

ODGOVORNOST ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZNIKA ZA SMRT I TJELESNE OZLJEDE PUTNIKA NAKON ULASKA REPUBLIKE HRVATSKE U EUROPSKU UNIJU

Dr. sc. MARA BARUN*

UDK 656.2/.4 : 656.025.2

656.2/.4 : 656.045

351.812.5 (497.5 : EU)

Pregledni znanstveni članak

Primljeno: 11.10.2013.

Prihvaćeno za tisak: 11.12.2013.

Autorica u radu analizira odredbe o odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika koje nastanu tijekom realizacije ugovora o prijevozu željeznicom u odnosu na domaće pravne propise. Nakon ulaska Republike Hrvatske u Europsku uniju (u daljnjem tekstu EU) 1. srpnja 2013. na domaći prijevoz putnika primjenjuju se odredbe Uredbe (EC) 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu (u daljnjem tekstu Uredba 1371/2007)¹ koje su u cijelosti implementirane u hrvatsko zakonodavstvo. Obrada pitanja odgovornosti prijevoznika za navedene štete izvršena je kroz prikaz i analizu: pravnih izvora, međunarodnih i domaćih, ugovora o prijevozu putnika, općih odredaba o odgovornosti prijevoznika, odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika. Posebnu pozornost posvećuje institutu osiguranja od odgovornosti prijevoznika i izravnoj tužbi. Autorica zaključuje da je Republika Hrvatska uskladila svoje zakonodavstvo s međunarodnim unifikacijskim instrumentima i pravom EU iz područja željezničkog putničkog prijevoza, što je uvelike doprinijelo osuvremenjivanju hrvatskog ugovornog prijevoznog prava.

Ključne riječi: prijevoznik; odgovornost; smrt i tjelesna ozljeda; obvezno osiguranje; izravna tužba; putnik.

1. UVOD

Željeznički prijevoz jedan je od najstarijih vidova prijevoza, čija pojava datira s početka 19. stoljeća.² Zbog njegova međunarodnog karaktera, javila se vrlo

* Dr. sc. Mara Barun, Pravni fakultet Sveučilišta u Splitu, Domovinskog rata 8, 21000 Split; e-mail: mara.barun@pravst.hr.

¹ Regulation (EC) No 1371/2007 of The European Parliament and of The Council of 23 October 2007 on rail passengers' rights and obligations, (2007), *Official Journal of the European Union* (u daljnjem tekstu OJ EU), L 315/14, str. 14.

² Prvi pogonski stroj, preteču lokomotive, sagradio je Englez Richard Trevithick 1804. godine. God. 1825. George Stephenson počinje konstruirati prve moderne parne lokomotive pa je tako njegovom lokomotivom pod nazivom *Locomotion*, koja je razvijala brzinu 24 km/h, otvorena prva pruga javnog prometa između Darlingtona i luke Stockton udaljene 34 km. <http://en.wikipedia.org/wiki/Richard-Trevithick> (stranica posjećena 25. 6. 2013.). http://en.wikipedia.org/wiki/Stockton_and_Darlington_Railway (stranica posjećena 25. 6. 2013.). Kotoriba je prvo mjesto u Hrvatskoj koje je dobilo željezničku prugu 24. 4. 1860. a povezivala je Veliku Kanižu u Mađarskoj s Pragerskim u Sloveniji. U Hrvatskoj je

rano potreba za stvaranjem jedinstvenih pravila u rješavanje ugovornih odnosa koji nastaju iz ugovora o prijevozu željeznicom.³ Naime, navedeno pitanje bilo je regulirano nacionalnim zakonima pojedinih država, ali zbog postojećih razlika među njima dolazilo je do pravne nesigurnosti, posebice kada su se u slučaju spora primjenjivala pravila dvaju ili više pravnih sustava. Međusobna povezanost i značenje željezničkog prijevoza u međunarodnom prometu utjecali su na karakter i sadržaj pravnih izvora u željezničkom pravu. Cilj ovoga rada je prikazati uređenje odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika prema pozitivnim hrvatskim propisima. Povod za to je nedavni ulazak Republike Hrvatske u EU, a s tim u vezi i novi pravni okvir kojim se uređuju imovinskopравни odnosi proizašli iz ugovora o prijevozu putnika željeznicom.

2. PRAVNI IZVORI – MEĐUNARODNI I DOMAĆI

Na međunarodnoj razini ugovore o prijevozu putnika i prtljage željeznicom uređuju Jedinствена pravila o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage (u daljnjem tekstu CIV iz 1980.)⁴, koja čine Dodatak A Konvencije o međunarodnom prijevozu željeznicama (u daljnjem tekstu COTIF 1980.)⁵ dok odnose proistekle iz ugovora o prijevozu robe željeznicom uređuju Jedinствена pravila o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe, Dodatak B Konvencije (u daljnjem tekstu CIM iz 1980.). COTIF sa svojim dodatcima A i B je još dva puta revidiran. Prva izmjena učinjena je Protokolom iz 1990. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. (u daljnjem tekstu Protokol iz 1990.)⁶ kojim su, osim izmjena odredaba glavne konvencije,

od Kotoribe preko Čakovca do Macina prolazila u dužini od 41 km. Susjedni Slovenci prvu prugu dobili su 1846. <http://www.kotoriba.hr/prvapruga.html> (stranica posjećena 25. 6. 2013.). Vidi PAVLIHA, M. – VLAČIĆ, P., *Prevozno pravo, Pogodbe o prevozu tovара, potnikov in prtljage*, GV Založba, Ljubljana 2007., str. 39.

³ Već 1874. godine u Švicarskoj se pokreće inicijativa za donošenje jedinstvenih pravila za prijevoz robe željeznicom. FILIPOVIĆ, V.: *Nova Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu/COTIF 1890/, Poredbeno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, Zagreb, br. 93, 1982., str. 1. - 3., vidi COTTIERE, R., Predgovor u knjizi NANASSY, B., *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, GOF-Verlag, Wien, 1956., str. 8.

⁴ Franc. *Regles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages*.

⁵ Franc. *Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF)*, donesena je 9. 5. 1980. godine, a stupila na snagu 1. 5. 1985. godine u skladu s člankom 24. Konvencije. Napominjemo da je bivša SFRJ Konvenciju ratificirala (objavljena u Dodatak Sl. l. SFRJ - MU, br. 8/1984). Države stranke su Albanija, Alžir, Austrija, Belgija, Bosna i Hercegovina, Bugarska, Češka, Danska, Finska, Francuska, Njemačka, Grčka, Hrvatska, Mađarska, Iran, Irak, Irska, Italija, Libanon, Lihtenštajn, Litva, Luksemburg, Makedonija, Monako, Maroko, Nizozemska, Norveška, Poljska, Portugal, Rumunjska, Slovačka, Slovenija, Španjolska, Švedska, Švicarska, Sirija, Tunis, Turska, Ujedinjeno Kraljevstvo. Vidi <http://www.unece.org/trade/cotif/Welcome.html#TOC> (stranica posjećena 27. 6. 2013.).

⁶ Franc. *Protocole 1990 portant modification de la convention relative aux Transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980*, stupio je na snagu 1. 11. 1996. Hrvatska je pristupila COTIF-u iz 1980., 5. 3. 1992. godine, s učinkom od 1. 12. 1992. godine. Vidi više RADIONOV, N., *Ugovorna odgovornost prijevoznika u kopnenom prijevozu*, doktorska disertacija, Zagreb, 2002., str. 20. i 26.

izvršene izmjene odredaba CIM-a i CIV-a, među ostalim u pogledu povišenja i proširenja granica odgovornosti prijevoznika, kako bi željeznički prijevoz pratio zahtjeve sve oštrije tržišne utakmice jer se pozicija željeznica značajno promijenila. Upravo o odredbama o odgovornosti ovisi konkurentnost ove grane prijevoza i prilagođenost novim tržišnim uvjetima. Na strukturnu izmjenu položaja željeznica utjecala je Direktiva Vijeća Europe 91/440/EEC o razvoju željeznica na području EU (u daljnjem tekstu Direktiva 91/440/EEC).⁷ Cilj ove Direktive bio je prilagodba željezničkog poduzetništva EU zahtjevima zajedničkog tržišta, što bi se postiglo razdvajanjem kompletnog željezničkog poslovanja na dva dijela, onog koji će upravljati željezničkom infrastrukturom i onog koji će se isključivo baviti prijevoznikom djelatnošću, čime bi se omogućila konkurentnost te ukidanje državnog monopola.⁸ Međutim, sam način na koji će cilj Direktive biti ostvaren u pojedinoj državi, kao i forma i rokovi, ostavljeni su u nadležnost državama članicama, što proistječe iz čl. 15. Direktive 91/440/EEC.⁹ Ovo novo područje željezničkog prava, s obzirom na Direktivu, utjecalo je na uređenje ovog pitanja na isti način i u međunarodnoj konvenciji koje su sve zemlje EU članice.¹⁰ Naime, u lipnju 1999. godine sazvana je 5. opća skupština OTIF-a¹¹ u Vilniusu, Latvija, koja je izglasala Protokol od 3. lipnja 1999. o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine (u daljnjem tekstu COTIF iz 1999.).¹² Struktura COTIF-a iz 1999. izmijenjena je na način da i

⁷ Council Directive 91/440/EEC of 29 July 1991 on the development of the Community's railways, (1991) OJ EU, L 237, str. 25.

⁸ Detaljnije vidi FREISE, R., Kooperation und Wettbewerb im internationalen Schienenverkehr – Rechtliche Grundlagen für das Verhältnis der europäischen Eisenbahnen zueinander, *Bulletin des transports internationaux ferroviaires / Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr*, 4/1992, str. 116. (u daljnjem tekstu *Bulletin*). O pravnoj koncepciji međunarodnog željezničkog prijevoza FREISE, ibidem, str. 116. i 117.

⁹ Prema odredbi navedenog članka, ... "Države članice će (...) usvojiti zakone, uredbe i administrativne odredbe nužne za usaglašavanje s ovom Direktivom najkasnije do 1. siječnja 1993."

¹⁰ Vidi RADIONOV, op. cit., bilj. br. 6, str. 23. i 24. Vidi FREISE, op. cit., bilj. br. 8, str. 125. i 128.; detaljnije RADIONOV, N., Stvarna prava na željezničkoj infrastrukturi, *Pogled nakon reforme željezničkog sustava, Zbornik Pravnog Fakulteta u Zagrebu* (u daljnjem tekstu ZPFZ), vol. 59, Zagreb, br. 5, 2009., str. 982. - 1014.

¹¹ Franc. *Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires*, OTIF je organizacija osnovana 1. 5. 1985. u Bernu, te je zamijenila Bernski savez osnovan 1980. godine kojeg su članice bile sve države koje su pristupile međunarodnim konvencijama CIM i CIV. Osnovna svrha OTIF-a je ujednačavanje pravila u međunarodnom prijevozu putnika, prtljage i robe, usklađivanje rada nacionalnih željeznica, prikupljanje podataka i obavijesti koji se odnose na međunarodne prijevoze, olakšanje likvidiranja financijskih pitanja i rješavanje spornih pitanja između država članica. Organizacija se sastoji od 39 zemalja članica Europe, Sjeverne Afrike i Bliskog istoka. Detaljnije vidi KASTELO, S. - HORVAT, L., *Prometno pravo*, Školska knjiga, Zagreb, 2008., str. 310.

¹² *Protocol of 3 June 1999 (Protocol of Vilnius) for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980* (1999 Protocol). Stupio je na snagu 1. 7. 2006. godine, nakon obavijesti depozitara o polaganju 27. ratifikacije koja je uslijedila 5. 4. 2006. godine, a u skladu s čl. 4. st. 1. prema kojem je za njezino stupanje na snagu potrebna ratifikacija, prihvrat ili odobrenje dvije trećine država članica. http://www.otif.org/otif/_epdf/News_Inkrafttreten_Prot.99_el.pdf (stranica je posjećena 28. 6. 2013.). Hrvatska je ratificirala Protokol 1999. i to Zakonom o potvrđivanju Protokola

dalje postoji osnovna Konvencija, a postojeći Dodatci A (CIV 1999.) i B (CIM 1999.) i dalje uređuju odnose koji proistječu iz ugovora o prijevozu osoba i stvari. Ovako izmijenjena Konvencija dovodi do korjenitih promjena u organizacijskom i strukturalnom smislu prijevoza željeznicom, prilagođavajući je novonastaloj situaciji na međunarodnom željezničkom tržištu.¹³ Ipak, materijalnopravne odredbe koje se odnose na odgovornost prijevoznika, sadržane u odredbama CIV-a i CIM-a, odnosno u Dodacima A i B, nisu se značajnije mijenjale u odnosu na COTIF iz 1980.¹⁴

Zaštita prava putnika u prijevozu željeznicom u EU ostvaruje se kroz Uredbu 1371/2007 dok u nacionalnim okvirima ugovore o prijevozu putnika i prtljage uređuje Zakon o željeznici kojeg je Sabor Republike Hrvatske donio 15. srpnja 2013. godine.¹⁵ Zakon u čl. 62., glava IX., pod naslovom Prava putnika, upućuje na izravnu primjenu odredaba Uredbe 1371/2007 o odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika koje nastanu u prijevozu željeznicom.¹⁶ Navedeni Zakon time postaje *lex specialis* u odnosu na ugovore o prijevozu putnika i prtljage, dok su za ugovore o prijevozu stvari željeznicom i dalje na snazi odredbe Zakona o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (u daljnjem tekstu ZUPŽ)¹⁷

Na ostala pitanja koja nisu regulirana tim Zakonima primjenjuju se opći propisi, tj. Zakon o obveznim odnosima iz 2005. (u daljnjem tekstu ZOO iz 2005.).¹⁸ Međutim, cjelokupan sustav pravnog uređenja željezničkog prijevoza sačinjavaju i drugi propisi koji uređuju ostala područja željezničkog prijevoza

od 3. 6. 1999. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. 5. 1980. godine (Protokol iz 1999.) i Konvenciju o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. 5. 1980. godine u verziji Protokola o izmjenama od 3. lipnja 1999. s pripadajućim dodacima, Narodne novine - Međunarodni ugovori, br. 12/2000. (u daljnjem tekstu NN - MU).

¹³ Detaljnije vidi RADIONOV RADENKOVIĆ, N., Restrukturiranje tržišta željezničkih usluga u Europskoj uniji i nova Konvencija o željezničkom prijevozu (COTIF 1999), ZPFZ, Zagreb, br. 3 - 4, 2003., str. 845.-873. Isto POSPIŠIL - MILER, M., *Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u pomorskom prijevozu*, doktorska disertacija, Split, 2008., str. 136. - 139.

¹⁴ Konvencija COTIF iz 1999. na temelju čl. 38., isto kao i Protokol iz 2002. godine za izmjenu Atenske konvencije o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine (engl. *Protocol of 2002 to The Athens Convention relating to The Carriage of Passengers and their Luggage by Sea*, 1974), zbog gospodarske integracije omogućava COTIF-u pristup regionalnim organizacijama koje imaju ovlasti usvojiti vlastitu legislativu koja je obvezujuća za države članice, koju sadrži Konvencija, a čiji su članovi jedna ili više država članica. Uvjeti pristupa bit će definirani ugovorom sklopljenim između Organizacije i regionalne zajednice. Organizacija predstavlja Međunarodnu organizaciju za međunarodni prijevoz željeznicom (OTIF). Tekst Protokola iz 2002. i prijevod na hrvatski vidi u: *Poredbeno pomorsko pravo*, god. 50, Zagreb, br. 165, 2011., str. 310. - 361.

¹⁵ Zakon o željeznici objavljen je u Narodnim novinama, br. 94/2013 od 22. 7. 2013. godine, a stupio je na snagu 23. 7. 2013. (u daljnjem tekstu NN). Njegovim stupanjem na snagu prestao je važiti Zakon o željeznici, NN, br. 123/2003, 30/2004, 153/2005, 79/2007, 120/2008 i 75/2009.

¹⁶ Primjena odredaba čl. 13., 15., 16., 17., 18., 25., i 28. Uredbe 1371/2007 odgođena je do 3. prosinca 2014. godine.

¹⁷ ZUPŽ je objavljen u NN, br. 87/1996 od 16. 10. 1996. godine, a stupio je na snagu 24. 10. 1996.

¹⁸ ZOO iz 2005. je objavljen u NN, br. 35/2005, 41/2008, 63/2008 i 125/2011. Zakon je stupio na snagu 1. 1. 2006.

važna za odvijanje i organizaciju željezničkog prometa.¹⁹ Spomenut ćemo još i Tarife koje predstavljaju skup podzakonskih propisa, odredaba, pokazatelja, uvjeta i cjenika koji zajedno sa Zakonom čine jednu materijalnopравnu cjelinu. Donosi ih Uprava prijevoznika, a moraju se javno objaviti i javno istaknuti kao opći uvjeti prijevoza.²⁰

3. PRIJEVOZ PUTNIKA

3.1. Područje primjene Uredbe 1371/2007

U cilju zaštite korisničkih prava putnika u željezničkom prijevozu kao ugovorno slabije strane te poboljšanja kvalitete i učinkovitosti putničkih usluga, EU je u okviru zajedničke prometne politike donijela Uredbu 1371/2007²¹ koja, kako smo već naglasili, predstavlja domaći pravni izvor u uređenju predmetne materije.

Uredbom 1371/2007 uređuju se sljedeća pitanja:

1. Odgovornost željezničkog prijevoznika u slučaju tjelesne ozljede i smrti putnika;
2. Osiguranje odgovornosti željezničkog prijevoznika za navedene štete;
3. Prava putnika u slučaju kašnjenja;
4. Zaštita i pomoć osobama s invaliditetom i osobama s ograničenom pokretljivošću koje putuju željeznicom;
5. Zaključivanje ugovora o prijevozu, sustav izdavanje karata, provedba računalnog sustava informiranja i rezervacije u željezničkom prijevozu;
6. Obveza željezničkih prijevoznika, upravitelja željezničkih postaja i tijela javne vlasti da osiguranju sigurnost na željezničkim postajama, općenita pravila za provedbu, te rješavanje pritužaba.²²

Navedene odredbe uređuju ključna prava uvedena Uredbom čija se primjena od 3. prosinca 2009. godine ne može isključiti na razini države članice.

S obzirom na predmet naše obrade, u daljnjem izlaganju dat će se prikaz rješenja koja se odnose na naknadu štete u slučaju smrti i tjelesne ozljede putnika.

¹⁹ Vidi BARUN, M., *Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika – međunarodni i nacionalni propisi*, doktorska disertacija, Rijeka, 2012., str. 227.

²⁰ GRABOVAC, I., *Prijevozno ugovorno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 1999., str. 133.-134.

²¹ O Uredbi 1371/2007 i pravima koja se njome uvode vidi MUDRIĆ, M., Treći željeznički paket: otvaranje tržišta međunarodnog prijevoza putnika te prava i obveze putnika u međunarodnom prijevozu, Treći međunarodni stručni i znanstveni kongres "Upravitelji željezničke infrastrukture", Rogaška Slatina, Slovenija, studeni 2007.

²² Čl. 1. Uredbe 1371/2007.

Vrste prijevoza na koje se primjenjuju odredbe Uredbe 1371/2007 jesu:

- a) Prijevoz unutar EU, koji obavlja željeznički prijevoznik (jedan ili više njih) s licencijom EU izdanom u skladu s Direktivom Vijeća 95/18/EZ.²³ Pod prijevozom unutar područja EU podrazumijevaju se svi prijevozi, bez obzira radi li se o domaćem prijevozu unutar jedne države članice EU ili o prijevozu između dviju ili više država članica.
- b) Prijevoz u treće zemlje ili iz njih s kojima je EU sklopila ugovor o željezničkom prijevozu.

Država članica može, s iznimkom odredaba iz čl. 2. t. 3., na transparentnoj i nediskriminirajućoj osnovi odobriti izuzeće od primjene odredaba Uredbe na domaće usluge željezničkog prijevoza kao i za usluge gradskog, prigradskog i regionalnog željezničkog putničkog prijevoza, pri čemu države članice u primjeni ovih definicija uvažavaju sljedeća mjerila: udaljenost, učestalost usluga, broj planiranih postaja, upotrijebljeni vozni park, sheme izdavanja karata, fluktuacije broja putnika između usluga u razdoblju najgušćeg prometa i izvan tog razdoblja, šifre vlakova i vozne redove.²⁴ Izuzeće od primjene odredaba Uredbe može trajati najduže 15 godina.

Osim ovih izuzeća moguće je još jedno, a odnosi se na međunarodne prijevoze. Naime, država članica može odobriti izuzeće od primjene odredaba ove Uredbe za posebne prijevoze ili usluge kada se značajan dio putničke usluge, uključujući najmanje jedno predviđeno mjesto zaustavljanja, nalazi izvan EU.

U slučaju navedenih izuzeća države članice dužne su o tome obavijestiti Komisiju, koja će procijeniti njihovu dopuštenost u skladu s navedenim odredbama Uredbe. O svim odobrenim izuzećima Komisija će najkasnije do 3. prosinca 2014. godine Europskom parlamentu i Vijeću dostaviti izvješće o izuzecima odobrenim u skladu sa st. 4., 5. i 6. Uredbe.²⁵

Kogentne norme za koje nije moguće predvidjeti izuzeća uređuju sljedeća pitanja:

- a) dostupnost karata, isprava o izravnom prijevozu i rezervacijama (čl. 9);
- b) minimalnu odgovornost prijevoznika za putnike i prtljagu (čl. 11);
- c) osiguranje od odgovornosti prijevoznika (čl. 12);

²³ Council Directive 95/18/EC of 19 June 1995 on the licensing of railway undertakings, (1995), OJ EU, L 143, str. 70. Direktiva je izmijenjena i dopunjena Direktivom 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice (engl. *Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on safety on the Community's railways and amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification (Railway Safety Directive)*, (2004) OJ EU, L 164, str. 44.

²⁴ Za razlikovanje usluga gradskog, prigradskog i regionalnog željezničkog putničkog prijevoza države članice primjenjuju definicije iz Direktive Vijeća 91/440/EZ.

²⁵ Čl. 2. Uredbe 1371/2007.

- d) pravo na prijevoz osoba s invaliditetom i osoba s ograničenom pokretljivošću (čl. 19);
- e) pravo osoba s invaliditetom i osoba s ograničenom pokretljivošću na informiranost o uvjetima pristupa u željeznička vozila i uslugama u vlaku (čl. 20. st. 1.);
- f) osobnu sigurnost putnika (čl. 26.).

3.2. Ugovor o prijevozu putnika

Ugovor o prijevozu putnika u željezničkom prijevozu ima konsenzualan karakter. Prema odredbama čl. 6. CIV-a 1999., ugovorom o prijevozu putnika prijevoznik²⁶ preuzima prijevoz putnika, prtljage i vozila do odredišta te isporuku prtljage i vozila u mjestu odredišta. Ugovor o prijevozu potvrđuje se jednom ili više karata koje su izdane putniku te predstavlja dokaz o zaključenju i sadržaju ugovora o prijevozu.²⁷ Prema tome, za valjano sklapanje ugovora dovoljna je suglasna volja ugovornih strana. Međutim, izostanak, neispravnost ili gubitak karte neće utjecati na postojanje ili valjanost ugovora na koji se primjenjuju odredbe CIV-a 1999., što znači da karta predstavlja samo oborivi dokaz o zaključenju i sadržaju ugovora o prijevozu.²⁸ Ipak, nepostojanje valjane putne karte za sobom može povući pravne posljedice koje su predviđene čl. 9. CIV-a, u kojem će slučaju putnik morati uz cijenu karte platiti i nadoplatu. U slučaju odbijanja plaćanja naknade za prijevoz ili nadoplate, morat će prekinuti putovanje. Putna karta može biti načinjena i u elektroničkom obliku. Ako karta nije izdana na ime moći će se prenijeti na drugoga uz uvjet da putovanje još nije započelo.

3.2.1. Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika

Cilj donošenja propisa o odgovornosti željezničkog prijevoznika u EU je dvostruk: a) pružiti odgovarajući stupanj zaštite putnicima koji pretrpe štetu tijekom prijevoza željeznicom; b) utvrditi jedinstvena i precizna rješenja u pogledu temelja i visine odgovornosti za EU prijevoznike. Donošenjem navedene Uredbe EU je preuzela nadležnost u uređenju imovinskopravnih pitanja odgovornosti željezničkog prijevoznika koje je do tada bilo u nadležnosti država članica EU. Kako smo uvodno rekli, međunarodni prijevoz putnika i prtljage željeznicom uređen je CIV-om 1999. Budući da se Uredbom 1371/2007 uređuje sadržajno jednako područje koje je već uređeno međunarodnom Konvencijom čije su stranke

²⁶ Prijevoznik podrazumijeva ugovornog prijevoznika s kojim je putnik sklopio ugovor o prijevozu na temelju Jedinstvenih pravila ili sukcesivnog prijevoznika koji je odgovoran na temelju ugovora; zamjenski prijevoznik je prijevoznik koji nije zaključio ugovor o prijevozu s putnikom, ali kojemu je ugovorni prijevoznik povjerio u potpunosti ili djelomice obavljanje željezničkog prijevoza.

²⁷ Sadržaj putne karte propisan je čl. 7. CIV-a 1999. u skladu s Općim uvjetima prijevoza.

²⁸ Čl. 6. st. 2. i 3. CIV-a 1999.

ujedno i države članice EU, te su njezine odredbe na snazi i na području EU, Uredba 1371/2007 je odgovornost željezničkog prijevoznika za putnike i prtljagu uredila izravnom primjenom odredaba CIV 1999. Ovakvim rješenjem osigurano je jedinstveno pravno uređenje pitanja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u domaćem i međunarodnom prijevozu putnika i prtljage željeznicom unutar EU, ali i između EU i trećih država.²⁹ Međutim, Uredba 1371/2007 samostalno uređuje odgovornost željezničkog prijevoznika za dodatna prava kojima se poboljšava pravni položaj putnika unutar EU, a koja nisu sadržana u samoj Konvenciji.

Republika Hrvatska je radi usklađivanja svojih propisa s pravnom stečevinom EU 2010. godine intervenirala u Ustav Republike Hrvatske pa je sukladno odredbama čl. 143. st. 2. Ustava Republike Hrvatske povjerila institucijama EU ovlasti koje su potrebne za ostvarivanje prava i ispunjavanje obveza preuzetih na temelju članstva. Pravni akti i odluke koje Republika Hrvatska prihvatila u institucijama EU primjenjuju se u Republici Hrvatskoj u skladu s pravnom stečevinom Unije,³⁰ i to od dana njenog pristupanja EU. U tom smislu i odredbe Uredbe 1371/2007 izravno se primjenjuju u odnosu na nacionalno zakonodavstvo iako je Republika Hrvatska također poduzela određene korake te svoje propise uskladila s europskim, rezultat čega je spomenuti Zakon o željeznici.

3.2.1.1. *Temelj odgovornosti*

Uredba 1371/2007 sadrži sasvim jasne odredbe u pogledu temelja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika. Prema čl. 4. Uredbe, sklapanje i provedbu ugovora o prijevozu te osiguravanje informacija i karata uređuju odredbe CIV-a, koje postaju sastavnim dijelom Uredbe kao Prilog I. Time su odredbe CIV konvencije u pogledu odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u cijelosti implementirane u samu Uredbu. Slijedom toga, pitanje temelja odgovornosti prijevoznika uređuje čl. 26. st. 1. CIV-a 1999. U smislu odredaba navedenog članka prijevoznik koji je s putnikom sklopio ugovor o prijevozu odgovarat će za štetu zbog smrti, osobne povrede ili neke druge tjelesne ili mentalne povrede³¹ putnika koja je rezultat nezgode³² proizišle iz prometovanja željeznice i koja se dogodila dok je putnik bio u željezničkom vozilu, ulazio ili izla-

²⁹ RADIONOV, N. i dr., *Željeznički promet*, u *Europsko prometno pravo*, Zagreb, 2011., str. 112.

³⁰ Čl. 145. st. 2. Ustava Republike Hrvatske. Pročišćeni tekst Ustava Republike Hrvatske obuhvaća Ustav Republike Hrvatske, NN, br. 56/1990, 135/1997, 8/1998 – pročišćeni tekst, 113/2000, 124/2000 – pročišćeni tekst, 28/2001, 41/2001 – pročišćeni tekst, 55/2001 – ispravak, te NN, br. 76/2010, a objavljen je u NN, br. 85/2010.

³¹ Pod pojmom mentalne povrede podrazumijeva se, primjerice, šok kao psihičko stanje koje iziskuje medicinsku pomoć i skrb. O tome RADIONOV, op. cit., bilj. br. 6, str. 138.

³² O pojmu nezgode i mišljenjima koje elemente nezgoda mora imati vidi FAVRE, J., Was ist ein Unfall im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb im Sinne des Zusatzübereinkommens zur CIV, *Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr*, Bern, 1971, str. 197. i 208.

zio iz njega, bez obzira na korištenu željezničku infrastrukturu i dalje odgovara vrlo strogo, na temelju relativnog kauzaliteta, odnosno relativne objektivne odgovornosti uz mogućnost oslobođenja od odgovornosti ako dokaže jedan od tri oslobađajuća razloga. Razlozi uvođenja objektivne odgovornosti za osobne štete putnika koje nastanu tijekom prijevoza opravdavaju se okolnostima u kojima se odvija željeznički prijevoz. Naime, putnik se za vrijeme trajanja prijevoza nalazi u relativno skućenom prostoru i ima vrlo ograničene mogućnosti kretanja koje bi moglo dovesti do štetnih posljedica i ozljeda. Stoga se smatra da je svaka ozljeda koja je nastala tijekom takvog prijevoza najvećim dijelom uzrokovana razlozima koji su na strani prijevoznika, kao i činjenice da se radi o upravljanju opasnom stvari, zbog čega se njegova odgovornost pooštrava u odnosu na odgovornost na temelju krivnje.³³

Uredba u čl. 26. st. 2. CIV-a 1999. izričito navodi razloge zbog kojih se prijevoznik može osloboditi od odgovornosti:

- a) ako je nezgoda izazvana okolnostima koje nisu vezane uz željeznički promet i koje prijevoznik, unatoč uloženoj dužnoj pažnji, nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti (viša sila).³⁴ Riječ je o klasičnom pojmu više sile gdje se posebno ističe element izvanjskosti te neizbježnosti i neotklonjivosti posljedica štetnog događaja, što odgovara pojmu više sile u našem pravnom sustavu. U skladu s tim, prijevoznik će odgovarati za unutarnji slučaj, tj. pogonski rizik koji je neotklonjiv i nepredvidiv unatoč uloženoj dužnoj pažnji;
- b) ako je nezgoda posljedica krivnje putnika;
- c) treći ekskulpacijski razlog koji je novina u domaćem sustavu odštetne odgovornosti željezničkog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika, ako je nezgoda posljedica ponašanja treće osobe koju prijevoznik, unatoč uloženoj dužnoj pažnji, nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti³⁵; drugi prijevoznik koji koristi istu željezničku infra-

³³ Sva prijevozna sredstva, osim broda, smatraju se opasnom stvari te, prema odredbama građanskog prava, onaj koji njima upravlja odgovoran je za štetu koja proistekne iz upravljanja takvom stvari ili uslijed takve opasne djelatnosti po načelu kauzaliteta.

³⁴ Ovakvim određenjem željele su se isključiti sve bolesti koje nisu posljedica nezgode, te koje su nastale u dužem vremenskom razdoblju, npr. oštećenje kralježnice zbog čestog putovanja vlakom, u kojem slučaju nema iznenadnosti. Događaj se mora dogoditi u relativno kratkom roku, oštro ograničenom vremenskom periodu koji traje samo nekoliko trenutaka. Tako MUTZ, G., *Die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr nach dem Zusatzübereinkommen zur CIV*, Wien, 1977., str. 85. O oslobođenju prijevoznika od odgovornosti za slučaj više sile vidi JAKAŠA, *Kopneno i zračno saobraćajno pravo*, Informator, Zagreb, 1969., str. 384. i 505. O tome vidi NANASSY, op. cit., bilj. br. 3., str. 533.

³⁵ Razloge zbog kojih je ponašanje trećih izdvojeno kao samostalan ekskulpacijski razlog za oslobođenje od odgovornosti, a ne podvedeno pod pojam više sile vidi u MUTZ, op. cit., bilj. br. 34, str., 104.; o tome vidi JAKAŠA, op. cit., bilj. br. 34., str. 136.

strukturu³⁶ ne smatra se trećom stranom, u kojem slučaju odgovorni prijevoznik koji je naknadio štetu može koristiti pravo regresa prema drugom prijevozniku.³⁷ Pritom se s obzirom na ponašanje treće osobe stupanj dužne pažnje koju prijevoznik treba uložiti definira objektivno, a ne s obzirom na subjektivne mogućnosti konkretnog prijevoznika; u slučaju da prijevoznik nije u cijelosti oslobođen od odgovornosti odgovarat će do granice utvrđene Uredbom 1371/2007 uz pravo regresa prema trećoj strani (drugom poduzetniku).

Ako prijevoz obavlja nekoliko uzastopnih prijevoznika na temelju jedinstvenog ugovora o prijevozu, u slučaju usmrćenja ili tjelesne ozljede putnika bit će odgovoran onaj prijevoznik koji je na temelju ugovora bio obavezan osigurati usluge prijevoza.³⁸ CIV konvencija ne poznaje solidarnu odgovornost više uzastopnih prijevoznika, već svaki prijevoznik odgovara objektivno za dio puta na kojem sam prevozi.³⁹

U skladu s čl. 31. CIV-a 1999., odredbe o odgovornosti prijevoznika za smrt ili osobne povrede putnika također će se primjenjivati u slučajevima ako se prijevoz željezničkih vozila obavlja trajektom, a navedene štete sukladno čl. 26. st. 1. rezultat su nezgode izazvane prometovanjem željeznice, koja se dogodila dok je putnik bio u tom vozilu, ulazio ili izlazio iz njega kao i u slučaju štete nastale tijekom prijevoza putnika drugim prijevoznim sredstvima zbog privremene obustave prometovanja željeznicom nastale kao posljedica izvanrednih i nepredvidivih okolnosti.⁴⁰

U slučaju kada željeznički prijevoznik pobija svoju odgovornost za tjelesnu ozljedu putnika kojeg prevozi, ono i u tom slučaju mora uložiti razuman napor da pomogne putniku koji zahtijeva naknadu štete od trećih osoba. I ovom odredbom nastoji se putnike zaštititi u ostvarivanju njihovih prava s osnova naknade štete koju putnik potražuje.

³⁶ Željeznička infrastruktura u smislu odredaba čl. 3. Jedinstvenih pravila o ugovoru o korištenju infrastrukture u međunarodnom željezničkom prometu (CUI – Dodatak E Konvenciji) podrazumijeva sve željezničke pruge i stabilne instalacije ukoliko su nužne za prometovanje željezničkih vozila i sigurnost prometa.

³⁷ Čl. 26. st. 2. CIV-a. Drugi poduzetnik koji koristi istu infrastrukturu ne mora nužno biti željeznički poduzetnik.

³⁸ Čl. 26. st. 5. CIV-a. Ovakvo je rješenje razumljivo. Naime, kod prijevoza putnika, za razliku od prijevoza stvari, sa sigurnošću se može utvrditi na kojem je dijelu puta nastala povreda putnika te je slijedom toga prevladalo stajalište o odgovornosti prijevoznika na čijem dijelu puta je nastala šteta. U prilog ovakvom rješenju stavovi su država koje su smatrale da solidarna (objektivna) odgovornost uzastopnih prijevoznika nije prihvatljiva iz razloga što do štete može doći u inozemstvu, na koju vlastiti prijevoznik nije mogao utjecati. Usporedi čl. 26. st. 4. CIV-a 1980.

³⁹ Tako RADIONOV, op. cit., bilj. br. 6., str. 128. i 129.

⁴⁰ Čl. 31. st. 3. CIV-a 1999.

Odredbe o odgovornosti prijevoznika relativno su kogentne naravi. Prema odredbi čl. 6. Uredbe 1371/2007, obveze prema putnicima koje proizlaze iz Uredbe ne mogu se ugovorom unaprijed ograničiti niti se od njih može odstupiti. Međutim, prijevoznik može ponuditi povoljnije ugovorne uvjete od onih utvrđenih Uredbom. Relativna kogentnost odredaba znači da prijevoznik može proširiti svoju odgovornost u korist putnika (korisnika prijevoza), odnosno povisiti iznose ograničenja svoje odgovornosti, ili prihvatiti druge uvjete kojima bi se poboljšao pravni položaj putnika. Navedena rješenja nalazimo i u Uredbi (EZ) 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nezgode⁴¹ izmijenjenoj Uredbom 882/2002 u pogledu zračnog prijevoza putnika⁴² te Uredbi EU 392/2009 o odgovornosti pomorskih putničkih prijevoznika u slučaju nezgode⁴³.

3.2.1.2. *Granice odgovornosti*

3.2.1.2.1. *Vrijeme trajanja odgovornosti*

Uredba 1371/2007 odgovornost prijevoznika ograničava dvama bitnim elementima: *vremenskim i vrijednosnim*. Kod prvog, *vremenskog* ograničenja, odgovornost prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede putnika postoji samo ako se događaj koji je prouzročio štetu dogodio za vrijeme prijevoza, što proizlazi iz ranije citiranog čl. 26. st. 1. CIV-a, prema kojemu prijevoznik odgovara za štetu zbog smrti, tjelesne ozljede ili neke druge tjelesne ili mentalne ozljede koja je rezultat nezgode proizišle iz prometovanja željeznice, a koja se dogodila dok je putnik bio u željezničkom vozilu, ulazio ili izlazio iz njega.

Pod ulaskom, odnosno izlaskom, podrazumijeva se onaj trenutak kada postoji fizički kontakt između putnika i vlaka, primjerice kada putnik uhvati ručku na vratima vlaka, kada mu je noga na stepeništu, odnosno kada je taj fizički kontakt prestao. Nezgodom prilikom ulaska ili izlaska se smatra i slučaj kada je do prekida fizičkog kontakta došlo uslijed pada, a ozljeda je nastala tek udarom o peron.⁴⁴ Po pitanju trajanja odgovornosti, odnosno kada odgovornost prijevoznika za smrt ili tjelesne ozljede započinje ili prestaje, postoje različita mišljenja. Čest je slučaj da se prihvaća stajalište prema kojem prijevoznik odgovara za navedene štete od trenutka kada putnik, nakon što kupi kartu, uđe u čekaonicu, s time da odgovornost prestaje u trenutku kada putnik, nakon što napusti čekaonicu,

⁴¹ Engl. Council Regulation (EC) No. 2027/97 of 9 October 1997 on Air Carrier Liability in the Event of Accidents, OJ EU, L 285, 17. 10. 1997., str. 1.

⁴² Engl. Regulation (EC) No. 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002 amending Council Regulation (EC) No. 2027/97 on Air Carrier Liability in the Event of Accidents, (1997) OJ EU, L 138, str. 2.

⁴³ Engl. Regulation (EC) No 392/2009 of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on the liability of carriers of passengers by sea in the event of accidents, (2009) OJ EU, L 131, str. 24.

⁴⁴ MUTZ, op. cit., bilj. br. 34., str. 80.

preda kartu na izlaznoj rampi. Međutim, postoje i ona stajališta prema kojima ugovorna odgovornost počinje kada se putnik popne u vozilo, a završi kada ga napusti.⁴⁵ Budući da je vrijeme trajanja odgovornosti propisano CIV-om, iz tumačenja odredbe čl. 26. CIV-a 1999. možemo zaključiti da se u vrijeme za koje prijevoznik odgovara neće uračunavati vrijeme zadržavanja u željezničkoj stanici ili na peronu željeznice.⁴⁶ S obzirom na navedenu odredbu, prijevoznik će odgovarati za tjelesne ozljede putnika samo ako je šteta nastala u okviru vremenskih granica odgovornosti propisanim tim člankom.

3.2.1.2.2. Visina odgovornosti

Značajna novina u odnosu na odgovornost prijevoznika za štete zbog smrti i tjelesne ozljede u domaćem željezničkom prijevozu putnika je institut ograničene odgovornosti prijevoznika, što je posljedica primjene odredaba Uredbe 1371/2007 o ograničenju odgovornosti željezničkog prijevoznika.⁴⁷ Prema odredbama Uredbe, odnosno čl. 30. st. 2. CIV-a, maksimalan iznos odštetnog zahtjeva utvrđuje se sukladno nacionalnom pravu koje u konkretnom slučaju dolazi do primjene. Ipak, kako bi zaštitila interese putnika, Uredba 1371/2007, čija se rješenja temelje na odredbama CIV-a 1999., utvrđuje gornju granicu odgovornosti prijevoznika za štete nastale zbog smrti, tjelesne ozljede ili oštećenja zdravlja (imovinske štete) u iznosu od 175 000 Posebnih prava vučenja (u daljnjem tekstu PPV)⁴⁸ po putniku, kao paušalni iznos ili u godišnjoj renti, kada nacionalno pravo predviđa gornji iznos koji je manji od tog iznosa. Iz toga proizlazi da se na ograničenje odgovornosti prijevoznika treba primijeniti Uredba 1371/2007, koja propisuje gornju granicu odgovornosti prijevoznika.⁴⁹ Putnicima također pripada i pravo na naknadu daljnjih šteta ako je ono predviđeno nacionalnim zakonodavstvom države članice i to iznad iznosa ograničenja odgovornosti od 175 000 PPV-a do punog iznosa nastale štete.⁵⁰

U svakom konkretnom slučaju izračunavanje granice odgovornosti za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede i oštećenja zdravlja koje proistječu iz željezničkog prijevoza putnika izvršit će se usporedbom iznosa ograničenja iz Uredbe

⁴⁵ O tome HAENNI, J., *Carriage by Rail, International Encyclopedia of Comparative Law*, Volume XII-2, Chapter II, 1973, str. 45.

⁴⁶ O tome BARUN, op. cit., bilj. br. 19, str., 236.

⁴⁷ ZUPŽ nije sadržavao odredbe o visini odnosno ograničenju odgovornosti prijevoznika za štete zbog smrti, oštećenja zdravlja ili ozljede putnika. Naime, u pogledu odgovornosti za navedene štete ZUPŽ je upućivao na opće propise građanskog prava i ZOO, što znači da je prijevoznik odgovarao neograničeno za sve vrste šteta, imovinske i neimovinske.

⁴⁸ Iznos predviđen Protokolom iz 1999. znatno je povećan u odnosu na ranije ograničenje odgovornosti. CIV iz 1980. predviđa granicu odgovornosti u iznosu od 70 000 PPV-a.

⁴⁹ Čl. 30. st. 2. CIV-a 1999.

⁵⁰ Čl. 29. u svezi s čl. 30. CIV-a 1999.

1371/2007 i relevantnih odredaba nacionalnog prava koje u tom slučaju dolazi do primjene. Međutim, do usporedbe dolazi tek nakon što se utvrdi opseg štete koju odštetni zahtjev obuhvaća. Ako nacionalno pravo priznaje mogućnost naknade svih šteta, imovinskih i daljnjih oblika šteta, odštetni zahtjev u slučaju neimovinskih šteta glasit će na iznose koji predstavljaju uobičajenu nadoknadu takvih šteta u određenom pravnom sustavu. U tom slučaju utvrđeni iznosi pribrajaju se imovinskim štetama. Ako ukupna naknada štete prelazi 175 000 PPV-a, a nacionalno pravo predviđa manji iznos, kako smo već istaknuli, putnik može potraživati iznos utvrđen Uredbom, dok će u slučaju kada stvarna šteta prelazi iznos iz Uredbe, a nacionalno pravo predviđa još više iznose ograničenja, do primjene doći odredbe nacionalnoga prava. S obzirom na ovakvo rješenje, odgovor na pitanje visine odgovornosti, odnosno opsega odgovornosti željezničkog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika, predstavlja uvid u sudsku praksu.⁵¹

Ipak, prijevoznik se neće moći koristiti povlasticom ograničenja svoje odgovornosti propisane Uredbom ukoliko je štetu prouzročio namjerno, ili bezobzirno i sa znanjem da bi takva šteta mogla nastupiti, dakle na razini ponašanja koje predstavlja *dolus eventualis* (neizravnu namjeru), čime Uredba 1371/2007 odnosno domaće pravo slijedi rješenja sadržana u novijim međunarodnim unifikacijskim instrumentima iz područja odgovornosti prijevoznika.⁵²

3.2.1.3. Opseg odgovornosti

Osim instituta ograničenja odgovornosti željezničkog prijevoznika, značajna novina koja je uvedena primjenom Uredbe 1371/2007 na domaći prijevoz putnika je uređenje opsega odgovornosti prijevoznika. Ovo pitanje inače uređuje Zakon o obveznim odnosima kao opći propis građanskog prava. Opseg odgovornosti, odnosno koje se sve štete i pod kojim uvjetima mogu nadoknaditi i koje su osobe ovlaštene na isticanje zahtjeva na naknadu štete, treba pojmovno lučiti od ograničenja prijevoznikove odgovornosti. Pitanje opsega naknade štete uređuju odredbe čl. 27., koje se odnose na naknadu štete u slučaju smrti te čl. 28. CIV-a 1999., koje se odnose na naknadu štete u slučaju tjelesne ozljede ili drugog tjelesnog ili mentalnog oštećenja zdravlja putnika. Prema odredbama čl. 27. st. 1. prijevoznik odgovara za štete u slučaju usmrćenja putnika koje obuhvaćaju troškove vezane uz smrt, npr. troškove transporta tijela i pogrebne troškove.⁵³ Radi se o imovinskim štetama za koje se može potraživati novčani ekvivalent.⁵⁴ Ako smrt ne na-

⁵¹ RADIONOV, op. cit., bilj. br. 6, str. 142.

⁵² Čl. 48. CIV-a 1999.

⁵³ Države u svojim nacionalnim pravima priznaju različite vrste šteta za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika. Detaljnije vidi BASEDOW, J., *Der Transportvertrag*, ed. J.C.B. Mohr (Paul Siebeck), Tübingen, 1987, str. 445., 446. i 448.

⁵⁴ S tim u vezi moramo naglasiti da je pitanje opsega odgovornosti prijevoznika regulirano jedino u slučaju prijevoza putnika željeznicom. Ostale prijevozne grane o tome ne sadrže nikakve odredbe.

stupi odmah, sukladno odredbama st. 1. t. b) istog članka moguća je kombinacija troškova vezanih uz liječenje, prijevoz i sl. (odšteta predviđena čl. 28.) i onih vezanih za kasniju smrt. Osobe koje je pokojnik uzdržavao ili imao pravnu obvezu uzdržavati imat će pravo na naknadu štete za izgubljeno uzdržavanje.

Prijevoznik će u slučaju tjelesne ozljede ili oštećenja zdravlja prema odredbi čl. 28. CIV-a biti odgovoran za te štete, u kojem slučaju naknada obuhvaća sve neophodne troškove liječenja i prijevoza te naknadu za gubitke zbog potpune ili djelomične nesposobnosti za rad ili zbog povećanih potreba ozlijeđenog putnika. U ovom slučaju štete koje je prijevoznik obavezan naknaditi nabrojene su taksativno, što znači da putnik osim njih ne može ostvariti pravo na naknadu drugih imovinskih šteta. Za sve ostale oblike osobnih šteta koje mogu nastati uslijed nezgode može se potraživati naknada štete samo ako takva mogućnost postoji na temelju nacionalnog prava. Ovim štetama pripadaju, između ostalih, neimovinske štete tj. štete zbog povreda prava osobnosti za koje se može tražiti pravična naknada, npr. naknada za pretrpljene boli i strah, naruženost, gubitak životne aktivnosti, smrti bliske osobe i dr.⁵⁵ Prema tome opseg naknade štete koji nastane uslijed smrti ili tjelesne ozljede tijekom prijevoza putnika predstavlja kombinaciju naknade imovinske štete prema pravilima Uredbe 1371/2007 te naknade moguće neimovinske štete u opsegu kako ga propisuje nacionalno pravo. Štete iz čl. 27. st. 2. (naknada za izgubljeno uzdržavanje osobama koje je putnik uzdržavao na temelju pravne osnove) i čl. 28. b) CIV-a 1999. (koje obuhvaćaju naknadu za gubitke zbog potpune ili djelomične nesposobnosti za rad ili povećanih potreba), isplaćuju se u paušalnom iznosu, a ne u obliku doživotne rente. Međutim, odšteta se može na zahtjev oštećenog putnika ili druge ovlaštene osobe isplaćivati u obliku novčane rente ako je plaćanje rente nacionalnim zakonima dopušteno.⁵⁶ Sukladno odredbi čl. 27. st. 2., obeštećenje osobama koje je putnik uzdržavao bez pravne osnove određivat će se prema nacionalnom pravu koje se u konkretnom slučaju primjenjuje.

3.2.3. Osiguranje

Novina koju uvodi Uredba 1371/2007 u domaći sustav osiguranja odnosi se na obvezno osiguranje od odgovornosti željezničkih prijevoznika za štete zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika. Uz obvezno osiguranje prijevoznik može pružiti i drugo financijsko jamstvo kao što je jamstvo banke ili druge institucije za pokriće svoje odgovornosti. Uvođenje obveznog osiguranja od odgovornosti željezničkog prijevoznika do iznosa ograničenja predviđenog Uredbom posebno je važno zbog vrlo velikih šteta koje mogu nastati tijekom izvršenja ugovora o

⁵⁵ Čl. 29. CIV-a 1999. Popravljanje neimovinske štete (povreda prava osobnosti) uz pravičnu novčanu naknadu može biti i objavljivanje presude ili ispravka (čl. 1099. ZOO-a iz 2005.).

⁵⁶ Čl. 30. st. 1. CIV-a 1999.

prijevozu, zbog čega i sama zaštita putnika može doći u pitanje, najčešće zbog nelikvidnosti prijevoznika. Naime, sustav pravila o pravima putnika u slučaju smrti ili tjelesne ozljede i oštećenja zdravlja u željezničkom prometu koje donose CIV 1999., odnosno Uredba 1371/2007, vrijedi samo u slučaju stvarne mogućnosti za naplatu štete. Uvođenjem obveznog osiguranja odgovornosti prijevoznika i stalnom kontrolom provedbe ove obveze od strane Europske komisije nastojalo se potencijalnom tužitelju (oštećenom putniku) omogućiti bržu i efikasniju naplatu odštetnih zahtjeva, posebno u slučaju nelikvidnosti prijevoznika, dok se s druge strane primjenom ovog instituta rasterećuje prijevoznike.⁵⁷ Stoga, možemo reći da osiguranje od odgovornosti pruža dvojaku zaštitu: i osiguraniku (prijevozniku) i oštećeniku (putniku).⁵⁸

Uz obvezno osiguranje od odgovornosti prijevoznika vezuje se i instrument izravne tužbe (*actio directa*) oštećenika prema osiguratelju štetnika koji osigurava naplatu štete do granice osigurane svote, tj do iznosa od 175 000 PPV-a, što je posebno važno u slučaju nastanka velikih šteta kod kojih će, uz prijevoznika, solidarno odgovarati i osiguratelj od odgovornosti.⁵⁹

4. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Temeljem izloženoga, na međunarodnoj razini u uređenju analizirane materije relevantne su odredbe CIV konvencije iz 1999. Njezinom ratifikacijom države stranke Konvencije, od kojih su većina ujedno i članice EU, u koju grupu spada i Republika Hrvatska, stvorile su za sebe određena prava ali i obveze vezano uz ovo područje. Budući da EU sudjeluje u stvaranju zajedničke prometne politike i donošenju pravnih pravila sekundarnog zakonodavstva EU u području željezničkog prijevoza, postavlja se pitanje nadležnosti EU vezano za međunarodni prijevoz. Naime, temeljem prenesenih vanjskih ovlasti EU, uređenjem određenog pitanja na razini EU stvara se isključiva međunarodna ovlast EU u tom području, dok se ovlast država članica gubi. Pitanja željezničkog imovinskog prometnog prava tradicionalno su se uređivala pravilima nacionalnog zakonodavstva država članica koje su pojedinačno, u okviru svojih nadležnosti, pristupale međunarodnim konvencijama i protokolima. Stranke ovih ugovora, međutim, nisu bile samo države članice EU. Donošenjem Uredbe EU 1371/2007, EU je zahvatila u nadležnost svojih država članica, koje su o navedenom pitanju bile obvezane međunarodnim ugovorom i time za sebe stvorile prava i obveze koje mogu biti različite u odnosu na rješenja koja donosi Uredba EU. U slučaju kada bi pitanja uređena Uredbom EU 1371/2007 bila na različit način uređena CIV konvencijom,

⁵⁷ RADIONOV, op. cit., bilj. br. 29, str. 113.

⁵⁸ PAVIĆ, D., *Ugovorno pravo osiguranja, Komentar zakonskih odredaba*, Tectus, Zagreb, 2009., str. 614. - 621., o tome i BARUN, op. cit., bilj. br. 19., str. 187. - 188.

⁵⁹ O izravnoj tužbi vidi PAVIĆ, ibidem, str. 621. - 622., isto POSPIŠIL-MILER, op. cit., bilj. br. 13, str. 36. - 40.

otvorio bi se važan problem. S jedne strane države članice obvezane su međunarodnim ugovorom koji su ratificirale i koji je na snazi, a primjenjuje se na prijevoz između dviju ili više država članica EU, kao i na prijevoze između država članica EU i trećih država. S druge strane na prijevoze koji se odvijaju između država članica EU i unutar EU dolazi do izravne primjene Uredbe EU 1371/2007. Preuzimanjem nadležnosti uređenja imovinskopravnih pitanja iz područja prijevoza, EU je oduzela državama članicama uređenje navedenih pitanja ne samo u području domaćeg pravnog uređenja, već i u području međunarodnih prijevoza. Navedeni razlozi ukazuju na iznimnu važnost usklađivanja sekundarnog prava EU, konkretno u području željezničkog ugovornog prijevoznog prava, s međunarodnim ugovorima u tom području, kao i potrebu da ti odnosi budu jasno određeni. S obzirom da je Republika Hrvatska postala punopravnom članicom EU, od 1. srpnja 2013. godine to posljedično znači da je obvezna prihvaćati i pravna pravila nove zajednice. Uredba EU o kojoj je bilo riječi u samom izlaganju akt je prava EU kojom se pravo njenih država članica u potpunosti ujednačuje pa se od dana pristupanja Republike Hrvatske EU izravno primjenjuje i u domaćem prijevozu.

Budući da su odredbe Uredbe EU 1371/2007, odnosno hrvatskog zakonodavstva, usklađene s CIV-om 1999., možemo zaključiti da su prava putnika u postupcima naknade štete, kada je riječ o temeljima i visini odgovornosti, ujednačena. To znači objektivnu odgovornost prijevoznika za štete nastale zbog smrti i tjelesne ozljede putnika koja je sukladno navedenim odredbama zadržana u domaćem prijevozu putnika. S druge strane, vrlo važna novina koju donosi novi sustav pravnih pravila o odgovornosti željezničkog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika je ograničenje prijevoznikove odgovornosti u iznosu od 175 000 PPV-a umjesto ranije neograničene odgovornosti prijevoznika, s obzirom na primjenu ZOO-a na koji je upućivao ZUPŽ.

Navedenim rješenjima osnažuje se pravna pozicija prijevoznika koji je zaštićen ne samo mogućnošću ograničenja svoje odgovornosti već i na način da je gubitak prava na ograničenje odgovornosti tek namjera ili *dolus eventualis*. S tim u vezi je i funkcija osiguranja od odgovornosti prijevoznika koja se također temelji na načelima ograničenja odgovornosti. Uvodi se institut izravne tužbe (*actio directa*) prema kojem se oštećenik za naknadu štete može izravno obratiti osiguratelju i dobiti satisfakciju u granicama odgovornosti prijevoznika.

Temeljem odredaba preuzetih iz Uredbe 1371/2007 proširuje se također i krug ekskulpacijskih razloga zbog kojih se prijevoznik može osloboditi odgovornosti. Naime, uz višu silu i krivnju putnika kao ekskulpacijskih razloga koje je propisivao ZUPŽ, novim zakonskim odredbama uvodi se još jedan, a to je u slučaju kada je nezgoda posljedica ponašanja treće osobe koje prijevoznik nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti. Inače ovaj ekskulpacijski razlog (ponašanje treće osobe) sadrže svi relevantni propisi (međunarodni i domaći) koji uređuju

materiju ugovora o prijevozu putnika, zbog čega smo mišljenja da je u tom dijelu bilo iznimno važno uskladiti domaće zakonodavstvo s konvencijskim rješenjima. Ovime se ujedno poboljšava pravna pozicija prijevoznika koji je prema ranijim propisima o odgovornosti za predmetne štete odgovarao strože u odnosu na nova zakonska rješenja.

Nadalje, novina koju donosi Uredba 1371/2007 jesu odredbe koje uređuju pitanje opsega šteta za smrt i tjelesne ozljede putnika, iako ovi propisi utvrđuju samo minimum opsega i visine odštete. Smatramo da bi bilo poželjno donijeti preciznije i cjelovitije odredbe o tom pitanju i time stvoriti odgovarajući pravni okvir bez upućivanja na primjenu općeg propisa građanskog prava. Njihova vrijednost utoliko je veća jer se radi o jedinom pravnom propisu na međunarodnoj, ili i na domaćoj razini, koji sadrži odredbe o opsegu šteta koje je prijevoznik dužan naknaditi. Navedena rješenja mogu poslužiti kao uzor u reguliranju ovog pitanja u drugim prijevoznim granama.

Na kraju možemo zaključiti da propisi EU kao poseban pravni sustav, pa tako i propisi iz područja prijevoza putnika željeznicom, u cijelosti implementiraju rješenja međunarodnih konvencija, čime se postiže visok stupanj unifikacije, a time i kvalitetnija pravna zaštita u postupcima naknade štete. Ovakva rješenja reflektiraju se i na domaće prijevoznike i korisnike prijevoza kroz izravnu primjenu odnosno implementaciju važećih europskih pravnih normi u domaći pravni sustav, što je uvelike doprinijelo osuvremenjivanju hrvatskog ugovornog prijevoznog prava.

LITERATURA

Knjige:

1. BASEDOW, J., *Der Transportvertrag*, ed. J.C.B. Mohr (Paul Siebeck), Tübingen, 1987.
2. GRABOVAC, I., *Prijevozno ugovorno pravo Republike Hrvatske*, Književni krug, Split, 1999.
3. HAENNI, J., *Carriage by Rail, International Encyclopedia of Comparative Law*, Volume XII-2, Chapter II, 1973.
4. JAKAŠA, B., *Kopneno i zračno saobraćajno pravo*, Informator, Zagreb, 1969.
5. KAŠTELA, S. - HORVAT, L., *Prometno pravo*, Školska knjiga, Zagreb, 2008.
6. MUTZ, G., *Die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden im internationalen Eisenbahnpersonenverkehr nach dem Zusatzübereinkommen zur CIV*, Wien, 1977.

7. PAVIĆ, D., *Ugovorno pravo osiguranja, Komentar zakonskih odredaba*, Tectus, Zagreb, 2009.
8. PAVLIHA, M. – VLAČIĆ, P., *Prevozno pravo, Pogodbe o prevozu tovara, potnikov in prtljage*, GV Založba, Ljubljana 2007.
9. RADIONOV, N. i dr., *Željeznički promet*, u *Europsko prometno pravo*, Zagreb, 2011.

Članci:

1. COTTIERE, R., Predgovor u knjizi NANASSY, B.: *Das internationale Eisenbahnfrachtrecht*, GOF-Verlag, Vienna, 1956.
2. FAVRE, J., Was ist ein Unfall im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb im Sinne des Zusatzübereinkommens zur CIV, *Zeitschrift für den internationalen Eisenbahnverkehr*, Bern, 1971.
3. FILIPOVIĆ, V., Nova Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu/COTIF 1890/, *Poredbeno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja*, Zagreb, br. 93, 1982., str. 1. - 17.
4. FREISE, R., Kooperation und Wettbewerb im internationalen Schienenverkehr – Rechtliche Grundlagen für das Verhältnis der europäischen Eisenbahnen zueinander, *Bulletin*, br. 4, 1992, str. 114. - 135.
5. MUDRIĆ, M., Treći željeznički paket: otvaranje tržišta međunarodnog prijevoza putnika te prava i obveze putnika u međunarodnom prijevozu, Treći međunarodni stručni i znanstveni kongres "Upravitelji željezničke infrastrukture", Rogaška Slatina, Slovenija, studeni 2007.
6. RADIONOV, N., Stvarna prava na željezničkoj infrastrukturi, Pogled nakon reforme željezničkog sustava, *ZPFZ*, vol. 59, Zagreb, br. 5, 2009., str. 982. - 1014.
7. RADIONOV RADENKOVIĆ, N., Restrukturiranje tržišta željezničkih usluga u Europskoj uniji i nova Konvencija o željezničkom prijevozu (COTIF 1999), *ZPFZ*, Zagreb, br. 3 - 4, 2003., str. 845. - 873.

Pravni izvori – međunarodni i domaći:

1. Ustav Republike Hrvatske. Pročišćeni tekst Ustava Republike Hrvatske obuhvaća Ustav Republike Hrvatske, NN, br. 56/1990, 135/1997, 8/1998 – pročišćeni tekst, 113/2000, 124/2000 – pročišćeni tekst, 28/2001, 41/2001 – pročišćeni tekst, 55/2001 – ispravak, te NN, br. 76/2010, a objavljen je u NN, 85/2010.
2. Zakon o obveznim odnosima, NN, br. 35/2005, 41/2008, 63/2008 i 125/2011.
3. Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu, NN, br. 87/1996.
4. Zakon o željeznici, NN, br. 94/2013.
5. Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), 1980.
6. Protocole 1990 portant modification de la convention relative aux Transports internationaux ferroviaires (COTIF) du 9 mai 1980, 1990.

7. Protocol of 3 June 1999 (Protocol of Vilnius) for the Modification of the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980 (1999 Protocol), 1999.
8. Protocol of 2002 to The Athens Convention relating to The Carriage of Passengers and their Luggage by Sea, 1974, 2002.
9. Regulation (EC) No 1371/2007 of The European Parliament and of The Council of 23 October 2007 on rail passengers rights and obligations, (2007) OJ EU, L 315/14, str. 14.
10. Council Directive 95/18/EC of 19 June 1995 on the licensing of railway undertakings, (1995), OJ EU, L 143, str. 70.
11. Directive 2004/49/EC of the European Parliament and of the Council of 29 April 2004 on safety on the Community's railways and amending Council Directive 95/18/EC on the licensing of railway undertakings and Directive 2001/14/EC on the allocation of railway infrastructure capacity and the levying of charges for the use of railway infrastructure and safety certification (Railway Safety Directive), (2004) OJ EU, L 164, str. 44.
12. Council Regulation (EC) No. 2027/97 of 9 October 1997 on Air Carrier Liability in the Event of Accidents, (1997) OJ EU, L 285, str. 1.
13. Regulation (EC) No. 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002 amending Council Regulation (EC) No. 2027/97 on Air Carrier Liability in the Event of Accidents, (2002) OJ EU, L 138, str. 2.
14. Council Directive 91/440/EEC of 29 July 1991 on the development of the Community's railways, (1991) OJ EU, L 237.
15. Zakon o potvrđivanju Protokola od 3. 6. 1999. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. 5. 1980. godine (Protokol iz 1999.) i Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. 5. 1980. godine u verziji Protokola o izmjenama od 3. lipnja 1999. s pripadajućim dodatcima, NN - MU, br. 12/2000.

Internet stranice:

1. <http://en.wikipedia.org/wiki/RichardTrevithick> - stranica posjećena 25. 6. 2013.
2. <http://www.kotoriba.hr/prvaprug.html> - stranica posjećena 25. 6. 2013.
3. http://en.wikipedia.org/wiki/Stockton_and_Darlington_Railway - stranica posjećena 25. 6. 2013.
4. <http://www.unece.org/trade/cotif/Welcome.html#TOC> - stranica posjećena 27. 6. 2013.
5. http://www.otif.org/otif/_epdf/News_Inkrafttreten_Prot.99_el.pdf - stranica posjećena 28. 6. 2013.

Ostalo:

1. BARUN, M., *Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika – međunarodni i nacionalni propisi*, doktorska disertacija, Rijeka, 2012.
2. POSPIŠIL – MILER, M., *Odgovornost prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika u pomorskom prijevozu*, doktorska disertacija, Split, 2008.
3. RADIONOV, N., *Ugovorna odgovornost prijevoznika u kopnenom prijevozu*, doktorska disertacija, Zagreb, 2002.

Summary:

THE RESPONSIBILITY OF RAIL CARRIER FOR THE DEATH AND PHYSICAL INJURY OF PASSENGERS IN RAIL TRANSPORT AFTER THE ACCESSION OF THE REPUBLIC OF CROATIA TO THE EUROPEAN UNION

The author analyses the provisions on responsibility for the death and physical injury of passengers in rail transport after the implementation of the agreement on rail transport in relation to domestic legal regulations. After the accession of the Republic of Croatia to the European Union on 1 July 2013, in the domestic transport of passengers the provisions of the Regulation (EC) No 1371/2007 of 23 October 2007 of the European Parliament and of the Council on rail passengers' rights and obligations are applicable. They are entirely implemented in the Croatian legislation. The analysis of the question of passenger responsibility in the aforementioned loss is done through the analysis of: legal sources, both international and national; agreement on passenger transport; general provisions on the responsibility of rail carrier, and the responsibility of rail carrier for death and physical injury of passengers. Particular attention is paid to the insurance of the rail carrier's liability and to the direct action. The author concludes that the Republic of Croatia has harmonised its legislation with international unification instruments and the law of the European Union in the area of rail passenger transport; this has greatly contributed to the modernisation of Croatian contractual transport law.

Key words: rail carrier; responsibility; death and physical injury; compulsory insurance; direct legal action; passenger.