za individualizaciju vozila (registarska oznaka, broj šasije....) pošto je predmet osiguranja-odgovornost za štetu. Naime, da bi vozilo uopće moglo sudjelovati u prometu sa svrhom koja mu je namijenjena, isto mora biti tehnički ispravno pošto ne govorimo samo o osiguranom vozilu nego i o osiguranom riziku što je i česta zabluda u praksi. Potonje se smatra iznimno značajno u smislu kada nastupi osigurani slučaj i osobe pretrpe stanovitu štetu jer vlasnici, sklapanjem police osiguranja od odgovornosti, pružaju garanciju obeštećenja potencijalnim oštećenim osobama.

Nastavno, ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti, nastaje prihvatom ponude svrstavajući ga u red neformalnih ugovora. Prema uvjetima AO, ugovorne strane su: **osiguratelj** je društvo sa kojim je sklopljen ugovor, a **ugovaratelj osiguranja** je osoba koja je sa osigurateljem sklopila ugovor o osiguranju, najčešće vlasnik vozila. Sam odnos među strankama ugovora je reguliran samim ugovorom i ZOO-om (odredbama koje se odnose na ugovor o osiguranju), dok se odnos između osiguratelja i oštećene osobe regulira isključivo zakonom i to ZOOP-om i ZOO-om (odredbe koje govore o odgovornosti i naknadi štete). Nadalje, ono što moramo razlučiti jest razlika između odgovornosti štetnika za štetu i osiguranja od takve odgovornosti zato što je, u pravilu, odgovornost štetnika šira od odgovornosti osiguratelja. Osiguratelj je obvezan nadoknaditi štetu po polici AO oštećenoj osobi ako postoji odgovornost osiguranika (štetnika), ali samo do iznosa osigurateljnog pokrića. Što zapravo znači ako se prijevoznik oslobodi odgovornosti za štetu, neće biti niti odgovornosti osiguratelja po polici AO. Jasnije ili kraće rečeno, zakonodavac je odredio da se za štetu nastalu motornim vozilima u pokretu (sudar) odgovara po kriteriju krivnje, ali ako se radi o odštetnom zahtjevu treće osobe, primijenit će se kriterij uzročnosti. Prema trećima, vlasnici motornih vozila odgovaraju solidarno za nastalu štetu-svaki od njih duguje ukupni iznos štete, neovisno o svojem doprinosu za nastalu štetu. Dakle, oštećena osoba se može bilo kojem vlasniku (osiguratelju) obratiti sa

⁷² ZOOP čl. 3. st. 1.

odštetnim zahtjevom, a sudionici tj. vlasnici vozila koji su sudjelovali u štetnom događaju mogu jedan od drugoga tražiti obeštećenje putem regresnog zahtjeva.

Imajući u vidu sve ranije navedeno, zakonodavac je posvetio ovoj vrsti odgovornosti posebnu pažnju te naveo određene opće i posebne pretpostavke odgovornosti koje ćemo samo spomenuti: kod općih pretpostavki možemo spomenuti one koje se odnose na subjektivne i objektivne. Subjektivne pretpostavke se odnose na subjekte (odgovorne osobe i oštećene osobe te kriterij krivnje), dok objektivne vežemo uz opasnu stvar u pogonu (motorno vozilo) te uzročnu vezu između motornog vozila kao opasne stvari nastale štete. U posebne pretpostavke se ubrajaju nezgoda i pokret motornog vozila.

Kao bitno obilježje ove vrste odgovornosti moramo napomenuti da polica osiguranja od automobilske odgovornosti ne pokriva baš sve štete te tu dolazimo do pojmova isključenja iz osiguranja koje moramo znati razlikovati od pojma gubitka prava iz osiguranja. U prvom slučaju, kada se radi o isključenju iz osiguranja, time se govori o situacijama koje su već unaprijed isključene iz osigurateljnog pokrića i predstavljaju ograničenje obveze osiguratelja. Teret dokaza da je određeni događaj osiguran leži na oštećeniku. Isključenja iz osiguranja mogu biti zakonska (čl. 23. ZOOP) i ugovorna koja se, u pravilu, uređuju uvjetima osiguranja. U slučaju gubitka prava iz osiguranja, za razliku od isključenja iz osiguranja, radi se o situacijama u kojima je rizik osiguran i osiguratelj je dužan izvršiti svoju obvezu naspram trećih osoba, ali također zadržava pravo i „uskratiti“ pravo na osigurateljno pokriće prema vlastitom osiguraniku. Radi se o onim situacijama gdje isplatom naknade osiguratelj stječe pravo regresa prema osiguraniku (pod određenim pretpostavkama)⁷³.

4.2.2. Obuhvaćenost odgovornosti za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika osiguranjem

U našem pravnom sustavu, a u kontekstu ovoga rada, fokusirat ćemo se na sljedeća dva obvezna osiguranja predviđena ZOOP-om, osiguranje od automobilske odgovornosti i osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja⁷⁴. Spomenuta osiguranja spadaju u tzv. skupinu neživotnih osiguranja s time da osiguranje od automobilske odgovornosti

⁷³ Čl. 24. ZOOP-a

⁷⁴ Čl. 2. st. 1. ZOOP-a

spada u skupinu osiguranja od odgovornosti-podskupina osiguranja imovine, a osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja (nezgode) spada u osiguranja osoba⁷⁵.

U odnosu na ranije navedeno, svakako se postavlja pitanje je li i u kojem omjeru ugovorna odgovornost cestovnog prijevoznika (prijevoznička odgovornost) obuhvaćena obveznim osiguranjima u slučaju povrede tjelesnog integriteta putnika iz ugovora o prijevozu, što nam zapravo govori da obveza osiguranja prijevozničke odgovornosti cestovnog prijevoznika za povredu integriteta putnika iz ugovora o prijevozu nije posebno propisana nego se, nekim logičkim zaključkom, ista obuhvaća već propisanim obveznim osiguranjima.

Minimalno pokriće osiguranja od automobilske odgovornosti definirano je kogentnim odredbama ZOOP-a. Obuhvaća odgovornost za štetu iz upotrebe vozila koja podliježu obvezi registracije i posjedovanja važeće prometne dozvole i kreću se javnim i dr. površinama koje su predviđene za odvijanje prometa, prouzročenu trećim osobama uslijed smrti, tjelesnih ozljeda i oštećenja zdravlja⁷⁶. Time možemo i potvrditi tijek (dugogodišnji) razvoja osiguranja od automobilske odgovornosti koje je „napredovalo“ iz dobrovoljnog osiguranja s ciljem zaštite imovine štetnika u obvezno osiguranje s ciljem zaštite trećih osoba. Sadržaj ranije navedenog pojma (treće osobe) predstavlja polaznu osnovu za određivanje pokrića (opsega i visine) naknade štete u slučajevima nastupa tjelesnih ozljeda ili smrti kod putnika ili treće osobe/oštećenika te radi boljeg razumijevanja potrebno je sam pojam pobliže objasniti. Pod pojmom trećih osoba kod osiguranja od automobilske odgovornosti prvenstveno mislimo na oštećene osobe koje, iako nisu stranke ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti, korisnici su osiguranja te mogu ostvarivati svoje pravo na naknadu štete od osiguratelja. Zakonsko određivanje pojma treće osobe nalazimo u ZOO/2005, čl. 1069. st. 4. koji negativno definira sam pojam treće osobe⁷⁷. Kada je u pitanju naknada štete iz osiguranja od automobilske odgovornosti, primjenjuju se isključivo odredbe ZOOP-a⁷⁸ iako, uspoređujući definicije trećih osoba po ZOOP-u (čl. 23. određuje osobe koje nemaju pravo na naknadu štete iz osiguranja, dakle sve navedene osobe koje nisu navedene u spomenutom članku, smatra ih se trećim osobama) sa ranije spomenutom definicijom iz ZOO/2005, primijetit ćemo da je ova potonja šire postavljena tj. da je krug osoba koje se smatra trećima širi po ZOO-u nego po ZOOP-u.

⁷⁵ Čl. 7. st. 2. t. 10. ZOS-a.

⁷⁶ Čl. 22. st. 1. i 3. ZOOP-a.

⁷⁷ „Trećom osobom se smatra oštećenik koji nije ujedno vlasnik, ni neovlašteni korisnik motornog vozila, niti osoba zadužena u vezi s pogonom motornog vozila“.

⁷⁸ ZOOP je u pogledu određivanja kruga trećih osoba *lex specialis* u odnosu na ZOO.

U krug trećih osoba ulaze i putnici. Čl. 22. st. 2. ZOOP-a govori da su ugovorom o osiguranju od automobilske odgovornosti pokrivena šteta zbog smrti, tjelesnih ozljeda, narušavanja zdravlja, uništenja ili oštećenja stvari putnika u vozilu kojim je prouzročena šteta. Drugim riječima, putnici imaju pravo na naknadu cjelokupne štete po osnovi osiguranja od automobilske odgovornosti (nema razlike između besplatnog ili naplatnog prijevoza putnika). S obzirom da ranije spomenuti članak govori samo o „putniku u vozilu“, dakle osoba koja se prevozi motornim vozilom, također treba navesti kako spomenuti zakon (ZOOP) sadrži i definiciju putnika koja se odnosi na putnike u javnom prijevozu čiji položaj se uvelike razlikuje od položaja putnika u motornom vozilu⁷⁹. Putnici u javnom prijevozu ili u prijevoznim sredstvima za javni promet, osigurani su sukladno čl. 17. st. 1. ZOOP-a, po samom zakonu od posljedica nesretnog slučaja. Ako se putnicima u javnom prijevozu dogodi osigurani slučaj, odnosno određenom korisniku u slučaju smrti putnika, imaju pravo na naknadu štete od osiguratelja (neposredno)⁸⁰. Nadalje, ukoliko je za nastalu štetu odgovoran vlasnik prijevoznog sredstva u kojem se putnik nalazio, tada oštećeniku, putniku ili korisniku u slučaju smrti putnika, pripada pravo na naknadu štete i po ugovoru za osiguranje putnika u javnom prijevozu od posljedica nesretnog slučaja i po ugovoru o osiguranju od automobilske odgovornosti⁸¹

Oštećenik ima pravo na naknadu obične (stvarne) štete i izmakle dobiti, s time da obična šteta može biti materijalna i nematerijalna, a izmakla dobit samo materijalna.

Popravljanje nematerijalne (neimovinske) štete se smatra svaka ona povreda prava osobnosti koja uvijek dovodi do nastanka neimovinske štete prema čl. 19. ZOO/2005. To, nadalje, ne znači bezuvjetno pravo oštećenika na isplatu pravične naknade nego, u slučaju spora, to će pravo oštećenik ostvariti jedino ako sud ocjeni da to težina i okolnosti slučaja opravdavaju. Nematerijalna šteta se može popraviti nenovčanom naknadom tzv. moralna naknada (u obliku objavljivanje presude ili povlačenjem izjave kojom je povreda učinjena) i novčanom naknadom. Ona je po svojoj prirodi takva da je nije moguće popravljati naturalnom restitucijom niti se može u doslovnom smislu nadoknaditi u novcu. Ipak, zakon je predvidio da u slučaju kada je štetnom radnjom povrijeđeno nečije pravo osobnosti, pored nenovčanog oblika popravljanja štete, predviđa i novčani-pravična novčana naknada. Pravična novčana naknada se nadoknađuje

⁷⁹ Čl. 18. ZOOP-a

⁸⁰ Čl. 20. St. 1. ZOOP-a

⁸¹ Ćurković, M., Obvezno osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja.

To znači da se osiguranje putnika od posljedica nesretnog slučaja (nezgode) ne tretira kao osiguranje od odgovornosti pa je zbog toga moguća kumulacija zahtjeva. Pored toga, na osiguratelja isplatom svote korisniku osiguranja po osnovi osiguranja putnika od posljedica nesretnog slučaja ne prelazi pravo regresa prema štetniku.

u slučaju da je oštećenik nakon povrede prava osobnosti pretrpio fizičke bolove, duševne boli i strah te je bitno navesti da se ona nadoknađuje samo ukoliko su fizički i duševni bolovi odnosno strah, u uzročnoj vezi sa povredom prava osobnosti oštećene osobe. Nematerijalna šteta se u pravilu nadoknađuje jednokratnom isplatom novčanog iznosa, ali ne postoji nikakva zapreka da se ista odredi u obliku novčane rente. U slučaju smrti ili osobito teškog invaliditeta neke osobe pravo na pravičnu naknadu nematerijalne štete imaju članovi njezine uže obitelji (bračni drug, djeca i roditelji), ali se takva naknada može dodijeliti i braći i sestrama, djedovima i bakama, unucima i izvanbračnom drugu, ako je između njih i umrlog ili ozlijeđenog postojala trajnija zajednica života (za postojanje trajne zajednice života potrebno je istu moći dokazati). Pravo na naknadu nematerijalne štete je strogo osobno pravo te ne prelazi na nasljednike jer se svrha očituje u zadovoljenju povrijeđenog osobnog prava oštećenika. Kako već to biva i ovdje je Zakon učinio iznimku od pravila⁸² te je dopušteno da tražbina naknade nematerijalne štete prijeđe na nasljednike ako je oštećenik podnio pisani zahtjev ili tužbu za naknadu nematerijalne štete.

4.2.3. Visina osigurateljeve obveze na temelju osiguranja

Iznos osiguranja ili osigurani iznos predstavlja osiguranu svotu koja je važeća na dan štetnog događaja, ako ugovorom o osiguranju nije ugovoren viši iznos. Definira se kao gornja novčana granica do koje osiguratelj odgovara jer osiguratelj čak i u slučaju najveće štete, uvijek odgovara do tog ugovorenog iznosa. Najniža osigurana svota na temelju ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti za slučaj smrti, tjelesnih ozljeda i oštećenja zdravlja određena je u iznosu do 46,739.000,00 kn po štetnom događaju bez obzira na broj oštećenika, a u slučaju uništenja ili oštećenja stvari taj iznos je 9,394.000,00 kn⁸³. Odluku o povećanju najniže osiguranje svote temeljem ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti donosi Vlada Republike Hrvatske u skladu sa informacijama institucija Europske Komisije tj. Komunikacija Komisije o Prilagodbi minimalnih iznosa pokrića utvrđenih u Direktivi 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.

⁸² Čl. 1105. st. 1. ZOO-a

⁸³ NN 109/2016 (2355) od 25.11.2016.; Odluka Vlade RH o povećanju najniže osigurane svote temeljem ugovora o osiguranju od automobilske odgovornosti; (21. svibnja 2022.)
<https://narodne-novine.nn.hr/eli/sluzbeni/2016/109/2355>

Određivanjem minimalnih osiguranih svota vrši se ograničenje osigurateljeve obveze i radi se odmak od odgovornosti osiguratelja tj. štetnika jer je ta odgovornost neograničena. Naravno, sam vlasnik vozila ili korisnik kao ugovaratelj osiguranja može, na temelju dobrovoljnosti, ugovoriti i više svote od propisanih najnižih jer određivanje visine minimalnih osiguranih svota izravno utječe na položaj oštećenih. One se moraju prilagoditi situaciji u društvu, životnim troškovima, inflaciji i sl., kako bi mogle odigrati svoju funkciju zaštite oštećenih u prometu.

Problem najnižih osiguranih svota je njihova nedostatnost, poglavito kada ima više oštećenih osoba čija ukupna pretrpljena šteta prelazi osiguranu svotu. Tu načelo pravičnosti traži da se svakom oštećenom isplati dio naknade štete, u omjeru u kojem stoji ukupna šteta svih oštećenih prema osiguranoj svoti. Također, osiguratelj mora postupati po načelu savjesnosti i poštenja te ne privilegirati jednog oštećenog u odnosu ili na račun drugoga. Tako je ZIDZOOOP 2013., na inzistiranje struke, propisao da u slučaju nedostatnih osiguranih svota, prednost imaju fizičke osobe pred pravnim osobama.

Navedena osigurana svota iz ZOOOP-a se mijenja ako ili kada osiguranik prouzroči štetu u zemljama članicama Sustava zelene karte jer ovdje osiguratelj odgovara do visine najniže osigurane svote propisane u onoj zemlji u kojoj se dogodila nesreća.

U nastavku ću priložiti tablice sa pregledom minimalnih svota pokrića u osiguranju od AO po državama članicama Sustava zelene karte radi usporedbe.

Bureau Code	Country	Minimum amounts of insurance coverage										
		PERSONAL INJURIES					MATERIAL DAMAGE					
		per person / victim	national currency	EUR	per accident / claim	national currency	per person / victim	national currency	EUR	per accident / claim	national currency	
A	Austria *	€ 163,680	€ 6,300,000		€ 406,199	ALL 50,000,000	€ 81,840	€ 1,300,000	€ 81,840	ALL 10,000,000	€ 1,300,000	ALL 10,000,000
AL	Albania *	€ 163,680	€ 50,000,000		€ 406,199	ALL 50,000,000	€ 81,840	€ 50,000,000	€ 81,840	ALL 10,000,000	€ 50,000,000	ALL 10,000,000
AND	Andorra	€ 2,668	AZN 5,000		€ 26,678	AZN 50,000	€ 2,668	AZN 5,000	€ 2,668	AZN 5,000	€ 2,668	AZN 5,000
AZ	Azerbaijan	n/a	n/a		Unlimited	Unlimited	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
B	Belgium	€ 5,112,919	€ 796,938		€ 5,112,919	€ 796,938	€ 5,112,919	€ 796,938	€ 5,112,919	€ 796,938	€ 5,112,919	€ 796,938
BG	Bulgaria	n/a	n/a		€ 796,938	BAM 1,500,000	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
BIH	Bosnia and Herzegovina	n/a	n/a		Unlimited	Unlimited	€ 10,000	CHF 5,000,000 / € 4,677,268 per claim	€ 10,000	Unlimited	Unlimited	BAM 350,000
BY	Belarus	€ 10,000	Unlimited		Unlimited	Unlimited	€ 10,000	CHF 5,000,000 / € 4,677,268 per claim	€ 10,000	Unlimited	Unlimited	Unlimited
CH	Switzerland *	n/a	n/a		€ 36,350,000	€ 36,350,000	n/a	n/a	n/a	n/a	€ 1,220,000	€ 1,220,000
CY	Cyprus	€ 1,386,139	CZK 35,000,000		€ 7,500,000	€ 7,500,000	€ 1,386,139	€ 1,386,139	€ 1,386,139	€ 1,386,139	€ 1,386,139	CZK 35,000,000
CZ	Czech Republic	n/a	n/a		€ 16,860,924	DKK 126,000,000	n/a	n/a	n/a	n/a	€ 1,220,000	€ 1,220,000
D	Germany	n/a	n/a		€ 70,000,000	€ 70,000,000	n/a	n/a	n/a	€ 3,345,421	€ 15,000,000	DKK 25,000,000
DK	Denmark	n/a	n/a		€ 70,000,000	€ 70,000,000	n/a	n/a	n/a	€ 15,000,000	€ 15,000,000	DKK 25,000,000
E	Spain	n/a	n/a		€ 5,600,000	€ 5,600,000	n/a	n/a	n/a	€ 15,000,000	€ 15,000,000	€ 15,000,000
EST	Estonia	n/a	n/a		Unlimited	Unlimited	n/a	n/a	n/a	€ 1,200,000	€ 1,200,000	€ 1,200,000
F	France	n/a	n/a		Unlimited	Unlimited	n/a	n/a	n/a	€ 5,000,000	€ 5,000,000	€ 5,000,000
FIN	Finland **	n/a	n/a		Unlimited	Unlimited	n/a	n/a	n/a	€ 1,220,000	€ 1,220,000	€ 1,220,000
FL	Liechtenstein *	n/a	n/a		€ 6,070,000	€ 6,070,000	n/a	n/a	n/a	€ 1,220,000	€ 1,220,000	€ 1,220,000
GB	United Kingdom	n/a	n/a		Unlimited	Unlimited	n/a	n/a	n/a	€ 1,425,466	€ 1,425,466	GBP 1,200,000
GR	Greece	€ 1,220,000	Unlimited		Unlimited	Unlimited	€ 1,220,000	€ 1,220,000	€ 1,220,000	€ 1,220,000	€ 1,220,000	€ 1,220,000
H	Hungary	€ 6,070,000	€ 6,070,000		€ 6,070,000	€ 6,070,000	€ 6,070,000	€ 6,070,000	€ 6,070,000	€ 6,070,000	€ 6,070,000	€ 6,070,000
HR	Croatia	€ 280,182	HRK 46,739,000		€ 280,182	HRK 46,739,000	€ 280,182	HRK 46,739,000	€ 280,182	HRK 46,739,000	€ 280,182	HRK 46,739,000
I	Italy	n/a	n/a		€ 6,070,000	€ 6,070,000	n/a	n/a	n/a	€ 1,262,244	€ 1,262,244	HRK 9,394,000
IL	Israel	Unlimited	Unlimited		Unlimited	Unlimited	n/a	n/a	n/a	€ 1,200,000	€ 1,200,000	€ 1,200,000
IR	I.R. of Iran	€ 77,811	IRR 3,600,000,000		Unlimited	Unlimited	n/a	n/a	n/a	€ 1,945	€ 1,945	IRR 60,000,000
IRE	Ireland	Unlimited	Unlimited		Unlimited	Unlimited	n/a	n/a	n/a	€ 1,220,000	€ 1,220,000	€ 1,220,000
IS	Iceland	n/a	n/a		€ 25,702,723	ISK 3,463,000,000	n/a	n/a	n/a	€ 3,245,033	€ 3,245,033	ISK 441,000,000
L	Luxembourg	n/a	n/a		Unlimited	Unlimited	n/a	n/a	n/a	Unlimited	Unlimited	Unlimited
LT	Lithuania	n/a	n/a		€ 5,000,000	€ 5,000,000	n/a	n/a	n/a	€ 1,000,000	€ 1,000,000	€ 1,000,000
LV	Latvia	n/a	n/a		€ 5,210,000	€ 5,210,000	n/a	n/a	n/a	€ 1,050,000	€ 1,050,000	€ 1,050,000
M	Malta	n/a	n/a		€ 5,000,000	€ 5,000,000	n/a	n/a	n/a	€ 1,000,000	€ 1,000,000	€ 1,000,000
MA	Morocco	€ 51,820	MDL 1,000,000		€ 259,069	MDL 5,000,000	€ 51,820	MDL 1,000,000	€ 51,820	MDL 1,000,000	€ 51,820	MDL 1,000,000
MD	Moldova	n/a	n/a		€ 675,000	€ 675,000	n/a	n/a	n/a	€ 337,500	€ 337,500	€ 337,500
MK	F.Y.R. Macedonia *	n/a	n/a		€ 550,000	€ 550,000	n/a	n/a	n/a	€ 300,000	€ 300,000	€ 300,000
MNE	Montenegro *	n/a	n/a		Unlimited	Unlimited	n/a	n/a	n/a	€ 1,235,000	€ 1,235,000	€ 1,235,000
N	Norway	n/a	n/a		€ 6,070,000	€ 6,070,000	n/a	n/a	n/a	€ 1,220,000	€ 1,220,000	€ 1,220,000
NL	Netherlands *	n/a	n/a		€ 6,070,000	€ 6,070,000	n/a	n/a	n/a	€ 1,220,000	€ 1,220,000	€ 1,220,000
P	Portugal *	n/a	n/a		€ 5,210,000	€ 5,210,000	n/a	n/a	n/a	€ 1,050,000	€ 1,050,000	€ 1,050,000
PL	Poland	n/a	n/a		€ 6,070,000	€ 6,070,000	n/a	n/a	n/a	€ 1,220,000	€ 1,220,000	€ 1,220,000
RO	Romania	€ 10,400	RUB 500,000		€ 6,070,000	€ 6,070,000	€ 8,300	RUB 400,000	€ 8,300	n/a	n/a	n/a
RUS	Russia	€ 10,400	RUB 500,000		n/a	n/a	€ 8,300	RUB 400,000	€ 8,300	n/a	n/a	n/a
S	Sweden	n/a	n/a		SEK 300,000,000 / € 28,196,018 per accident	SEK 300,000,000 / € 28,196,018 per accident	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
SK	Slovak Republic	€ 5,240,000	€ 5,240,000		€ 5,240,000	€ 5,240,000	€ 5,240,000	€ 5,240,000	€ 5,240,000	€ 5,240,000	€ 5,240,000	€ 5,240,000
SLO	Slovenia	€ 5,240,000	€ 5,240,000		€ 1,000,000	€ 1,000,000	€ 5,240,000	€ 5,240,000	€ 5,240,000	€ 5,240,000	€ 5,240,000	€ 5,240,000
SRB	Serbia	€ 1,000,000	€ 1,000,000		Unlimited	Unlimited	€ 4,920	UAH 130,000	€ 4,920	UAH 130,000	€ 4,920	UAH 650,000
TN	Tunisia	€ 62,149	TRY 410,000		€ 310,747	TRY 2,050,000	€ 6,215	TRY 41,000	€ 6,215	TRY 41,000	€ 6,215	TRY 82,000
TR	Turkey *	€ 62,149	TRY 410,000		Unlimited	Unlimited	€ 6,215	TRY 41,000	€ 6,215	TRY 41,000	€ 6,215	TRY 82,000
UA	Ukraine	€ 9,840	UAH 260,000		Unlimited	Unlimited	€ 4,920	UAH 130,000	€ 4,920	UAH 130,000	€ 4,920	UAH 650,000

* Coverage amounts may vary depending on types of vehicles. The amounts indicated are usually for passenger vehicles. Please refer to the relevant Compendium for more details.
 ** The coverage amount for material damage (per accident) of EUR 5 000 000 is per each motor liability insurance liable for the damage.
 Other special considerations may apply in respect of individual figures quoted (e.g. number of seats, heads of damage, etc.). Please refer to individual Compendia for more details.

NOTE: The figures are based on information provided by the National Bureau of the country concerned.
 Where the amounts are indicated in national currency, ECB reference rates or official rates of the National (Central) Bank of the country as of 30/01/2020 (or, if those not available, latest available as of 30/01/2020) are used to indicate an equivalent amount in EUR.
 The amounts are provided for information only, and the CoB assumes no responsibility for the accuracy of, or future changes in, their values (including due to exchange rate fluctuations).

Bureau Code	Country	Minimum amounts of insurance coverage (EEA Countries)									
		PERSONAL INJURIES					MATERIAL DAMAGE				
		per person / victim national currency	per accident / claim national currency	per person / victim EUR	per accident / claim national currency	per person / victim national currency	per accident / claim national currency	per person / victim EUR	per accident / claim national currency	per person / victim national currency	per accident / claim national currency
A	Austria *	€ 6,300,000	Unlimited	€ 6,300,000	Unlimited	€ 1,300,000	€ 120,067,655.54	€ 1,300,000	€ 120,067,655.54	€ 1,300,000	€ 120,067,655.54
B	Belgium	n/a	Unlimited	€ 5,112,919	Unlimited	n/a	€ 1,022,584	n/a	€ 1,022,584	n/a	€ 1,022,584
BG	Bulgaria	n/a	Unlimited	€ 36,350,000	Unlimited	n/a	€ 1,220,000	n/a	€ 1,220,000	n/a	€ 1,220,000
CY	Cyprus	n/a	Unlimited	€ 36,350,000	Unlimited	n/a	€ 1,220,000	n/a	€ 1,220,000	n/a	€ 1,220,000
CZ	Czech Republic	€ 1,386,139	CZK 35,000,000	€ 1,386,139	CZK 35,000,000	€ 1,386,139	€ 1,220,000	€ 1,386,139	€ 1,220,000	€ 1,386,139	CZK 35,000,000
D	Germany	n/a	Unlimited	€ 7,500,000	Unlimited	n/a	€ 15,000,000	n/a	€ 15,000,000	n/a	€ 15,000,000
DK	Denmark	n/a	DKK 126,000,000	€ 16,860,924	DKK 126,000,000	n/a	€ 3,345,421	n/a	€ 3,345,421	n/a	DKK 25,000,000
E	Spain	n/a	Unlimited	€ 70,000,000	Unlimited	n/a	€ 15,000,000	n/a	€ 15,000,000	n/a	€ 15,000,000
EST	Estonia	n/a	Unlimited	€ 5,600,000	Unlimited	n/a	€ 1,200,000	n/a	€ 1,200,000	n/a	€ 1,200,000
F	France	n/a	Unlimited	€ 5,600,000	Unlimited	n/a	€ 1,200,000	n/a	€ 1,200,000	n/a	€ 1,200,000
FIN	Finland **	Unlimited	Unlimited	Unlimited	Unlimited	€ 1,220,000	€ 5,000,000	€ 1,220,000	€ 5,000,000	€ 1,220,000	€ 5,000,000
FL	Liechtenstein *	Unlimited	Unlimited	€ 6,070,000	Unlimited	€ 6,070,000	€ 1,220,000	€ 6,070,000	€ 1,220,000	€ 6,070,000	€ 1,220,000
GB	United Kingdom	Unlimited	Unlimited	Unlimited	Unlimited	Unlimited	€ 1,425,466	Unlimited	€ 1,425,466	Unlimited	GBP 1,200,000
GR	Greece	€ 1,220,000	Unlimited	€ 6,070,000	Unlimited	€ 1,220,000	€ 1,220,000	€ 1,220,000	€ 1,220,000	€ 1,220,000	€ 1,220,000
H	Hungary	€ 1,220,000	Unlimited	€ 6,070,000	Unlimited	€ 1,220,000	€ 1,220,000	€ 1,220,000	€ 1,220,000	€ 1,220,000	€ 1,220,000
HR	Croatia	€ 6,280,182	HRK 46,739,000	€ 6,280,182	HRK 46,739,000	€ 6,280,182	€ 1,262,244	€ 6,280,182	€ 1,262,244	€ 6,280,182	HRK 9,394,000
I	Italy	n/a	Unlimited	€ 6,070,000	Unlimited	n/a	€ 1,200,000	n/a	€ 1,200,000	n/a	€ 1,200,000
IRL	Ireland	Unlimited	Unlimited	€ 6,070,000	Unlimited	€ 6,070,000	€ 1,200,000	€ 6,070,000	€ 1,200,000	€ 6,070,000	€ 1,200,000
IS	Iceland	n/a	ISK 3,493,000,000	€ 25,702,723	ISK 3,493,000,000	n/a	€ 3,245,033	n/a	€ 3,245,033	n/a	ISK 441,000,000
L	Luxembourg	n/a	Unlimited	€ 5,000,000	Unlimited	n/a	€ 1,000,000	n/a	€ 1,000,000	n/a	€ 1,000,000
LT	Lithuania	n/a	Unlimited	€ 5,000,000	Unlimited	n/a	€ 1,050,000	n/a	€ 1,050,000	n/a	€ 1,050,000
LV	Latvia	n/a	Unlimited	€ 5,210,000	Unlimited	n/a	€ 1,000,000	n/a	€ 1,000,000	n/a	€ 1,000,000
M	Malta	n/a	Unlimited	€ 5,000,000	Unlimited	n/a	€ 1,235,000	n/a	€ 1,235,000	n/a	€ 1,235,000
N	Norway	n/a	Unlimited	€ 5,000,000	Unlimited	n/a	€ 1,220,000	n/a	€ 1,220,000	n/a	€ 1,220,000
NL	Netherlands *	n/a	Unlimited	€ 6,070,000	Unlimited	n/a	€ 1,220,000	n/a	€ 1,220,000	n/a	€ 1,220,000
P	Portugal *	n/a	Unlimited	€ 6,070,000	Unlimited	n/a	€ 1,220,000	n/a	€ 1,220,000	n/a	€ 1,220,000
PL	Poland	n/a	Unlimited	€ 5,210,000	Unlimited	n/a	€ 1,050,000	n/a	€ 1,050,000	n/a	€ 1,050,000
RO	Romania	n/a	Unlimited	€ 6,070,000	Unlimited	n/a	€ 1,220,000	n/a	€ 1,220,000	n/a	€ 1,220,000
S	Sweden	n/a	SEK 300,000,000 / € 28,196,018 per accident	€ 6,070,000	SEK 300,000,000 / € 28,196,018 per accident	€ 6,070,000	€ 1,220,000	€ 6,070,000	€ 1,220,000	€ 6,070,000	€ 1,220,000
SK	Slovak Republic	€ 5,240,000	Unlimited	€ 5,240,000	Unlimited	€ 5,240,000	€ 1,050,000	€ 5,240,000	€ 1,050,000	€ 5,240,000	€ 1,050,000
SLO	Slovenia	€ 5,240,000	Unlimited	€ 5,240,000	Unlimited	€ 5,240,000	€ 1,050,000	€ 5,240,000	€ 1,050,000	€ 5,240,000	€ 1,050,000

* Coverage amounts may vary depending on types of vehicles. The amounts indicated are usually for passenger vehicles. Please refer to the relevant Compendium for more details.

** The coverage amount for material damage (per accident) of EUR 5,000,000 is per each motor liability insurance liable for the damage. Other special considerations may apply in respect of individual figures quoted (e.g. number of seats, heads of damage, etc.). Please refer to individual Compendia for more details.

NOTE: The figures are based on information provided by the National Bureau of the country concerned.

Where the amounts are indicated in national currency, ECB reference rates or official rates of the National (Central) Bank of the country as of 30/12/2019 (or, if those not available, latest available as of 30/12/2019) are used to indicate an equivalent amount in EUR.

The amounts are provided for information only, and the CoB assumes no responsibility for the accuracy of, or future changes in, their values (including due to exchange rate fluctuations).

Bureau Code	Country	Minimum amounts of insurance coverage (Non-EEA countries)							
		PERSONAL INJURIES				MATERIAL DAMAGE			
		per person / victim		per accident / claim		per person / victim		per accident / claim	
		EUR	national currency	EUR	national currency	EUR	national currency	EUR	national currency
AL	Albania *	€ 163,680	ALL 20,000,000	€ 409,199	ALL 50,000,000	€ 81,840	ALL 10,000,000	€ 81,840	ALL 10,000,000
AND	Andorra	€ 50,000,000				€ 50,000,000			
AZ	Azerbaijan	€ 2,668	AZN 5,000	€ 26,678	AZN 50,000	€ 2,668	AZN 5,000	€ 2,668	AZN 5,000
BIH	Bosnia and Herzegovina	n/a		€ 766,938	BAM 1,500,000	n/a		€ 178,952	BAM 350,000
BY	Belarus	€ 10,000		Unlimited		€ 10,000		Unlimited	
CH	Switzerland *	CHF 5,000,000 / € 4,677,268 per claim							
IL	Israel	Unlimited				No compulsory insurance			
IR	I.R. of Iran	€ 60,520	IRR 2,800,000,000	Unlimited		n/a		€ 1,513	IRR 70,000,000
MA	Morocco	MAD 50,000,000 / € 4,709,871							
MD	Moldova	€ 51,820	MDL 1,000,000	€ 259,098	MDL 5,000,000			€ 51,820	MDL 1,000,000
MK	F.Y.R. Macedonia *	n/a		€ 675,000		n/a		€ 337,500	
MNE	Montenegro *	n/a		€ 400,000		n/a		€ 220,000	
RUS	Russia	€ 10,400	RUB 500,000	n/a		€ 8,300	RUB 400,000	n/a	
SRB	Serbia			€ 1,000,000				€ 200,000	
TN	Tunisia	Unlimited							
TR	Turkey *	€ 62,149	TRY 410,000	€ 310,747	TRY 2,050,000	€ 6,215	TRY 41,000	€ 12,430	TRY 82,000
UA	Ukraine	€ 9,840	UAH 260,000	Unlimited		€ 4,920	UAH 130,000	€ 24,600	UAH 650,000

* Coverage amounts may vary depending on types of vehicles. The amounts indicated are usually for passenger vehicles. Please refer to the relevant Compendium for more details.

** The coverage amount for material damage (per accident) of EUR 5 000 000 is per each motor liability insurance liable for the damage.

Other special considerations may apply in respect of individual figures quoted (e.g. number of seats, heads of damage, etc.). Please refer to individual Compendia for more details.

NOTE: The figures are based on information provided by the National Bureau of the country concerned.

Where the amounts are indicated in national currency, ECB reference rates or official rates of the National (Central) Bank of the country as of 30/12/2019 (or, if those not available, latest available as of 30/12/2019) are used to indicate an equivalent amount in EUR.

The amounts are provided for information only, and the CoB assumes no responsibility for the accuracy of, or future changes in, their values (including due to exchange rate fluctuations).

4.2.4. Razlika u odnosu na osiguranje putnika u javnom prometu

Vlasnici prijevoznih sredstava koja se koriste za prijevoz putnika u javnom prometu su dužni osigurati putnike od posljedica nesretnog slučaja⁸⁴. Ovo obvezno osiguranje jest osiguranje osoba, zamišljeno kao ugovor u korist treće osobe tj. putnika. Vlasnici prijevoznog sredstva su dužni ugovor o osiguranju sklopiti prije početka upotrebe prijevoznog sredstva te uz sebe imati policu sklopljenog osiguranja kao dokaz o postojanju istoga koju su dužni predložiti na zahtjev ovlaštene službene osobe. Ali, ova obveza sklapanja osiguranja za putnike obvezuje samo

⁸⁴ Čl. 17.-21. ZOOP

vlasnike onih vozila koja se koriste u javnom prijevozu pa zaključujemo kako se to isto osiguranje veže uz licencu⁸⁵ ili dozvolu za obavljanje djelatnosti prijevoza putnika. ZOOP u čl. 17. navodi osobe koje su u obvezi sklopiti ugovor o osiguranju putnika od posljedica nesretnog slučaja, ali to nabrojavanje nije *numerus clausus* jer u istom članku (st. 2. t. 8.) ZOOP obvezuje na sklapanje ugovora sve vlasnike ostalih prijevoznih sredstava, bez obzira na vrstu pogona, kojim se uz naplatu, prevoze putnici u javnom prometu. Cilj je pružiti osigurateljnu zaštitu svim putnicima u javnom prijevozu. Putnikom se, u javnom prijevozu, smatra ona osoba koja se radi putovanja nalazi u prijevoznom sredstvu, s voznom kartom ili bez nje, ili u neposrednoj blizini prijevoznog sredstva prije ukrcavanja odnosno nakon iskrcavanja, koja je namjeravala putovati prijevoznim sredstvom ili je njime putovala. Teret dokaza da je neka osoba putnik pada na korisnika osiguranja jer pravo na potraživanje osigurnine ima izravno putnik (smatra se osiguranikom u ovom slučaju) tj. osiguranje je sklopljeno u njegovu korist⁸⁶ i to pravo može ostvariti na temelju same činjenice da mu se tijekom prijevoza ili u vezi njega dogodio osigurani nesretni slučaj koji može ali i ne mora biti u uzročnoj vezi s prometnom nezgodom. Zato ovo osiguranje nema karakter naknade štete. Osigurani slučaj kod osiguranja putnika od nesretnog slučaja je sam nastanak ozljede ili smrt osobe (putnika) zbog takvog događaja dok je kod osiguranja od odgovornosti osigurani slučaj odštetni zahtjev treće oštećene osobe protiv osiguranika, a na temelju osiguranikove odgovornosti za štetu nastalu zbog smrti ili tjelesne ozljede. Upravo zbog toga, putnik ima pravo potraživati isplatu osigurnine i po osnovi police AO-a i po polici osiguranja putnika u javnom prometu. Najniža osigurana svota za jedan štetni događaj po putniku iznosi 40.000,00 kn za slučaj smrti, a za slučaj trajnog invaliditeta 80.000,00 kn⁸⁷. U slučaju da se dogodi nesretni slučaj, a ugovor o osiguranju nije sklopljen, putnik svejedno može ostvariti svoje pravo na naknadu štete koju tada može zahtijevati od Hrvatskog ureda za osiguranje.

⁸⁵ Licencija za unutarnji prijevoz obuhvaća sljedeće vrste prijevoza: javni linijski prijevoz, posebni linijski prijevoz, *shuttle* prijevoz, povremeni prijevoz, autotaksi prijevoz, mikroprijevoz te poseban oblik prijevoza (čl. 31. ZPCP 2018.), a licencija Zajednice javni linijski prijevoz, posebni linijski prijevoz, povremeni prijevoz i autotaksi prijevoz putnika (čl. 61. ZPCP 2018.). Sve navedene vrste prijevoza predstavljaju *numerus clausus*.

⁸⁶ *Actio directa* (čl. 20. st. 1. ZOOP)

⁸⁷ Čl. 19. st. 2. ZOOP-a.

5. Zaključak

Iz svega izloženog kroz ovaj rad, mislim da se možemo složiti kako uloga osiguranja u slučajevima kada nastupi određeni štetni događaj sa određenim posljedicama (materijalnom i nematerijalnom štetom) je nadasve ključan i važan, poglavito sa stajališta oštećenih osoba ali i u odnosu na samog štetnika kao odgovorne osobe. Iako, sa jedne strane, govorimo o obveznom osiguranju koje je propisano samim zakonom, a s druge strane ugovornom ili dobrovoljnom osiguranju koje je tim istim zakonom regulirano, ne govorimo o suprotstavljenim pozicijama nego baš suprotno, ovdje se radi o jednoj kumulaciji i ne možemo nikako govoriti kako jedno ujedno isključuje ono drugo. U primjeru, činjenica je kako smo (RH) samim pristupanjem europskim integracijama nekako uvidjeli značajniji utjecaj na području obavljanja javnog cestovnog prijevoza (putnika i prtljage) gdje smo pronašli unificirane uvjete samog pristupa tržištu i djelatnosti cestovnog prijevoza. Kako smo kasnije uvidjeli da je isto izostalo kada su u pitanju ujednačenost uređenja ugovornih odnosa u cestovnom prijevozu i putnika i prtljage, pošto su i dalje primarno uređeni nacionalnim propisima i međunarodnim ugovorima, pomak je vidljiv. Uredba 181/2011 predstavlja svojevrsnu iznimku u odnosu na jedinstveno uređenu zaštitu potrošača u cestovnom prijevozu, a sve radi usklađenja prava putnika u odnosu na ostale grane prijevoza. Iako ta prava putnika obuhvaćaju zabranu diskriminirajućih uvjeta i tarifa u prijevozu i sl., u odnosu na pojedina prava putnika, misleći pritom na pravo na odštetu u slučaju smrti i tjelesnih povreda putnika, prednost u primjeni i dalje leži na nacionalnim propisima, koji u odnosu na spomenutu Uredbu čini bazu od koje sve kreće. Ta baza proizlazi iz nacionalnog propisa (ZPCP/2018) koji uređuje ugovorni odnos u cestovnom prijevozu putnika i prtljage u jednom jedinom članku, uvodeći pravilo o pisanom obliku ugovora o prijevozu. Tu se još spominje i ZOO/2005 čija rješenja predstavljaju neke opće odredbe i kao takve su primjenjive na ugovore o prijevozu putnika i prtljage samo ukoliko posebnim propisima nije ništa drugačije određeno. Imajući u vidu i znanju sve ranije spomenuto, moramo istaknuti i ne tako zanemarivu činjenicu koja se odnosi na izostanak sklapanja pisanog ugovora o prijevozu (putnika i prtljage) što posljedično može utjecati i utječe na uređenje ugovornih odnosa u cestovnom prometu putnika jer nemogućnost konvalidacije takvih ugovora mijenja i pravni odnos između prijevoznika i putnika. Iz pozicije putnika, ključna posljedica svega iznesenoga u radu je zapravo ta kompleksnost i isprepletenost pravnih izvora kojim se uređuju njihova prava, ali i prava prijevoznika, čime samo otežavamo njihove pravne pozicije kod informiranja o

njihovim pravima kao ugovornim stranama. To se prvenstveno odnosi na temelj, opseg i visinu odgovornosti prijevoznika za povredu integriteta putnika o čemu smo i ranije pisali. Ono što možemo istaknuti kao problematiku u našoj praksi tj. praksi naših domaćih prijevoznika je taj, što i dalje ugovor o prijevozu putnika „sklapaju“ izdavanjem putne karte koja nikako ne udovoljava odredbi čl. 97. ZPCP o pretpostavkama pisanog ugovora, čime u slučajevima povrede integriteta putnika nedostaje primjena pravila o ugovornoj odgovornosti cestovnog prijevoznika (u takvim slučajevima prijevoznik će odgovarati sukladno odredbama o izvanugovornoj odgovornosti po pravilu *restitutio in integrum*). Nadalje, svakako se postavlja pitanje kvalitete odredaba sadržanih u, općenito govoreći, slabo prihvaćenoj CVR konvenciji, a vezanih uz odgovornost prijevoznika za fizički integritet putnika.

Kao neki zaključak nakon svega navedenog, vidimo da postoji prostor za stanovito unapređenje u području zaštite putnika, poglavito ako govorimo o segmentu uspostave cjelovitog nacionalnog okvira ugovornih odnosa. Tu prvenstveno mislim na potrebu donošenja novog pravnog okvira ili propisa koji će detaljnije razraditi ugovorne odnose u cestovnom prometu ili već postojeću odredbu sadržajno proširiti tako da se postigne svojevrsna uređenost nacionalnih propisa koja bi rezultirala boljom zaštitom prijevoznika kroz ugovaranje domaćeg prava u ugovornim odnosima s međunarodnim elementom. Promjene su potrebne ali također je i potrebno pronaći neki model načelno i ekonomski prihvatljiv osiguranjima jer same posljedice tj. stvarni učinci ovakvih neujednačenih sustava su vidljivi tek nastupom štete i u utvrđivanju odgovornosti za istu. Moramo biti svjesni kako samo sklapanje ugovora o osiguranju ne prestaje odnos odgovornosti za štetu. Osiguratelji time ne postaju odgovorni za naknadu štete putnicima ili trećim osobama, oni ispunjavaju svoju ugovornu obvezu u već unaprijed predviđenim granicama pokrića. Samim time da je cestovni promet ušao u svaku poru današnjeg poimanja života i načina kretanja i s obzirom na statistike o prometnim nesrećama koje pokazuju jedan neslavan trend povećanja prometnih nesreća sa sve više ozlijeđenih osoba, smatram da je razumno za očekivati da pristupimo tim promjenama ozbiljnije u budućnosti, jednako tako i na sebe preuzeti dio odgovornosti i poduzeti što je u našoj moći kako bi treće osobe u prometu što bolje zaštitili ukoliko i kada dođe do šetnog događaja.

6. Popis literature

Knjige:

Barbić Jakša i dr.; *Naknada štete u primjeni novog Zakona o obveznim odnosima: neimovinska šteta fizičke osobe, pravne osobe i zbog povrede ugovora, odmjeravanje naknade štete prema slobodnoj ocjeni.....*; opća redakcija Klarić Petar; Narodne novine; Zagreb; 2005.

Bolanča Dragan; *Prometno pravo Republike Hrvatske*; Pravni fakultet u Splitu; Split; 2016.

Cvetković Ivana; *Odgovornost cestovnog prijevoznika za putnike i prtljagu i uloga osiguranja*, Završni rad na Poslijediplomskom studiju iz Prava društava i trgovačkog prava; Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, 2021.

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.

Grabovac Ivo; *Temelj odgovornosti u prometnom pravu*; Književni krug, Split; 2000.

Kaštela Slobodan; *Prometno pravo*; Školska knjiga; Fakultet prometnih znanosti; 2008.

Milošević - Pujo Branka; *Ugovor o prijevozu putnika i njihove prtljage: osnovne značajke*, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, Split 2004.; str. 87-96

Ninić Tafra, Petra; *Ugovor o prijevozu putnika cestom kao formalni ugovor-uzroci i posljedice*, Završni rad na Poslijediplomskom specijalističkom studiju iz Prava društva i trgovačkog prava; Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu; 2020.

Pavišić Berislav i dr.; *Komentar Zakona o sigurnosti prometa na cestama s priložima*; Vizura; Zagreb; 2015.

Pavlović Šime; *Zakon o sigurnosti prometa na cestama: s komentarima, sudskom praksom, literaturom i abecednim kazalom*; drugo izmijenjeno i nadopunjeno izdanje; Organizator; Zagreb; 2010.

Puljanić Ksenija; *Prometno pravo*; treće izmijenjeno i nadopunjeno izdanje; Zagreb; 2010.

Radionov N., Čapeta T., Marin J., Bulum B., Kumpan A., Popović N. B., Savić I.; *Europsko prometno pravo*; Pravni fakultet u Zagrebu; Zagreb; 2011.

Vasilj Aleksandra, Činčurak Erceg Biljana; *Prometno pravo i osiguranje*; Pravni fakultet u Osijeku, Osijek 2016.

Članci:

Barun Mara; *Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika-međunarodni i nacionalni propisi*; doktorska disertacija; Pravni fakultet u Rijeci; Rijeka, 2012.

Belanić Loris; *Redefiniranje obveze osiguratelja od automobilske odgovornosti s obzirom na upotrebu vozila u kontekstu prakse suda EU-a*; Godišnjak Akademije pravnih znanosti Hrvatske; vol. XII. No. 1; str. 345-366; 2021.

Belanić Loris; *Treće osobe u osiguranju od automobilske odgovornosti*; Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci; 28, br. 1 (2007), Rijeka; str. 633-683

Grabovac Ivo; *Ugovor o prijevozu putnika i prtljage iz Zakona o prijevozu u cestovnom prometu*; Vladavina prava; 1998.; str. 63-70

Matijević Berislav; *Javne ceste i odgovornost za štetu: I dio*; časopis Osiguranje, Zagreb, 2007. br. 9.; str. 56-60

Matijević Berislav; *Javne ceste i odgovornost za štetu: II dio*; časopis Osiguranje, Zagreb, 2007.; br. 10.; str. 56-65

Matijević Berislav; *Ugovor o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti s posebnim osvrtom na uvjete osiguranja*; časopis Osiguranje, Zagreb 2006. br. 10.; str. 40-47

Matulović Maruška; *Utjecaj Direktiva EU na Zakon o obveznim osiguranjima u prometu*; časopis Osiguranje; br. 12.; Zagreb; 2013.; str. 34-43

Radionov Nikoleta; *Odgovornost prijevoznika za putnike i prtljagu u kopnenom prijevozu*; Vladavina prava, IV., 2000. br. 2; str. 135-148

Stanišić Slobodan (pravnik); *Odgovornost za štetu u slučaju nezgode izazvane motornim vozilom u pokretu*; časopis Osiguranje, Zagreb, 2004. br. 11; str. 23-33

Sunara Katarina; *Ugovor o osiguranju odgovornosti prijevoznika u cestovnom prometu*; časopis Osiguranje, Zagreb, 2013. br. 3; str. 46-55

Šaban Danijela; *Pojam uporabe motornog vozila u pravu osiguranja od automobilske odgovornosti*, Anali Pravnog fakulteta Univerziteta u Zenici, Zenica; 2016.

Vuković Ante; *Obračunske jedinice u međunarodnom i unutrašnjem prijevoznom pravu*, Naše more 60 (1-2)/2013; Split; 2013.

Propisi:

Konvencija o ugovoru o međunarodnome cestovnom prijevozu putnika i prtljage (CVR Konvencija); Službeni list SFRJ-Međunarodni ugovori i dr. sporazumi, br. 8/1977.

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.

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.

Zakon o obveznim odnosima; NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18

Zakon o obveznim osiguranjima u prometu; NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14

Zakon o prijevozu u cestovnom prometu; NN 41/18, 98/19, 30/21

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

Mrežni izvori:

https://www.cobx.org/sites/default/files/cob_file_folder/MinimumAmountOfCoverage-2020-01-31.pdf

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=LEGISSUM:mi0052>

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0103&from=EN>

https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2016_11_109_2355.html

file:///C:/Users/Sonja/AppData/Local/Temp/A_Vukovic60_1_2_2013_Supplement_p_11_16-1.pdf

<https://www.cceol.com/search/article-detail?id=442784>

<https://hrcak.srce>