

ZAŠTITA PRAVA PUTNIKA U CESTOVNOM PRIJEVOZU I ULOGA OSIGURANJA

Prof. dr. sc. Nikoleta Radionov Radenković*

UDK 368.97

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: svibanj 2007.

U članku se analiziraju odredbe hrvatskog zakonodavstva koje uređuju odgovornost prijevoznika za smrt, tjelesne ozljede i narušavanje zdravlja putnika u cestovnom putničkom prijevozu. U prvom dijelu daje se pregled transportnog zakonodavstva za domaći i međunarodni prijevoz, čime se stvara okvir odredaba o prijevoznikovo odgovornosti na temelju ugovora o prijevozu putnika. U drugom dijelu razmatra se uloga dobrovoljnog i obveznih osiguranja u prometu, koji omogućuju lakše obeštećenje stradalih putnika, štiteći ujedno i gospodarske interese prijevoznika.

Ključne riječi: putnici, cestovni prijevoz, odgovornost prijevoznika, ZOO, ZOOP, CVR, obvezno osiguranje, osiguranje odgovornosti, Gérminal franak

1. UVOD

Dana 13. veljače 2007. u 4.20, na redovitoj autobusnoj relaciji Zagreb-Dubrovnik dogodila se teška prometna nesreća u kojoj su smrtno stradale tri putnice, a pet je putnika zadobilo teške i osam lakše ozljede. Do nesreće je došlo kad je vozač autobusa na petlji kod Opuzena izgubio, zbog iznimno teških vremenskih prilika, kontrolu nad upravljačem te je došlo do slijetanja autobusa s ceste i njegova prevrtanja. Predsjednik uprave velikog hrvatskog linijskog prijevoznika kojem je vozilo pripadalo za tisak je isti dan dao priopćenje, u kojem se, između ostalog, kaže: "...Istražni sudac još uvijek nije utvrdio kako je došlo do tragedije, a čak i ako se sazna da je odgovornost na nama ili našim vozačima, poduzet ćemo sve da pomognemo nastradalima. Ne bježimo od od-

* Dr. sc. Nikoleta Radionov Radenković, profesorica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Trg maršala Tia 14, Zagreb

govornosti i za sada mogu tvrditi da će svi putnici na temelju police osiguranja dobiti odštetu ili pomoć za obitelji.”¹

Taj nas je tragični događaj, kao i izjava odgovorne osobe dana u povodu toga, navela na razmišljanje o tome pruža li - i ako da, koliko - transportno pravo u Hrvatskoj zaštitu putnicima, žrtvama takvih i sličnih nesreća u linijskom prijevozu. Posebno bismo željeli razjasniti koju ulogu igra spomenuta polica osiguranja u ostvarenju zakonskih prava putnika i njihovih nasljednika na naknadu štete te postoje li - pored prava iz ugovora o osiguranju - prava putnika koja oni mogu legitimno ostvariti pred hrvatskim sudovima na temelju ugovora o prijevozu. U cjelini, željeli bismo ovim kratkim napisom izložiti stručnoj, ali i široj javnosti koja prava i u kojem opsegu uživaju putnici u javnom cestovnom prijevozu po hrvatskom pravu te time eventualno pridonijeti lakšem i upućenijem ostvarivanju tih prava u mirnom ili sudskom postupku.

Motivaciju za izbor upravo ove teme nalazimo u drugom tragičnom događaju koji se zbilo nepunih mjesec dana prije navedene prometne nesreće, 17. siječnja 2007., kada je iznenada, šokantno, preminuo naš voljeni mentor i prijatelj prof. dr. sc. Velimir Filipović. Njegova iskonska filantropija, dobrotu i širina duha s kojom je pristupao ljudima u stalnoj želji da im pomogne, da shvati i unaprijedi međuljudske odnose i zadrži harmoničnost poštujući ljudske različitosti, zadužila nas je daleko preko dosega ovog napisa. Ipak, ovaj skromni prilog unapređivanju prava putnika u prijevozu posvećujemo uspomeni na tog istinski velikog i dobrog čovjeka, i upravo u toj filantropskoj noti izbora teme nalazimo malu utjehu o prvoj obljetnici njegove smrti.

2. ODREDBE TRANSPORTNOG PRAVA O ODGOVORNOSTI PRIJEVOZNIKA ZA TJELESNE OZLJEDE I SMRT PUTNIKA U CESTOVNOM PRIJEVOZU

a) Domaći putnički prijevoz

Izvor obveze prijevoznika na naknadu štete ozlijeđenim i smrtno strada-
lim putnicima u opisanom događaju od 13. veljače 2007. predstavlja ugovor
o prijevozu putnika. Riječ je, dakle, o ugovornoj odgovornosti prijevoznika
za ozljedu i smrt putnika koji nastanu tijekom izvršenja prijevozne prestacije

¹ Jutarnji list, 14.2.2007., str. 4-5; Jutarnji list, 15.2.2007., str. 14-15.

kao glavne obveze prijevoznika iz ugovora o prijevozu putnika. Na navedeni se pravni posao primjenjuju odredbe Zakona o obveznim odnosima iz 2005. (ZOO 2005), sadržane u člancima 694.-698. koji uređuju ugovor o prijevozu osoba.² Primjena tog općeg propisa građanskog prava u transportnopravnoj materiji specifična je i postoji trenutačno samo u materiji ugovora o prijevozu cestom unutar Hrvatske (domaći prijevoz). Predstavlja, naime, posljedicu svojevrsne pravne "patologije", jer od 2002., kada su izmjenama i dopunama Zakona o cestovnom prometu iz 1998. ukinute sve odredbe o ugovoru o prijevozu,³ u Hrvatskoj više ne postoji poseban propis cestovnog prava koji bi uredio tu materiju kao *lex specialis*, kao što je to uobičajeno u ostalim granama prijevoza.⁴ Navedene odredbe ZOO po svojoj su naravi općenite i vrlo jezgrovite, i primjenjuju se podredno, tj. samo ako pojedino pitanje i područje nije uređeno posebnim propisom,⁵ što je u materijalnom transportnom pravu gotovo beziznimno slučaj. Ipak, zbog trenutačne pravne praznine na naš će se primjer autobusne nesreće na relaciji Zagreb-Dubrovnik primijeniti upravo nove odredbe ZOO 2005 o ugovoru o prijevozu osoba kao materijalno pravo. Te su odredbe u određenoj mjeri novelirane u odnosu prema prethodnom propisu, Zakonu o obveznim odnosima iz 1978., koji je Hrvatska preuzela 1991. i primjenjivala, uz mnogobrojne izmjene i dopune, sve do stupanja na snagu ZOO 2005.⁶

Prvo, cjelina odredaba o odgovornosti prijevoznika iz ugovora o prijevozu putnika kogentne je naravi; prijevoznik ne smije općim uvjetima prijevoza ili drugim općim aktom ni na koji način smanjiti ili ublažiti svoju odgovornost u odnosu prema zakonskim odredbama.⁷ Nadalje, prijevoznik na temelju ugovora o prijevozu putnika odgovara za tri osnovne prestacije: *izvršenje prijevoza* putnika na određenoj relaciji za koju je ugovor sklopljen, i to onim prijevoznim

² NN 35/2005.

³ Čl. 39. Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, NN 83/2002.

⁴ Materiju ugovora o prijevozu u pojedinim granama prometa uređuju: Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu, NN 87/96 (željeznički prijevoz); Zakon o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu, NN 132/98 (zračni prijevoz); Pomorski zakonik, NN 181/2004 (pomorski prijevoz i unutrašnja plovidba).

⁵ Čl. 665. ZOO 2005.

⁶ Zakon o obveznim odnosima, Sl.I. SFRJ 29/78, 39/85, 46/85, 57/89, NN 53/91, 73/91, 3/94, 7/96, 112/99.

⁷ U čl. 697. st. 3. ZOO 2005. tako se kaže: "Ništetne su odredbe ugovora te općih uvjeta prijevoza, tarifa ili kojega drugog općeg akta kojima se ta odgovornost smanjuje."

sredstvom koje je određeno ugovorom i uz uvjete udobnosti i higijene koji se prema vrsti prijevoznog sredstva i udaljenosti puta smatraju nužnim,⁸ kao i *sigurno* izvršenje takvog prijevoza, tj. bez oštećenja zdravlja, ozljede ili smrti putnika.⁹ Osim toga, prijevoznik je dužan ugovoreni prijevoz izvršiti na vrijeme, tj. odgovara za zakašnjenje, osim ako je do zakašnjenja došlo iz uzroka koje nije mogao otkloniti ni pažnjom dobrog stručnjaka.¹⁰ Važna novela ZOO 2005 jest odredba čl. 697. st. 1., u kojoj se precizno definira opseg štete nastale povredom sigurnosti tijekom prijevoza koju prijevoznik mora naknaditi povrijeđenom putniku. Prema toj odredbi “prijevoznik odgovara za sigurnost putnika od početka do završetka prijevoza, uključujući vrijeme izlaženja i ulaženja iz vozila, kako u slučaju naplatnog, tako i u slučaju besplatnog prijevoza, te je dužan naknaditi imovinsku i *neimovinsku* štetu koja nastane oštećenjem zdravlja, ozljedom ili smrću putnika (...)” (kurziv N.R.R.). Period odgovornosti prijevoznika protegnut je s perioda fizičkog kretanja vozila s putnicima i na ono vrijeme u kojem putnik ulazi ili izlazi iz vozila, tj. stupa u određenu vezu s vozilom s namjerom da u njega uđe ili iz njega izađe. Stupanj te veze, tj. faktičan trenutak početka ili završetka perioda odgovornosti prijevoznika nije u teoriji sasvim jasan, i procjena tog pitanja u eventualnom sporu ovisit će o činjeničnom stanju. Naime, dvojbeno je odgovara li prijevoznik iz ugovora za putnike koji stoje na peronu kolodvora spremni za ukrcaj kad na njih naleti ili ih na drugi način ozlijedi vozilo kojim je prijevoz trebao biti izvršen, a prije no što su oni sami stupili u fizičku vezu s vozilom (npr. stupili nogom na stepenicu, primili se za rukohvat, ukrcali prtljagu itd.).¹¹ Za razliku od ZOO 2005, Zakon o obveznim

⁸ Arg. iz čl. 694. ZOO 2005.

⁹ Arg. iz čl. 697. st. 1. ZOO 2005.

¹⁰ Čl. 696. st. 1. i 2. ZOO 2005.

¹¹ Presudno za takvu ocjenu jest smatra li se sama volja putnika za izvršenjem prijevoza (izražena kupnjom karte, zadržavanjem na peronu u blizini mjesta ukrcaja itd.) dovoljnom za ulazak prijevoznika u sferu odgovornosti. *Jakaša* o tom pitanju navodi sljedeće: “Vozar (...) odgovara dok se putnik nalazi u materijalnoj vezi s vozilom. Ta veza nastaje početkom ukrcaja a završava svršetkom iskrcaja. Ukrcaj započinje časom kada se putnik dohvati vozila u namjeri da se u njega ukrca, u svrhu prijevoza. Nije potrebno da stupi nogom na vozilo. Npr. putnik se dohvati ručke na vratima vozila, a vozilo u tom času kreće. Kada osoba koja je na ovaj način stupila u vezu s vozilom ima putnu kartu ili je inače zaključila ugovor o prijevozu, treba neoborivo pretpostavljati da se namjeravala ukrcati u vozilo u svrhu prijevoza. Inače ove okolnosti mora dokazivati zainteresirana stranka. Za osobu koja je već zaključila ugovor o prijevozu nije (...) relevantno da se ona u tom času namjeravala samo privremeno ukrcati u vozilo. Npr., da smjesti svoju prtlja-

osiguranjima u prometu iz 2005. (ZOOP)¹² detaljnije i šire definira pojam putnika, što može pomoći i u tumačenju odredaba ZOO 2005. Prema ZOOP, koji uređuje obvezno osiguranje putnika u javnom prijevozu od posljedica nesretnog slučaja, “putnicima se smatraju osobe koje se radi putovanja nalaze u jednom od prijevoznih sredstava određenih za obavljanje javnog prometa, bez obzira na to jesu li već kupile voznu kartu, a također i osobe koje se nalaze u krugu kolodvora, pristaništa i zrakoplovne luke ili u neposrednoj blizini prijevoznog sredstva prije ukrcavanja, odnosno nakon iskrcavanja, koje su namjeravale putovati određenim prijevoznim sredstvom ili su njime putovale, osim osoba koje su zaposlene na prijevoznom sredstvu. Putnicima (...) se smatraju i osobe koje imaju pravo na besplatnu vožnju.”¹³

Vežano uz opseg štete za koju prijevoznik odgovara, izričito zakonsko utvrđivanje obveze prijevoznika da naknadi svaku imovinsku, ali i neimovinsku štetu koja nastane putniku tijekom prijevoza, na koji se slučaj primjenjuju odredbe o ugovoru o prijevozu, kvalitetan je napredak prema formulaciji iz ZOO 1978, jer time postaje sasvim jasno da putnik uživa punu zaštitu, tj. ima pravo na naknadu cjelokupne štete (*restitutio in integrum*) kao i prema općim odredbama obveznog prava.¹⁴

Prijevoznik za sigurnost i tjelesni integritet putnika u cestovnom prijevozu odgovara strogo, po kriteriju objektivne odgovornosti, što je odraz postignutog visokog stupnja zaštite prava putnika u domaćem kopnenom prijevozu.¹⁵ Iz sfere te stroge odgovornosti prijevoznik može izaći ako uspije s dokazom

gu. Završetak iskrcaja nastaje u času kada putnik potpuno prekine materijalnu vezu s vozilom.” Jakaša, B.: Komentar Zakona o prijevozu u cestovnom prometu, Sveučilište u Zagrebu, 1976., str. 55.

¹² NN 151/2005.

¹³ Čl. 18. ZOOP. U čl. 22., govoreći o obveznom osiguranju vlasnika vozila od odgovornosti za štete trećim osobama, ZOOP ponovo govori o putnicima, ovaj put u vozilu kojim je prouzročena šteta. Naime, vlasnik motornog vozila dužan je sklopiti osiguranje od odgovornosti za smrt, tjelesnu ozljedu i narušavanje zdravlja koje upotrebom tog vozila nastupi trećim osobama i putnicima u vozilu. S obzirom na to da je ZOOP u materiji osiguranja poseban propis (*lex specialis*) u odnosu prema ZOO, u slučaju dvojbe njegove će odredbe derogirati one ZOO-a.

¹⁴ U čl. 684. st. 1. ZOO 1978 navodi se da “prijevoznik odgovara za sigurnost putnika (...), te je dužan naknaditi štetu koja nastane oštećenjem zdravlja, povredom ili smrću putnika”.

¹⁵ V. čl. 17. u vezi s čl. 16. Zakona o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (ZUPŽP), NN 87/96.

postojanja jednog od dvaju razloga oslobođenja od odgovornosti, a to su: da je šteta posljedica radnje samog ozlijeđenog putnika ili da je posljedica stranog uzroka koji se nije mogao predvidjeti, izbjeći ili otkloniti.¹⁶ Taj potonji klasična je viša sila, pri čemu je za izlazak iz sfere odgovornosti potrebno da prijevoznik dokaže kako se radi o uzroku koji je na prijevozno sredstvo djelovao izvana, dakle da se nije radilo o pogonskoj pogreški ili mani vozila (slučaju) za koje prijevoznik odgovara (*casus sentit domino*). U konkretnom slučaju nesreće na relaciji Zagreb-Dubrovnik prijevoz se odvijao noću, dok je bjesnila oluja s kišom i nevremenom. U novinskim se izvještajima spominje i eventualna “kopnena pijavica”, tj. snažni zračni vrtlog koji može odignuti vozilo i skrenuti ga s puta te prevrnuti. Postojanje takvih vremenskih uvjeta, njihov intenzitet i mogućnost utjecaja na vozilo moraju u konkretnom slučaju biti dokazani, i u tom bi slučaju prijevoznik potpuno izašao iz sfere odgovornosti na temelju ugovora o prijevozu putnika za štetu koja je putnicima iz takvog događaja nastala.

Ako se prijevoznik ne uspije osloboditi svoje (stroge) odgovornosti, postavlja se pitanje visine njegove odgovornosti, tj. iznosa na koji može biti utužen za štetu koja je nastala zbog smrti ili ozljede putnika, u našem slučaju tri smrtno stradale putnice te petnaestak putnika s teškim i lakšim tjelesnim ozljedama. Od prijevoznika se u svakom od tih slučajeva može potraživati naknada imovinske i neimovinske štete,¹⁷ a postojanje i intenzitet pojedinih oblika svake od tih šteta dokazuju se svim uobičajenim dokaznim sredstvima (npr. fakturama, medicinskom dokumentacijom, vještačenjem). U okviru imovinske štete nastale kao posljedica smrti putnika, članovi njegove uže obitelji mogu tražiti naknadu obične štete i izmakle dobiti.¹⁸ Izmakla je dobit pravo na novčanu rentu zbog gubitka uzdržavanja, ako je umrli uzdržavao članove obitelji, odnosno “dobitak koji se mogao osnovano očekivati prema redovitom tijeku stvari ili prema posebnim okolnostima, a čije je ostvarenje spriječeno štetnikovom radnjom ili propuštanjem”.¹⁹ U opisanoj nesreći stradale su tri osobe: mlade, srednje i

¹⁶ Čl. 697. st. 1. ZOO 2005.

¹⁷ 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, sva ostala pitanja utvrđivanja obujma i visine štete za koju oštećenik može tražiti naknadu uređuju odredbe čl. 1085.-1106. ZOO 2005 koje se odnose na popravlanje imovinske i neimovinske štete kod izvanugovornih obveza.

¹⁸ U običnu imovinsku štetu spadali bi npr. troškovi: sprovoda, bolničkog liječenja prije smrti, crnine, izrade grobnice itd. Čl. 1089. st. 1. ZOO 2005.

¹⁹ Čl. 1089. st. 3. ZOO 2005.

starije životne dobi. Renta koju mogu potraživati članovi njihove uže obitelji, ako dokažu izgublenu dobit, uvelike će se razlikovati. Ovisno o slučaju, rente dosuđene nasljednicima mogle bi dosegnuti iznimno visoke iznose. Pored smrtno stradalih, tome treba pribrojati i takve i slične zahtjeve teško ozlijeđenih putnika, od kojih neki možda više neće biti sposobni za rad i privređivanje kao prije štetnog događaja. Ukupnost tih zahtjeva za isplatom rente mogla bi, u ovom ili u nekom sličnom hipotetičnom slučaju, dosegnuti višemilijunske iznose, za isplatu kojih direktno odgovara prijevoznik. Cjelini obveze na isplatu tih imovinskih šteta valja pribrojiti posebnu odgovornost za neimovinske štete, tj. povredu prava osobnosti,²⁰ za koje se može tražiti pravična naknada. Iznosi koji se mogu ostvariti mogu se odrediti u skladu s odlukom Građanskog odjela Vrhovnog suda Republike Hrvatske iz 2002., tzv. *Orijentacijskim kriterijima*,²¹ i to za različite oblike povrede prava osobnosti, poput fizičkih bolova i straha te duševnih boli zbog smanjenja životne aktivnosti, naruženosti, smrti bliskog srodnika²² i naročito teškog invaliditeta bliskog srodnika.²³ Za duševne boli zbog gubitka djeteta ili bračnog druga moguće je, primjerice, ostvariti minimalni iznos naknade štete od 220.000 kn, iznos jednak onome koji može ostvariti dijete za duševne boli zbog gubitka roditelja kod kojeg se nalazi na skrbi. Isti iznos može se potraživati i za osobito teški invaliditet bračnog/izvanbračnog druga i djeteta. Taj je iznos, dakle, tek *jedan* u nizu ostvarivih na osnovi neimovinske štete *jedne* od osoba ovlaštenih na obeštećenje zbog smrti ili tjelesne povrede *jednog* od putnika koji su stradali u navedenoj nesreći. Ukupnost svih šteta za koje prijevoznik po tom štetnom događaju odgovara mogao bi dosegnuti višemilijunske iznose, daleko više od ukupnog kapitala koji (osobito manji) prijevoznik unosi u posao. Drugim riječima, takav štetni događaj i zahtjevi na naknadu štete na osnovi ugovorne odgovornosti usmjereni izravno protiv prijevoznika lako mogu dovesti do njegova stečaja, ako ne postoje određeni zaštitni mehanizmi, zakonski ili ugovorni, koji mogu prijevozniku olakšati takvu sumornu sliku.

Zakonski, prijevozniku suočenom s takvom odgovornošću stoji na raspolaganju pravo na ograničenje odgovornosti po putniku i putovanju. Takvo pravo uvedeno je kao novina u ZOO 2005 i sadržano je u odredbi čl. 697. st. 2., u

²⁰ Čl. 1046. ZOO 2005.

²¹ Crnić, I.: *Neimovinska šteta*, Organizator, Zagreb 2006., str. 319-324.

²² Bračnog i izvanbračnog druga, djeteta, gubitka ploda, roditelja, brata ili sestre.

²³ Bračni i izvanbračni drug, dijete.

kojem stoji da "...ako štetu nije prouzročio namjerno ili krajnjom nepažnjom, prijevoznik je dužan naknaditi štetu do iznosa predviđenog zakonom ili međunarodnim ugovorom." Iznos nije predviđen odredbama ZOO 2005 te ga valja tražiti, smatramo, u međunarodnoj konvenciji koja obvezuje Republiku Hrvatsku i uređuje ugovore o međunarodnom prijevozu putnika. O tim će rješenjima biti riječi pod b), *infra*. Ako, pak, ne postoji relevantan međunarodni ugovor u istoj grani prava, valjalo bi takav iznos potražiti u domaćem propisu ili međunarodnom ugovoru druge grane prijevoza koja je najbližnja onoj u kojoj je šteta nastala, tj. analognom primjenom drugog propisa. Uporište za takvo razmišljanje nalazimo u očitij želji zakonodavca da uvede u odredbe ZOO 2005 pravo prijevoznika na ograničenje odgovornosti po visini za sve štete za koje odgovara, tj. da se odstupi od građanskopravnog načela *restitutio in integrum* u pitanju konačnog iznosa koji putnik ili član(ovi) obitelji mogu u konačnici ostvariti. Takav institut u transportnom pravu služi zaštiti ekonomskih interesa prijevoznika, jer njegovu izloženost odgovornosti za štetu čini unekoliko razmjernom koristi koju ostvaruje naplaćivanjem cijene prijevoza, tj. predvidljivom i time osigurljivom. Osvrnimo se još samo na prvi dio citirane odredbe čl. 697. st. 2. ZOO 2005, u kojem se kaže da će prijevoznik izgubiti pravo na ograničenje odgovornosti ako je štetu prouzročio s namjerom ili iz krajnje nepažnje. Iz te je odredbe jasno da ZOO i u dijelu o transportnom poslu slijedi načelo rimskog prava *culpa lata dolo equiparatur*, kod koje je za gubitak prava na ograničenje odgovornosti prijevoznika dovoljno da ozlijeđeni putnik ili druga ovlaštena osoba dokaže kako prijevoznik-profesionalac nije u konkretnom slučaju uložio onu pažnju koju bi svaki prosječno sposobni prijevoznik u takvoj situaciji morao uložiti kako bi izbjegao štetnu posljedicu koje nije bio svjestan niti je želio njezino nastupanje, iako ju je, prema okolnostima slučaja, morao biti svjestan. Prema Filipoviću, namjerno je ono ponašanje kod kojeg počinitelj djeluje s direktnom namjerom da prouzroči štetni uspjeh (*dolus specialis*), kada djeluje bezobzirno u znanju da će šteta nastupiti (*dolus principalis*) te konačno kada djeluje sa spoznajom o mogućem nastupanju štetne posljedice s čijim se mogućim ostvarenjem štetnik pomirio (*dolus eventualis*).²⁴ Za razliku od namjere, nepažnja postoji ako štetnik djeluje u uvjerenju da djeluje ispravno, pri čemu ne ulaže dužnu pažnju koja se od njega u prometu zahtijeva. Pri tome je razlika

²⁴ Filipović, V.: Što nam novo donosi Pomorski zakonik u institutu globalnog ograničenja brodarove odgovornosti, Uporedno pomorsko pravo i pomorska kupoprodaja, 1-4/94, str. 98-99.

između krajnje nepažnje (*culpa lata*, njem. *grobe Fahrlässigkeit*) i lake nepažnje (*culpa levis*, njem. *leichte Fahrlässigkeit*) samo u stupnju nepažnje koja postoji na strani štetnika, koja se dokazuje u svakom pojedinom slučaju s obzirom na subjektivne činioce. U tome je osnovna razlika prema definiranju namjere, jer “nepažnja (pa i krajnja!) definira se kao propust u prometu uobičajene pažnje. Bitna razlika između nepažljivog i namjernog ponašanja je spoznaja prijetućeg ostvarenja stvarnog stanja događaja, pa dok kod namjere postoji uvijek spoznaja o ostvarenju događaja (iako se može stajati i ravnodušno prema uspjehu), dotle kod onoga kojemu se predbacuje nepažnja postoji uvjerenje da je ispravno postupao, a njemu se prigovara da je trebao i mogao spoznati da se nepažljivo ponašao. Kod dolusa eventualisa ili zna da se krivo ponašao ili mu je sasvim svejedno hoće li predvidiva posljedica nastupiti. (...) Bitno je da kod krajnje nepažnje ili grube nemarnosti nema spoznaje o nastupu moguće štete.”²⁵ Tijekom izrade ZOO 2005 predloženo je da se na ovom mjestu odstupi od načela *culpa lata dolo equiparatur* te da se prijevozniku oduzme pravo na korištenje povlasticom ograničenja odgovornosti tek ako se ponašao bezobzirno i sa znanjem da bi šteta mogla nastati, tj. tek za *dolus eventualis*. U tom bi slučaju prijevoznik izgubio to pravo ako mu se uspije dokazati svijest o mogućem nastupanju štete, iako on takvu štetnu posljedicu u danom slučaju nije želio. S obzirom na to da je to mnogo teži dokaz za oštećenika, prijevoznik bi ipak u većini slučajeva mogao zadržati prava iz instituta ograničenja odgovornosti, gotovo jedinog (osim mogućnosti za oslobođenjem odgovornosti) koji štiti njegove interese. Nažalost, takav prijedlog nije usvojen.

b) Međunarodni putnički prijevoz

Malo je poznato da materiju ugovora o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage cestom u Hrvatskoj od 1994. godine uređuje Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu putnika i prtljage cestom (CVR), donesena još

²⁵ Filipović, V.: Osnovna načela odgovornosti prijevoznika u budućem hrvatskom Zakonu o ugovorima o prijevozu stvari cestom, Pravni fakultet u Zagrebu, str. 28-29 (neobjavljeni materijal). V. isto: Oeynhausen, H.: Art. 29. CMR: Grobe Fahrlässigkeit - dem Vorsatz gleichstehendes Verschulden?, TranspR 1984, str. 62; Filipović, op. cit. u bilj. 24, str. 99; Tuma, O.: Art. 29 CMR - Die unendliche Geschichte?, European Transport Law 1998, str. 649-697, Zapp, M.: Grobe Fahrlässigkeit und Artikel 29 CMR, TranspR 1994, str. 143.

davne 1973.²⁶ Konvencija nije bila stupila na snagu sve do 1994. godine zbog, pretpostavlja se, preniskih iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika, koje je većina država smatrala nedostatnim s obzirom na standarde usvojene u području zaštite prava putnika u drugim granama prijevoza te činjenicu da opći uvjeti poslovanja mnogih prijevoznika sadržavaju znatno povoljnije odredbe u korist putnika.²⁷

Bez obzira na te razloge, CVR u svojem originalnom tekstu iz 1973. godine predstavlja pozitivno hrvatsko pravo u području međunarodnog cestovnog prijevoza putnika, ali - kako smo izložili *supra* - i izvor prava za pitanje ograničenja odgovornosti prijevoznika u domaćem cestovnom prijevozu zbog upućivanja odredbe čl. 697. st. 2. ZOO 2005 na analognu primjenu zakona ili međunarodne konvencije. Razmotrimo ukratko osnovna obilježja odredaba ove konvencije o odgovornosti prijevoznika za tjelesne ozljede i smrt putnika.

Odredbe CVR kogentne su naravi.²⁸ Prijevoznik odgovara za gubitak ili štetu nastalu zbog smrti, tjelesne ozljede ili druge povrede fizičkog ili psihičkog zdravlja putnika koji su nastali kao posljedica nezgode povezane s prijevozom nastale tijekom boravka putnika u vozilu ili tijekom ukrcavanja ili iskrcavanja iz njega. Opseg štete za koju prijevoznik odgovara procjenjuje se u skladu s nacionalnim zakonodavstvom suda koji vodi postupak (*lex fori*), kao i osoba

²⁶ Convention relative au contrat de transport international de voyageurs et de bagages par route, NN-MU 12/93 i Sl. I. SFRJ-MU, 8/77. Ta je konvencija donesena 1973. godine, i ratificirale su ju samo četiri zemlje: Luksemburg, DR Njemačka, Čehoslovačka i Jugoslavija. S obzirom na to da se u čl. 25. Konvencije traži pet ratifikacija za njezino stupanje na snagu, Konvencija nije stupila na snagu idućih dvadesetak godina te ju se smatralo neuspješnim pokušajem unifikacije međunarodnog putničkog prijevoza cestom. Ipak, raspadom nekih država stranaka na više neovisnih država početkom 90-ih godina 20. st. i njihovo pristupanje tom ugovoru dovelo je do (zakašnjelog) stupanja na snagu CVR 12. travnja 1994. Države koje se u relevantnim izvorima navode kao stranke CVR tako su danas: Bosna i Hercegovina, Njemačka, Hrvatska, Čehoslovačka, Češka, Latvija, Luksemburg, Srbija i Crna Gora, Slovačka, Ukrajina i Jugoslavija. Očito je djelomično preklapanje "starih" i "novih" država, što valja smatrati tehničkom pogreškom u postupku pristupanja i otkazivanja međunarodnih ugovora. V. International Transport Treaties, Suppl. 29 (November 2006), Survey of Conventions-168, Kluwer Law International, 2006.

²⁷ Marin, J.: Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem, Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet, Zagreb, 2005, str. 120.

²⁸ Čl. 23. CVR.

ovlaštenih potraživati naknadu štete.²⁹ U Hrvatskoj bi to, primjenom relevantnih odredaba ZOO 2005, značilo mogućnost naknade punog opsega nastale štete, tj. naknadu imovinske i neimovinske štete.

Takve se odgovornosti prijevoznik može osloboditi ako dokaže da je nezgoda nastala zbog okolnosti koje prijevoznik, unatoč tome što je uložio onu pažnju koja se u konkretnom slučaju zahtijevala, nije mogao izbjeći i posljedice kojih nije mogao spriječiti. Valja uočiti da ovdje nije riječ o klasičnom pojmu više sile u našem pravnom poretku, jer se ne traži element izvanjskosti nužan da bi se neki događaj mogao kvalificirati kao viša sila. Može se, dakle, raditi i o uzroku unutar pogona (slučaju) koji je, unatoč uloženoj profesionalnoj pažnji, doveo do štete koja je za prijevoznika bila neizbježna i nije ju mogao spriječiti, što je različito od rješenja istog pitanja po ZOO 2005, kako je izloženo *supra*. Člankom 17. stavcima 1. i 2. CVR predviđa se podijeljena odgovornost prijevoznika i ozlijeđenog putnika, tj. odgovornost prijevoznika umanjuje se u onoj mjeri u kojoj je šteta posljedica namjere ili nepažnje putnika, kao i njegova ponašanja koje odstupa od normale. Ako je nastanku štete djelatno pridonijelo isto takvo ponašanje neke treće osobe, prijevoznik je dužan sam snositi ukupnu štetu putniku, uz pravo regresa prema trećoj osobi u onoj mjeri u kojoj je treća osoba dokazano pridonijela šteti.³⁰

Za nesreću koja je uzrokovana nekim fizičkim ili psihičkim nedostatkom vozača ili druge osobe koja radi za prijevoznika prijevoznik odgovara kao za svoja vlastita djela.³¹

Ukupna svota koju je prijevoznik dužan isplatiti po putniku i štetnom događaju ne smije prijeći 250.000 Gérminal franaka, pri čemu svaka država stranka može odrediti višu granicu, ili uopće ne odrediti granicu odgovornosti (*restitutio ad integrum*). Upravo izračun te granice odgovornosti prijevoznika, primjenjive i u domaćem i u međunarodnom prijevozu u Hrvatskoj, danas može biti najveći problem. U nastavku teksta nastojat ćemo objasniti moguće metode izračuna.

²⁹ Čl. 12. CVR.

³⁰ Konačno, prijevoznik se oslobađa odgovornosti ako je šteta uzrokovana nuklearnim incidentom, kad i ako (prema nacionalnom pravu države ugovornice) za takve štete odgovara vlasnik ili korisnik nuklearnog uređaja. Čl. 17. st. 3. CVR.

³¹ Čl. 11. CVR.

1. Izračun vrijednosti G rminal franka putem burzovne cijene zlata

G rminal franak je zlatni franak teŹine 10/31 grama čistoće 0,9000,³² tj. 1 G rminal franak iznosi oko 0,323 grama 24-karatnog zlata. Krajem 70-ih godina 20. stoljeća obračunske jedinice u zlatu bile su sustavno zamijenjene u svim transportnim konvencijama modernijom obračunskom jedinicom posebnog prava vučenja (eng. Special Drawing Right - SDR).³³ S obzirom na to da je zlato postalo tek roba koja kotira na burzi a njegova vrijednost dnevno fluktuirala, a da više nije zlatna podloga valuta, njegova vrijednost nije više mogla sluŹiti kao  vr ci i trajniji temelj za dugoročno fiksiranje i projekciju iznosa odgovornosti prijevoznika na duŹe razdoblje. Takvu funkciju trebao je preuzeti SDR, kojeg je način (dnevnog) izračuna trebao udovoljiti upravo tom zahtjevu: dugoročno stabilnoj vrijednosti.³⁴ S tim ciljem donesen je Protokol CVR 1978.³⁵ godine kojim se umjesto zlatnog G rminal franka u Konvenciju uvodi SDR. Ipak, vrlo slaba recepcija same Konvencije CVR utjecala je porazno i na broj ratifikacija Protokola CVR, pa ga je do danas ratificirala samo jedna drŹava.³⁶ Posljedično, taj protokol nije nikada stupio na snagu, pa se danas u Hrvatskoj, kao i ostalim drŹavama strankama CVR-a, postavlja pitanje kako izračunati ograničenja prijevoznikove odgovornosti, tj. kako izračunati vrijednost G rminal franka. Prema mišljenju Međunarodne transportne unije (IRU), koje je dostavljeno Ekonomskom i socijalnom vijeću Ujedinjenih naroda (ECOSOC) i proslijeđeno svim drŹavama članicama, vrijednost G rminal franka treba računati prema dnevnoj

³²  l. 19. CVR.

³³ Taj je trend bio uzrokovan slomom burzi početkom 70-ih godina 20. stoljeća i činjenicom da zlato više nije bilo podloga valuta.

³⁴ Za način izračuna SDR v. www.imf.org. Iako danas široko prihvaćena, obračunska jedinica SDR nije imuna na realnu promjenu svoje vrijednosti. Način njezina izračuna omogućuje zaštitu od promjene vrijednosti pojedinih svjetskih valuta, ali je ona iznimno osjetljiva na realni pad vrijednosti više (ili svih) valuta koje sudjeluju pri njezinu izračunu zbog globalne recesije u duŹem razdoblju. Upravo je to dovelo, prema nekim pokazateljima, do realne deprecijacije SDR od vremena njegova uvođenja do danas od oko 70%, Źto potie  raspravu o potrebi revizije iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika u pojedinim transportnim konvencijama. V. Rapport explicatif actualis  - CIM, Bulletin des transports internationaux ferroviaires, 5/1999, str. 397.

³⁵ Tekst Protokola v. International Transport Treaties, IV-74, Kluwer Law International, 2006.

³⁶ To je učinila Njemačka. Ibid., Survey of Conventions - 223.

cijeni zlata na jednoj od međunarodnih burza robe.³⁷ Prema tom mišljenju, "... da bi se saznao ekvivalent vrijednosti zlatnog franka u nacionalnoj valuti koji je određen Konvencijom CVR, potrebno je znati ima li nacionalna valuta svoj temelj u zlatu ili ne. U slučaju (danas vrlo rijetkom) da je nacionalna valuta utemeljena na zlatu, treba se referirati na službeni paritet zlata i valute, koji su odredile mjerodavne vlasti. U slučaju država kojih se valute ne temelje na zlatu (dominantna većina država), zlatni franak odgovara vrijednosti zlata koju taj franak sadržava, izračunan prema cijeni tržišta zlata."³⁸ Pokušajmo iskoristiti tu metodu danas za izračun ograničenja odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesnu povredu putnika prema CVR, kako bismo došli do iznosa do kojeg danas prijevoznik u hrvatskom cestovnom pravu može odgovarati.³⁹

Kako smo prije ustvrdili, jedan Gérminal franak iznosi oko 0,323 grama zlata čistoće 0,9000 (24-karatno zlato). Vrijednost jednog grama zlata te čistoće iznosi oko 15,59 eura, i u stalnom je trendu porasta.⁴⁰ Za izračun vrijednosti Gérminal franka valja vrijednost jednog grama zlata pomnožiti s težinom zlata Gérminal franka, tj. $15,59 \text{ eura} \times 0,323 \text{ g} = 5,03557 \text{ eura}$. Ograničenje odgovornosti prijevoznika za smrt i tjelesnu ozljedu putnika iznosi 250.000 Gérminal franka, stoga valja pomnožiti taj iznos s utvrđenom vrijednošću za jedan franak, tj. $250.000 \times 5,03557 = 1.258.892,5 \text{ eura}$. Preračunavanjem eura u hrvatske kune prema srednjem tečaju Narodne banke Hrvatske, dolazimo do iznosa od **9,191.456,911** kuna,⁴¹ koji bi predstavljao iznos do kojeg prijevoznik danas u putničkom cestovnom prijevozu odgovara za sve dokazane štete po putniku i jednom štetnom događaju, uz primjenu metode izračuna prema burzovnoj cijeni zlata, što praktično znači nepostojanje prava prijevoznika na ograničenje odgovornosti.

³⁷ Harmonisation des prescriptions applicables aux operations de transport international par route et facilitation de ces operations, Revision de la Convention relative au contrat de transport international de voyage et de bagages par route (C.V.R.), Conseil Economique et Social des Nations Unies, Commission economique pour l'Europe, TRANS/SC.1/2000/17 de 5 septembre 2000, str. 1-3.

³⁸ Ibid., str. 2.

³⁹ Taj je izračun približan i služi samo u informativne svrhe. Vrijednosti se odnose na podatke s Interneta za dan 9. srpnja 2007.

⁴⁰ Podaci prema: <http://goldprice.org/gold-price-euros.html> (9.5.2007).

⁴¹ Podaci prema: <http://www.hnb.hr/tecajn/htecajn.htm> (9.5.2007).

2. Izračun vrijednosti *Gérminal* franka putem vrijednosti SDR

Kada je Protokol 1978 nastojao izmijeniti zlatne *Gérminal* franke u SDR, iznosi predviđeni Protokolom bili su vrijednosno adekvatni onima iz CVR. Za tjelesne ozljede i smrt putnika tako Protokol CVR predviđa 83.333 SDR po putniku i putovanju,⁴² što bi danas, prema službenom izračunu MMF-a, iznosilo samo oko 680.000 kuna po putniku i putovanju.⁴³ Upravo takav neslućeni skok cijene zlata danas ponovo potiče raspravu i poziv državama na ratifikaciju Konvencije CVR, s obzirom na to da je - sam od sebe - nestao glavni problem koji je priječio njezino šire prihvaćanje. Apeli za ratificiranjem CVR s takvom argumentacijom nažalost ostaju gotovo bez ikakvog odjeka, no u raspravi o tom pitanju javljaju se i neki drugi argumenti koji nude drugi pogled na problem izračuna ograničenja odgovornosti prema CVR u nacionalnu valutu, i zavređuju pažnju. Ekonomska komisija za Europu ECOSOC-a tako u dokumentu iz 2001. poziva države članice te europske asocijacije da razmotre ratifikaciju CVR ili da predlože nužne izmjene koje bi učinile Konvenciju prihvatljivijom za ratificiranje. Odgovorile su samo Švicarska i Njemačka. Švicarska *a limine* odbija ratifikaciju sve dok u njoj postoji bilo kakvo ograničenje odgovornosti prijevoznika za štete počinjenje putnicima u prijevozu. Njemačka pak, iako stranka CVR, smatra da promjena cijene zlata ni na koji način ne utječe, niti treba utjecati, na motivaciju za pristupanje tom ugovoru zbog navodnog skoka iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika. Razlog za takvo stajalište Njemačka nalazi u činjenici da su zlatni franci uvedeni u starije transportne konvencije upravo iz razloga stabilnosti te su se konvencijski limiti temeljili na službenom, monetarnom paritetu zlata. Upravo je svrha te jedinice bila da spriječi utjecaj spekulativnih fluktuacija cijene zlata na tržištu na promjenu visine odgovornosti prijevoznika. Nakon kolapsa tzv. Bretton-Woods sustava i s tim vezanih problema konvertibilnosti valuta u zlatu, otpada i svaka mogućnost konverzije zlatnih franaka u iznos u nacionalnoj valuti putem cijene zlata. Protokol CVR upravo je nastojao ukloniti tako nastali problem uvodeći SDR kao obračunsku jedinicu, s time da je umjesto 250.000 *Gérminal* franaka predviđeno 83.333 SDR, koji iznosi su tada bili, a i sada su, ekvivalentni. Izračun vrijednosti ograničenja danas je, prema tom stajalištu, jedino moguć

⁴² Čl. 2. st. 1. Protokola CVR.

⁴³ $1 \text{ SDR} = 1,52174 \text{ USD}$. $1 \text{ USD} = 5,355161 \text{ kn}$. $83 \ 333 \times 1,52174 \times 5,355161 = \text{oko } 679.094,175 \text{ kn}$. Podaci prema www.imf.org (9.7.2007), *ibid*.

putem vrijednosti SDR-a i uz primjenu ograničenja iz Protokola CVR, bez obzira na to što on nije stupio na snagu. Pristupanje novih država CVR-u treba stoga vezati uz Protokol CVR, no uza sve to, postavlja se problem daleko preniskih i neadekvatnih iznosa ograničenja odgovornosti u oba ta izvora. Njemačka stoga, zaključno, smatra da se daljnji pomak na planu šireg prihvaćanja ove važne konvencije i njezina protokola ne može očekivati dok se znatno ne podignu iznosi ograničenja odgovornosti.⁴⁴

To nam stajalište daje drugu, vrlo dobru metodu za izračun iznosa ograničenja prijevoznika danas u Hrvatskoj, i to i u domaćem (upućivanjem odredaba ZOO 2005 na CVR) i u međunarodnom prijevozu putnika (izravnom primjenom CVR). Dakle, drugom metodom iskoristili bismo iznos ograničenja odgovornosti iz Protokola CVR (iako nije na snazi) jer predstavlja ekvivalent vrijednosti zlatnih franaka iz CVR. Daljnji izračun objašnjen je pod 1., *supra*, a iznos koji bismo tako dobili više je od 13 puta niži od iznosa koji dobivamo primjenom metode izračuna putem burzovne cijene zlata. Primjena te metode značila bi prepoznavanje prava prijevoznika na ograničenje odgovornosti, jer bi tek iznimno ukupno dokazane (imovinske i neimovinske) štete po pojedinom putniku iz prometne nezgode u hrvatskim uvjetima prelazile oko 680.000 kuna, a bila bi i (smatramo) primjerenija jer bi uzela u obzir teleološko tumačenje hrvatskih propisa. Prepoznala bi, naime, cilj koji je zakonodavac želio postići pristupanjem Konvenciji CVR i uvođenjem prava prijevoznika na ograničenje odgovornosti za putnike u ZOO 2005, a to je određena zaštita prava prijevoznika unutar sustava prava putnika koji prijevoznikov tržišno težiak položaj čine gotovo katastrofalnim u slučaju većih nezgoda poput one ovogodišnje, na relaciji Zagreb-Dubrovnik.

Na kraju, CVR u čl. 18. st. 2. predviđa i mogućnost da prijevoznik izgubi pravo na oslobođenje ili ograničenje odgovornosti, i to ako je štetu uzrokovao namjerno ili iz krajnje nepažnje.

⁴⁴ Economic and Social Council of the UN, TRANS/SC.1/2001/14 of the August, 1 2001, str. 1-3. V. <http://www.unece.org/trans/doc/2001/sc1/TRANS-SC1-2001-14e.pdf> (9.7. 2007).

3. ULOGA OSIGURANJA U ZAŠTITI PRAVA PUTNIKA U PRIJEVOZU

a) Dobrovoljno osiguranje odgovornosti iz prijevozne djelatnosti

Suočen s tako ozbiljnom odgovornošću za tjelesni integritet putnika koje svakodnevno prevozi, profesionalan i poslovno mudar prijevoznik svakako bi trebao osigurati odgovornost kod jednog od osiguravajućih društava koja nude takve police osiguranja. Ne postoji dužnost prijevoznika na sklapanje takvog osiguranja; **osiguranje odgovornosti za štetu nastalu kao posljedica obavljanja profesionalne djelatnosti** dobrovoljne je naravi. Prijevoznik može osigurati odgovornost na svotu koja je istovjetna iznosu ograničenja kako je predviđen materijalnim propisom (CVR) ili na nižu svotu, ovisno o procjeni rizika i visini premije koju je voljan platiti. U slučaju da je sklopljeno osiguranje od odgovornosti prijevoznika, osiguratelj odgovara za štetu nastalu osiguranim slučajem samo ako putnik, kao treća oštećena osoba u odnosu na ugovor o osiguranju, potražuje naknadu štete.⁴⁵ Ako je prijevoznik sklopio dobrovoljno osiguranje odgovornosti, putnik može utvrđeni iznos naknade štete potraživati izravno od osiguratelja do iznosa osigurateljeve obveze (*actio directa*), i to stoga što ima vlastito pravo na naknadu iz osiguranja.⁴⁶ Prava iz tog ugovora o osiguranju štite ponajprije interese prijevoznika, a tek posredno i interese putnika. Prijevoznik odgovara za štetu nastalu kao povreda ugovora o prijevozu u cijelosti; ako je sklopio ugovor o osiguranju odgovornosti iz profesionalne djelatnosti, neće čitav iznos ili dio iznosa naknade štete morati isplatiti sam, već će to, ovisno o uvjetima iz ugovora o osiguranju, umjesto njega učiniti osiguratelj. Ako, pak, nije sklopio takvo osiguranje, čitavu će štetu iz ugovora o prijevozu ozlijeđenom putniku ili putnicima morati nadoknaditi sam. U tom smislu valja razumjeti smisao sklapanja takvih osiguranja odgovornosti za prijevoznike: oni ih štite od sigurne financijske propasti u slučaju ozbiljnijeg štetnog događaja koji je prouzročio smrt i/ili tjelesne ozljede (većeg broja) putnika. Putnicima, pak, sklopljeno osiguranje odgovornosti iz profesionalne prijevozničke djelatnosti daje mogućnost potraživanja naknade štete izravno od osiguratelja, čime se proširuje krug subjekata od kojih putnik može namiriti svoju tražbinu. S obzirom na financijsku solventnost prijevoznika, s jedne, i

⁴⁵ Čl. 964. ZOO 2005.

⁴⁶ Čl. 965. ZOO 2005.

osiguravajućih društava, s druge strane, to znatno poboljšava izgleda putnika i članova njihovih obitelji na naplatu.

b) Obvezno osiguranje autoodgovornosti (AO)

Novim hrvatskim Zakonom o obveznim osiguranjima u prometu (ZOOP) iz 2005. godine⁴⁷ cjelovito je uređena materija obveznih osiguranja u svim granama prijevoza. Specifično za cestovni prijevoz predviđaju se dva različita obvezna osiguranja: **osiguranje vlasnika ili korisnika cestovnog vozila od odgovornosti za štete nanesene trećim osobama uporabom vozila (osiguranje od automobilske odgovornosti - AO)** i osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja. Osiguranje od nesretnog slučaja, poput obveznog osiguranja putnika, treba razlikovati od osiguranja odgovornosti. Prema *Jakaši*, "kod osiguranja od nesretnog slučaja, ako ugovarač i osiguranik nisu jedna te ista osoba, radi se o osiguranju u korist trećega i kod nastupa osiguranog slučaja pravni zahtjev prema osiguratelju pripada osiguraniku, tj. osobi koju je zadesio nesretni slučaj odnosno onaj koja iz toga izvodi svoje pravo. Kod osiguranja odgovornosti osiguranik je osoba koja je odgovorna onome koga je zadesio nesretni slučaj, i ona ima neposredni zahtjev prema osiguratelju, ako propisi to pravo ne daju i unesrećenome."⁴⁸ Drugim riječima, osigurani slučaj kod osiguranja osoba od nesretnog slučaja sam je nastanak ozljede ili smrti osobe zbog takvog događaja (npr. prometne nezgode), dok je kod osiguranja odgovornosti osigurani slučaj odštetni zahtjev treće oštećene osobe protiv osiguranika na temelju osiguranikove odgovornosti za štetu nastalu zbog smrti odnosno tjelesne ozljede.

Razmotrimo koja prava ozlijeđeni putnici iz autobusne nesreće na relaciji Zagreb-Dubrovnik imaju na temelju obveznih osiguranja i koji je položaj tih osiguranja u cjelokupnom sustavu obeštećenja iz tog štetnog događaja.

⁴⁷ NN 151/2005. Cjelovito zakonsko uređenje obveznih osiguranja u prometu praksa je mnogih država članica EU, koju Hrvatska donošenjem ZOOP prati. Donošenje ZOOP posljedica je liberalizacije tržišta usluga osiguranja u Hrvatskoj. Fiksiranjem osnovnih pravila obveznog osiguranja štite se širi javni interesi i sprečava se dogovaranje općih uvjeta osiguranja među vodećim osigurateljnim društvima, koji bi mogli biti štetni za interese korisnika osiguranja i oštećenika.

⁴⁸ Jakaša, B.: Pravo osiguranja, Informator, Zagreb, 1972., str. 355.

Policu osiguranja od automobilske odgovornosti (AO) mora sklopiti vlasnik vozila definiranih u čl. 3. st. 1. t. 9-11. ZOOP prije uporabe prijevoznog sredstva u prometu. Tijelo nadležno za izdavanje prometne dozvole smije izdati dozvolu vozilima koja podliježu registraciji samo uz predočenje prethodno sklopljenog osiguranja "... koje je prema ovome Zakonu obvezno". Tom je iznimno značajnom odredbom ZOOP osigurana provedba obveznog osiguranja u praksi.⁴⁹ Riječ je o imovinskom osiguranju s karakterom naknade štete svim osobama koje s ugovorne ili izvanugovorne osnove pretrpe štetu zbog upravljanja cestovnim vozilom. *Ratio* uvođenja AO leži u shvaćanju da su prometna sredstva, osim broda, opasne stvari od korištenja kojih prijeti povećana opasnost okolini. Vlasnici takvih vozila stoga moraju pružiti garanciju obeštećenja svim potencijalnim oštećenicima prije početka korištenja tih vozila, upravo sklapanjem police osiguranja od odgovornosti.⁵⁰ Vrlo je važno uočiti vezu, ali i razliku, između odgovornosti štetnika za štetu i osiguranja takve odgovornosti. Osiguratelj je, naime, u obvezi naknaditi štetu po polici AO oštećenoj osobi ako postoji odgovornost štetnika (njegova osiguranika), ali samo do iznosa osigurateljnog pokrića. Drugim riječima, ako se prijevoznik oslobodi odgovornosti za štetu, nema ni obveze osiguratelja po polici AO. Tako *Ćurković* navodi da "... obvezno osiguranje nije zamišljeno kao pokriće sveukupne odgovornosti štetnika. Primjerice, obvezno osiguranje ne pokriva sve štete (isključene: namjerno uzrokovane štete, štete koje prelaze osigurane iznose, štete na stvarima primljenim radi prijevoza, štete osoba koje nisu treće osobe, čiste imovinske štete i sl.). Obvezno osiguranje i odgovornost mogu se razilaziti u pogledu vrste, obujma i visine pokrivenih šteta. U pravilu je odgovornost štetnika šira od odgovornosti osiguratelja. Naposljetku, štetnikova odgovornost za štetu postavlja krajnje granice odgovornosti osiguratelja."⁵¹ Ako se, dakle, utvrdi postojanje odgovornosti autobusnog prijevoznika za tešku nesreću 13. veljače 2007., njegovo će osiguravajuće društvo biti dužno isplatiti ozlijeđenim putnicima i ovlaštenim članovima obitelji poginulih putnika utvrđeni iznos odštete do granice osigurateljnog pokrića, tj. osigurane svote. Minimalne osigurane svote iz AO propisane su u čl. 26. ZOOP: za štetu zbog smrti, tjelesne ozljede i oštećenja

⁴⁹ Čl. 4. st. 1. i 2. ZOOP. Detaljnije v. *Ćurković, M.: Obvezna osiguranja u prometu, Inženjerski biro, Zagreb, 2007, str. 77.*

⁵⁰ O povijesnim razlozima uvođenja i razvoju AO v. *Ćurković, M.: Obvezna osiguranja u prometu, Inženjerski biro d.d., Zagreb, 2007, str. 12 i dalje.*

⁵¹ *Ćurković, ibid., str. 116.*

zdravlja nanесenu autobusom iznosi 6.500.000,00 kuna po jednom štetnom događaju. To je, dakle, minimalni iznos koji stoji na raspolaganju ozlijeđenim osobama na osnovi police AO (ako prijevoznik nije ugovorio višu osiguranu svotu po polici AO) iz tog štetnog događaja. Pri tome treba naglasiti da je to ukupni iznos koji iz osiguranja može biti maksimalno isplaćen za *sve štete* u pokriću proizašle iz jednog štetnog događaja. U stvarnoj nesreći koju uzimamo kao primjer nastradalo je troje putnika smrtno, a pet je zadobilo teške ozljede. Iznos od oko 900 000 eura vjerojatno će dostajati za namirenje svih šteta iz tog nemilog događaja, čemu se iskreno nadamo. Ipak, razmotrimo hipotetični slučaj: autobus je bio pun (50 putnika), desila se teška prometna nesreća i svi su putnici ili smrtno stradali ili zadobili teške tjelesne ozljede s posljedicom teškog invaliditeta. Utvrđene štete u takvom katastrofalnom slučaju zacijelo bi prelazile taj iznos te bi se prava oštećenih osoba prema osiguravajućem društvu razmjerno smanjila.⁵² Dijeljenjem minimalne osigurane svote po ZOOP s maksimalnim brojem putnika u prosječnom autobusu (900.000 eura/50) dolazimo do približnog i paušalnog iznosa od 18.000 eura po putniku, plativog po polici AO zbog povreda zadobivenih u prometnoj nezgodi. Takav bi iznos, vrlo vjerojatno, bio tek mali dio šteta za koje prijevoznik odgovara putniku, ali bi samo do tog iznosa osiguratelj bio obvezan prema oštećeniku po polici AO. Ako nije sklopljeno dobrovoljno osiguranje odgovornosti iz prijevozničke djelatnosti (v. 3. a), *supra*), razliku do punog iznosa dokazane štete, ili do iznosa ograničenja odgovornosti prijevoznika ako se prijevoznik posluži tim pravom, snosio bi sam prijevoznik.

c) Obvezno osiguranje putnika u javnom prometu od posljedica nesretnog slučaja

Radi osnaživanja položaja putnika u sredstvima javnog prijevoza, ZOOP predviđa i **obvezno osiguranje putnika u javnom prijevozu od posljedica nesretnog slučaja**. Prema prije citiranoj odredbi čl. 4. st. 2. ZOOP, vlasnik vozila mora predočiti dokaz o sklopljenom obveznom osiguranju po obje osnove (AO i obvezno osiguranje putnika) kako bi registrirao vozilo. Ipak, obvezno osiguranje za putnike postoji samo za ona vozila koja se koriste u javnom prijevozu pa se to osiguranje veže (teoretski) uz dozvolu za obavljanje djelatnosti

⁵² Čl. 26. st. 3. ZOOP.

javnog putničkog prijevoza cestom. Tek ako neki prijevoznik ima takvu dozvolu, postaje i obveznik sklapanja obveznog osiguranja za putnike. To osiguranje spada u osiguranje osoba, i to osiguranje od posljedica nezgode ugovoreno u korist treće osobe - putnika.⁵³ Pravo na potraživanje osigurnine od osiguratelja ima izravno putnik, jer on i jest osiguranik u ovom slučaju, tj. osiguranje je sklopljeno u njegovu korist (*actio directa*).⁵⁴ To pravo ostvaruje već na temelju činjenice da mu se tijekom prijevoza ili u vezi s prijevozom dogodio osigurani nesretni slučaj koji može, ali ne mora kolidirati s prometnom nezgodom, pa stoga to osiguranje nema karakter naknade štete. Iz toga slijedi druga važna karakteristika ovog osiguranja, tj. zabrana subrogacije. Naime, prema čl. 972. ZOO, u osiguranju osoba osiguratelj koji je isplatio osigurani iznos ne može imati ni po kojoj osnovi pravo na naknadu od štetnika. Pravo na naknadu od štetnika pripada osiguraniku, odnosno korisniku nezavisno od njegova prava na osigurani iznos. To pravilo o zabrani subrogacije izričito se odnosi na osiguranje putnika od nezgode, ali ne i AO, kod kojeg je subrogacija dopuštena, s obzirom na to da je kod potonjeg riječ o osiguranju odgovornosti. Upravo zbog različite pravne prirode tih dvaju ugovora o obveznom osiguranju, putnik prema izričitoj odredbi čl. 20. st. 2. ZOOP ima pravo potraživati osigurninu po obje osnove - i po polici AO i po polici osiguranja putnika u javnom prometu, tj. izričito je dopuštena kumulacija prava po obje osnove.⁵⁵ Najniža osigurana svota prema ZOOP koju putnik ili drugi ovlaštenik može ostvariti u slučaju smrti iznosi 40.000 kuna, a u slučaju trajnog invaliditeta 80.000 kuna, osim ako ugovorom o osiguranju putnika nije predviđena viša osigurana svota.⁵⁶

⁵³ Druga vrsta osiguranja osoba su životna osiguranja; čl. 966. ZOO. Detaljnije o osiguranju od posljedica nesretnog slučaja v. Ćurković, M.: Obvezna osiguranja u prometu, str. 274 i dalje.; Jakaša, B.: Pravo osiguranja, str. 355 i dalje; Ćurak, M.- Jakovčević, D.: Osiguranje i rizici, RRiE, Zagreb, 2007, str. 142 i dalje.

⁵⁴ Čl. 20. st. 1. ZOOP.

⁵⁵ To je pravo uvedeno nakon dugih teorijskih i praktičnih rasprava o (ne)opravdanosti suprotnog stajališta koje je donedavno postojalo u našem pravu osiguranja. Naime, takav pristup motivira korisnike na sklapanje osiguranja i pozitivno se reflektira na rezultate poslovanja osiguravajućih društava te su stoga apeli za dopuštanjem kumulacije upravo i stizali iz osigurateljne industrije. V. Ćurković, M.: Ugovori o obveznom osiguranju u cestovnom prometu, Croatia osiguranje, Zagreb, 1989, str. 132-133.

⁵⁶ Čl. 19. st. 2. ZOOP.

4. ZAKLJUČAK

Ugovor o prijevozu putnika cestom danas u Hrvatskoj uređuju dva pravna izvora: ZOO 2005 za domaći prijevoz i Konvencija CVR za međunarodni. Niti jedan, niti drugi nisu zadovoljavajuće rješenje sa stajališta modernog transportnog prava. Domaći prijevoz valjalo bi urediti posebnim propisom o ugovorima o prijevozu cestom, kako je uobičajeno i u drugim prijevoznim granama. Noveliranje prava za međunarodni cestovni prijevoz kompleksnije je pitanje i zahtijeva dublju analizu i pomno razmišljanje o mogućim rješenjima. Osnovni je problem u činjenici da je CVR u svojim rješenjima zastarjeli izvor prava, koji nije zaživio u širem krugu država stranaka. Stoga ne postoji mjerodavna sudska praksa te nije lako naći odgovor na neka praktična pitanja, poput onog o izračunu iznosa ograničenja odgovornosti izraženog u *Gérminat* francima. Do trenutka kada sazriju uvjeti za neku novu međunarodnu unifikaciju tog područja prava, valja primijeniti pozitivne pravne propise u konkretnom slučaju. Pri tome smatramo da se u tumačenju propisa treba prvenstveno voditi ciljem odredbe te smislom nekog instituta, tražeći pritom ravnotežu između legitimnih interesa ozlijeđenih putnika i članova obitelji smrtno stradalih putnika, ali i gospodarskih i tržišnih interesa prijevoznika koji je sa svakim novim prijevoznim poslom realno suočen s mogućnošću stečaja.

Na primjeru tragične nesreće koja se dogodila početkom 2007. godine tijekom prijevoza na liniji Zagreb-Dubrovnik pokušali smo približiti stvarni opseg prava putnika i odgovornosti, ali i prava prijevoznika koja proizlaze iz tog događaja, primjenom pozitivnog hrvatskog prava. Slijedi da se na rečeni slučaj primjenjuju odredbe ZOO 2005 o ugovoru o prijevozu putnika, na temelju kojih prijevoznik odgovara objektivno, uz taksativno navedene slučajeve u kojima će se moći takve odgovornosti osloboditi. Jedan od njih, primjenjiv i za taj primjer, jest dokaz postojanja više sile, shvaćene kao izvanjski događaj koji prijevoznik nije mogao predvidjeti i posljedice kojeg nije mogao spriječiti. Ako uspije s tim dokazom, prijevoznik bi se u cijelosti oslobodio odgovornosti za sve štete iz tog događaja na temelju odredaba ZOO 2005. Nadalje, ako ne bi postojala odgovornost prijevoznika, njegov osiguratelj po polici AO, kao i po eventualno sklopljenoj polici dobrovoljnog osiguranja profesionalne odgovornosti, ne bi bio obavezan isplatiti osigurninu po tim policama. Bez obzira na to, oštećenici bi zadržali pravo na isplatu osigurnine na temelju police osiguranja putnika od posljedica nesretnog slučaja, i to do iznosa od 40.000 kuna za smrt i 80.000 kuna za trajni invaliditet. Ti iznosi, dakle, ne predstavljaju naknadu

pretrpljene štete, već klasičnu osigurninu plativu u slučaju nastupanja osiguranog slučaja, u ovom primjeru povrede tjelesnog integriteta putnika u vozilu iz bilo kojeg razloga. U takvom scenariju putnici i članovi njihove obitelji ostali bi gotovo bez ikakve satisfakcije, što u konkretnom primjeru nije isključeno, jer se rečena nesreća - prema prvim dostupnim informacijama - i bila dogodila za trajanja žestoke oluje.

U drugom slučaju, povoljnijem za putnike, prijevoznik bi odgovarao za sve štete - imovinske i neimovinske - koje su posljedica oštećenja zdravlja, ozljede i smrti putnika, na temelju ugovora o prijevozu. Takve bi štete mogle dosegnuti iznimno visoke iznose po svakom ozlijeđenom putniku. Ukupnost zahtjeva iz tog štetnog događaja (16 ozlijeđenih putnika) dosegnula bi iznose koje ni prosječno veliko prijevozničko društvo ne bi bilo kadro isplatiti. Situacija bi bila još mnogo gora u hipotetičnom slučaju, u kojem bi u nezgodi sudjelovao autobus pun putnika, tj. gdje bi se radilo o 50-ak povrijeđenih i/ili smrtno stradalih putnika. Zahtjevi iz takvog događaja zacijelo bi uništili prijevoznika. Ipak, ZOO 2005 predviđa pravo prijevoznika (općeprihvaćeno u komparativnom transportnom pravu) na ograničenje odgovornosti do određenog iznosa, ali samo ako štetu nije uzrokovao namjerno ili iz krajnje nepažnje. U ovom slučaju taj iznos ograničenja neće biti sasvim jednostavno utvrditi. Naime, ZOO 2005 upućuje na primjenu relevantnih odredaba zakona ili međunarodne konvencije o tom pitanju. Smatramo da bi se ovdje mogle argumentirano primijeniti odredbe CVR o ograničenju odgovornosti prijevoznika do 250.000 Górminal franaka. Preračunavanje tog iznosa u kune moguće je na dva načina: prvim, putem burzovne cijene zlata, kojim se dolazi do ogromnih iznosa (preko milijun eura po putniku), i praktično se dokida pravo na ograničenje, i drugim, putem vrijednosti SDR i iznosa ograničenja predviđenih u Protokolu CVR. Problem s tom potonjom metodom jest što Protokol CVR nije nikada stupio na snagu te ne postoji valjana formalnopravna osnova za primjenu njegovih odredaba u praksi. Ipak, ovdje bi trebalo primijeniti teleološko tumačenje propisa i prepoznati aktualni trenutak u kojem prijevoznička industrija živi i radi. Propisima je priznato pravo prijevoznika na ograničenje odgovornosti, ne kao mrtvo slovo na papiru, već kao slamka spasa u slučaju izloženosti katastrofalno visokim iznosima odštetnih zahtjeva. Primjena tog prava zahtijeva, s obzirom na vrlo ozbiljnu manjkavost propisa o toj materiji, punu angažiranost i suca i stranaka u pronalaženju putova za oživotvorenje tog prava.

Ozlijeđeni putnici i druge ovlaštene osobe mogu naknadu utvrđene štete zahtijevati izravno od osiguravajućeg društva koje je osiguralo prijevoznikovu

odgovornost po polici AO kao obveznom osiguranju. Time se prijevoznikov položaj olakšava, ali samo u slučajevima, poput nesreće od 13. veljače 2007., gdje je teško stradao relativno mali broj putnika. S obzirom na to da je minimalni iznos osigurane svote u ovom slučaju 6.500.000,00 kuna za sve putnike po jednom štetnom događaju, moguće je da će dostajati za namirenje svih zahtjeva. U protivnom, da je stradao veći broj putnika, takav iznos ne bi ni približno dostajao za namirenje te bi prijevoznik za ostatak iznosa ostao eksponiran u odgovornosti prema oštećenima. U svakom slučaju, ozlijeđeni putnici i ostali ovlaštenici imaju pravo kumulirati prava po polici AO s pravom po polici osiguranja putnika od posljedica nezgode u prometu. Uz to, ako osigurana svota po polici AO ne bi dostajala za namirenje svih šteta (ali do iznosa na koje prijevoznik ima pravo ograničiti odgovornost), imali bi pravo istaknuti zahtjev na naknadu preostalog iznosa direktno od prijevoznika. Sasvim paušalan izračun mogućih iznosa odštetnih zahtjeva iz nesreće u kojoj je sudjelovao pun autobus putnika jasno upućuje na to da bi prijevoznik sam odgovarao za veći dio tog iznosa, osim ako nije sklopio policu dobrovoljnog osiguranja odgovornosti iz prijevozničke djelatnosti. Upravo taj oblik osiguranja pruža potpunu zaštitu putniku, jer mu jamči mogućnost ostvarenja punog iznosa odštete, ali je od neprocjenjive važnosti i za prijevoznika. Između manjkavih propisa, primjena kojih ne jamči upotrebu pravnih instituta koji štite njegove gospodarske interese, i vrlo kompetitivne situacije na tržištu, bilo bi, smatramo, mudro razmisliti o prihvaćanju dobre poslovne prakse dobrovoljnog osiguranja odgovornosti prijevoznika u javnom cestovnom prijevozu, preko granice osigurane obveznim AO osiguranjem odgovornosti. Vijesti iz osigurateljne prakse pokazuju da se prijevoznici u Hrvatskoj na to još ne odlučuju, pouzdajući se, možda, u sudbinu široke ruke. Vijesti s naslovnica traže da se takvo stajalište još jednom preispita, u interesu svijeta nas.

Summary

Nikoleta Radionov Radenković*

**PROTECTION OF THE RIGHTS OF PASSENGERS
IN ROAD TRANSPORT AND THE ROLE OF INSURANCE**

*Domestic road transport of passengers in Croatia is regulated by the provisions of the Obligations Act of 2005 providing for the contracts of passenger transport, since, so far, there is no *lex specialis* applying to road transport. Among other things, these provisions recognise carriers' rights to the limitation of liability for property and non-property damages suffered by passengers, such as death, bodily injury or impairment of health. However, information regarding the amounts can be found in other acts or international conventions. According to the CVR Convention providing for the international transport of passengers, the specific amounts of limitation are expressed in Germinal francs which can be calculated in two ways: through the stock-exchange price of gold or through the value of a special drawing right (SDR). In the case of the latter method, the limitation amounts in SDRs, envisaged in the CVR Protocol of 1978 (still not effective), must be applied. The amounts calculated by the first method practically annul the right of carriers to any limitation, whereas the amounts calculated by the second method are more than ten times smaller and constitute a realistic and acceptable possibility of limiting liability with respect to the achievable amounts for similar events in Croatia. Such liability of carriers is covered by compulsory insurance of auto-liability up to the minimum premium provided in the law. This amount (about EUR 900,000) is far from sufficient to cover big accidents involving an average-sized coach full of passengers (50 passenger seats). For the remaining amount of damage, the carrier is liable alone. In this paper, it is recommended to contract voluntary insurance against liability arising from transport activity, or to contract auto-liability insurance of a higher amount. In addition, according to the new Compulsory Insurance in Traffic Act, every passenger, cumulatively with this right arising from a transport contract, exercises his or her right to a premium on the basis of the compulsory insurance of passengers in public transport amounting to a range from EUR 5.5 - 11,000 for every injury in the vehicle, regardless of the cause.*

Key words: passengers, road transport, carriers' liability, OA, ACTI, CVR, compulsory insurance, liability insurance, Germinal francs

* Nikoleta Radionov Radenković, Ph. D., Professor, Faculty of Law, University of Zagreb, Trg maršala Tita 14, Zagreb