

Ugovor o prijevozu putnika

Jakopčić, Domagoj

Undergraduate thesis / Završni rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Economics and Business / Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:148:924011>

Rights / Prava: [Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 Unported/Imenovanje-Nekomercijalno-Dijeli pod istim uvjetima 3.0](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-05-20**



Repository / Repozitorij:

[REPEFZG - Digital Repository - Faculty of Economics & Business Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet
Preddiplomski stručni studij
Poslovna ekonomija-smjer Turističko poslovanje

UGOVOR O PRIJEVOZU PUTNIKA
(PASSENGER TRANSPORT CONTRACT)

Završni rad

Student: Domagoj Jakopčić
JMBAG studenta: 0067572691
Mentor: doc. dr. sc. Zvonimir Šafranko

Zagreb, kolovoz, 2023.

SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
1.1. Predmet rada.....	1
1.2. Cilj rada.....	1
1.3. Metodologija rada	1
1.4. Struktura rada	1
2. Općenito o ugovoru o prijevozu putnika	3
2.1. Pojam i temeljne karakteristike	3
2.2. Općenito o pravima prijevoznika i putnika.....	3
3. Pojam i karakteristike ugovora o prijevozu cestom	6
3.1. Pravni izvori - CVR	9
3.2. Odgovornosti prijevoznika i putnika.....	11
4. ŽELJEZNIČKI PRIJEVOZ PUTNIKA	14
4.1. Pravni izvori - Bernska konvencija (COTIF).....	16
4.2. Odgovornosti prijevoznika i putnika.....	18
5. POMORSKI PRIJEVOZ PUTNIKA	20
5.1. Pravni izvori - Atenska konvencija	22
5.2. Odgovornosti prijevoznika i putnika.....	23
6. ZRAČNI PRIJEVOZ PUTNIKA	28
6.1. Pravni izvori - Montrealska konvencija	29
6.2. Odgovornosti prijevoznika i putnika.....	31
7. ZAKLJUČAK.....	34
LITERATURA	38

1. UVOD

1.1. Predmet rada

Tema ovog završnog rada jest ugovor o prijevozu putnika. Obzirom da je prijevoz putnika važan ne samo za turizam, nego i ekonomiju svake države, prijevoz putnika definiran je i pravnim aspektom te su pojedine odredbe konvencija o zračnom, cestovnom, željezničkom i pomorskom prijevozu iznimno bitne za problematiku ovog rada. Ovaj će rad pružiti uvid u Montrealsku, Bernsku i Atensku konvenciju.

1.2 Cilj rada

Cilj ovog završnog rada je uvidjeti odgovornost prijevoznika prema putnicima i prtljagi te utvrditi razlike i odstupanja u odgovornosti po vrstama prijevoza te provesti analizu navedenih konvencija o prijevozu putnika, dobiti kvalitetan uvid u njihove mehanizme, baviti se pravima i odgovornosti putnika, kao i sa odgovornosti prijevoznika.

1.3 Metodologija rada

Znanstvene metode koje su korištene u ovom radu su sljedeće: metoda analize, metoda sinteze, metoda kompilacije, komparativna metoda, metoda dedukcije, deskriptivna metoda te metoda indukcije.

1.4 Struktura rada

Ovaj završni rad sastoji se od 7 poglavlja. U uvodu se definira cilj istraživanja te su pritom određene metode kojima je rad kreira, te se izlaže njegova struktura. Drugi dio rada bavi se definicijom, kao i pojmom i osnovnim karakteristikama Ugovora o prijevozu putnika, te su

dijelovi Zakona o obveznim odnosima analizirani da bi se dobio temeljit uvid u određene odredbe Ugovora o prijevozu. Treći dio bavi se cestovnim prijevozom, definicijama i obilježjima, kao i Konvencijom o ugovoru u međunarodnom cestovnom prijevozu putnika i prtljage.

Četvrto poglavlje rada bavi se željezničkim prijevozom putnika, značaju ove vrste prijevoza, ali njegovim i prednostima i nedostacima te se analiziraju odredbe Bernske konvencije. U petom poglavlju govori se o pomorskom prijevozu putnika te se analizira Atenska konvencija iz 1974. godine o prijevozu putnika.

Šesti dio ovog rada bavi se pitanjima i materijom zračnim prijevozom putnika. Proučava se ova vrsta prijevoza te se analizira njena važnost, kao i utjecaj koji ima na razvoj turizma i na proces globalizacije općenito. Sedmi, i posljednji dio je zaključak i iznosi završna razmišljanja.

2. Općenito o ugovoru o prijevozu putnika

2.1. Pojam i temeljne karakteristike

Postojeći Zakon o obveznim odnosima vrlo precizno definira Ugovor o prijevozu i navodi da Ugovorom o prijevozu prijevoznik preuzima obvezu prevesti na određeno mjesto neku osobu, odnosno stvar, dok putnik, tj. pošiljatelj preuzima obvezu da mu za takvu uslugu i plati dogovorenu naknadu.

Ona osoba koja se bavi prijevozom kao svojim redovitim poslovanjem, ali i bilo koja druga osoba koja preuzima obvezu izvršavanja usluge prijevoza za određenu naknadu smatra se prijevoznikom. Isto tako, prijevoznik je dužan primiti svaku onu osobu te stvar koji su u skladu s definiranim i objavljenim općim uvjetima.¹

Ako nastupi takav slučaj da prijevozna sredstva kojima određeni prijevoznik raspolaže nisu dovoljna za izvršenje zahtijevanih, odnosno ugovoreni prijevoza, pravo prvenstva imaju osobe te stvari za koje je to postojećim posebnim propisima definirano, te se onda nakon toga pravo prvenstva određuje prema redu zahtjeva.

2.2. Općenito o pravima prijevoznika i putnika

Svakako je potrebno istaknuti i činjenicu da se između istodobnih zahtjeva prvenstvo određuje prema kriteriju veće duljine prijevoza. Važno je napomenuti da putnik ima pravo odustati od ugovora prije nego što počne njegovo ispunjenje, ali je tada putnik obavezan naknaditi štetu koju bi prijevoznik pretrpio zbog tog odustajanja.

Ipak, u slučaju da prijevoznik neće ili ne može izvršiti ugovoreni prijevoz te ako s početkom prijevoza kasni u takvoj mjeri da druga strana više nema nikakvog interesa za

¹ Zakon o obveznim odnosima, Hrvatski sabor, (N.N. 35 / 2005). čl. 661.-čl.697.

dogovoreni prijevoz, tada putnik ima pravo odustati od ugovora te tražiti povrat već plaćene naknade.

Visina naknade za prijevoz, u slučaju da je već definirana tarifom, nikada ne može biti ugovorena za veću naknadu, a ako iznos naknade za prijevoz nije određen tarifom niti ugovorom, prijevoznik ima pravo na dobivanje uobičajene naknadu za takvu vrstu prijevoza. Za ostala pitanja se na odgovarajući način primjenjuju odredbe o naknadi kao kod sklapanja ugovora o djelu.²

Prijevoznik također ima i obvezu da prijevoz osoba obavi sigurno i to s prijevoznim sredstvom koje je definirano ugovorom o prijevozu te uz uvjete zadovoljavajuće udobnosti uz onu razinu higijene koji se prema vrsti prijevoznog sredstva i udaljenosti određenog puta smatraju neophodnim.

Nadalje, prijevoznik ima obvezu osigurati putniku ono mjesto i u onom prijevoznom sredstvu kako je to već ranije i ugovoreno. Odgovornost prijevoznika za zakašnjenje pobliže je definirana u Zakonu o obveznim odnosima. U tom se Zakonu navodi da je prijevoznik obavezan svoje putnike prevesti do određenog mjesta na vrijeme i da odgovara za moguću štetu koja je putniku nastala radi zakašnjenja.

Ipak, u slučaju da je do navedenog zakašnjenja došlo zbog određenih uzroka koje prijevoznik nikako nije mogao spriječiti čak niti pažnjom dobrog stručnjaka, prijevoznik se tada ne smatra krivim za eventualno nastalu štetu. Važno je istaknuti i da iznos naknade štete nikada ne može biti viši od iznosa koji je definiran zakonom, odnosno međunarodnim ugovorima.

Potrebno je napomenuti da se prijevoznik smatra odgovornim za sigurnost putnika od trenutka početka pa do završetka prijevoza, u što ulazi i vrijeme ulazanja i izlaska iz vozila, te se to odnosi i na naplatni, ali i na besplatan prijevoz. Pri tome prijevoznik ima obvezu kompenzirati imovinsku i neimovinsku štetu do koje dolazi oštećenjem zdravlja, ozljedom te smrću putnika.

² <https://www.zakon.hr/z/75/Zakon-o-obveznim-odnosima>, pristupljeno 19.08.2023.

Ipak, prijevoznik nije dužan nadoknaditi štetu u slučaju da je ona uzrokovana određenom radnjom putnika, odnosno uzrokom koji se nije mogao predvidjeti, niti izbjeći. U slučaju da štetu nije prouzročio namjerno, odnosno krajnjom nepažnjom, prijevoznik ima obvezu naknaditi štetu i to do onog iznosa koji je predviđen zakonom, odnosno relevantnim međunarodnim ugovorima.

Pri tome se ne smije zaboraviti da bilo koje odredbe ugovora, kao i općih uvjeta prijevoza, tarifa te bilo kojeg drugog općeg akta kojima se ta odgovornost smanjuje su ništetne. Svu prtljagu koja je prijevozniku predana za prijevoz, prijevoznik ima obvezu prevesti u isto vrijeme kada prijevozi i putnika te mu tu prtljagu predati nakon što je došlo do završetka prijevoza.³

³ Zakon o obveznim odnosima, Hrvatski sabor, (N.N. 35 / 2005). čl. 661.-čl.697.

3. Pojam i karakteristike ugovora o prijevozu cestom

U današnje vrijeme cestovni prijevoz putnika svakako predstavlja najmasovniji oblik na području turističkog prijevoza te ima izuzetno veliki značaj za razvoj turizma, a pri tome treba imati na umu da bi i raznovrsnost kompletne turističke ponude bila na osjetno nižoj razini kada se ne bi koristili automobili, autobusi, pa i druga dostupna sredstva cestovnog prijevoza.

Ovakav status cestovni promet može prvenstveno zahvaliti velikoj elastičnosti, koja je prije svega vidljiva u velikoj mogućnosti biranja vremena starta te završetka putovanja, ali i odabira trase kojom će se vozilo kretati već od početne točke pa sve do krajnjeg odredišta, kao i mjestima usputnih postaja te mogućnosti biranja koliko će određeno zaustavljanje vremenski trajati.

Iznimna razina važnosti cestovnog prometa vidljiva je također i u činjenici da takav promet omogućuje dostupnost čak i onim mjestima do kojih se ne može stići drugim prometnim sredstvima. Naime, bez postojanja adekvatnog i učinkovitog cestovnog prometa i sama organizacija prometnog lanca bila bi teško ostvariva, iz razloga što se svi vremenski te lokacijski nerazmjeri mogu nadvladati isključivo cestovnim vozilima.

U usporedbi s drugim oblicima prijevoza, može se doći do zaključka da je putovanje poprilično udobno te vrlo brzo, nerijetko i jeftino, a treba istaknuti i da kod cestovnog prijevoza ne postoji potreba za presjedanjem te da je moguće uživati u ljepotama prirode i krajolika i tijekom samog trajanja putovanja.⁴

U popriličnoj mjeri ga definiraju značajke koje ponajprije ovise o vrsti određenog cestovnog vozila, kao i o postojećoj lokalnoj infrastrukturi te specifičnim karakteristikama

⁴ Mrnjavac E.: "Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment", Opatija 2006. , str. 106-107

prisutnim u turističkoj potražnji. Cestovni putnički prijevoz dijeli se prvenstveno na sljedeće kategorije: ⁵

1. autobusni prijevoz,
2. prijevoz vlastitim prometnim sredstvima,
3. prijevoz iznajmljenim prometnim sredstvima,
4. taksi prijevoz,
5. ostali oblici cestovnog prijevoza.

Kada se govori o Republici Hrvatskoj potrebno je istaknuti da činjenica da ona predstavlja prilično specifičan dio europskog prostora po svojoj geografskoj raznolikosti, što se onda i u značajnoj mjeri reflektira i na njena geoprometna obilježja. Naime, Hrvatska je jedina srednjoeuropska i panonsko-podunavska te jadransko-mediteranska država.

Ključni i dominantni međunarodni prometni pravci povezuju područje Srednje Europe s Mediteranom i dalje sa područjem Jugoistočne Europe, a enormno veliki potencijal prometnog razvoja Republike Hrvatske vidljiv je i u privlačenju važnih prometnih tokova na međunarodnim pravicima koji povezuju pribaltičko područje na sjeveru Europe sa područjem Mediterana.

Mreže autocesta na području Republike Hrvatske:

- A1 Zagreb - Split – Dubrovnik
- A2 Zagreb – Macelj
- A3 Bregana - Zagreb – Lipovac
- A4 Zagreb – Goričan
- A5 Beli Manastir - Osijek – Svilaj
- A6 Bosiljevo – Rijeka
- A7 Rupa – Rijeka
- A8 Kanfanar - Pazin – Matulji
- A9 Umag - Kanfanar – Pula

⁵ Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, Hrvatski sabor, (N.N. 82/2013)

- A10 Granica Republike BiH – Čvorište Ploče
- A11 Zagreb – Velika Gorica – Sisak.

Potrebno je ovdje istaknuti i činjenicu da je Republika Hrvatska u prometno-geografskom kontekstu izuzetno bitan dio mosta između 3 kontinenta, odnosno Europe, Afrike i Azije. Isto tako, za promet važnu ulogu u svakom slučaju ima i Jadransko more, čija je sjeveroistočna obala gotovo u potpunosti integralni dio Republike Hrvatske, povezuje Hrvatsku sa svim morima svijeta.

Temeljna i najzastupljenija grana prijevoza putnika cestovnim putem je u svakom slučaju autobusni prijevoz, koji se pobliže definira Zakonom o pružanju usluga u turizmu, člankom 46. te Uredbom (EU) broj 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o pravima putnika u autobusnom prijevozu i izmjeni Uredbe (EZ) broj 2006/2004.⁶

Postoje različite vrste autobusa, njihova klasifikacija je sljedeća:⁷

1. minibus,
2. standardni, odnosno klasični autobus,
3. zglobni (harmonika) autobus (s jednim ili dva zgloba),
4. autobus na kat, tj. katni autobus,
5. ostale vrste autobusa, poput primjerice autobusa na polukat i autobusa za posebne namjene.

Minibus predstavlja najmanje cestovno javno prijevozno sredstvo čija visina omogućuje stajanje putnika tijekom vožnje. Ono što u slučaju minibusa svakako predstavlja specifičnost je to što se uglavnom koristi na linijama u centralnom gradskom prostoru relativno velike gustoće gdje je frekvencija putnika vrlo učestala dok je istovremeno intenzitet putničkih tokova osjetno manji, kao i na prigradskom području gdje služi kao dodatak prigradskoj željeznici.

⁶ Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, Hrvatski sabor, (N.N. 82/2013)

⁷ <https://www.prometna-zona.com/autobusi/>, pristupljeno 19.08.2023.

Standardni autobus je vrsta cestovnog vozila koje se za prijevoz gradskih i prigradskih putnika u svijetu prije svega upotrebljava radi svojih zadovoljavajućih tehničkih i ekonomsko-organizacijskih značajki te je daleko najrasprostranjeniji od svih navedenih vrsta autobusa.

Istovremeno, autobus na kat je najviše prijevozno sredstvo koga čine dva putnička prostora koji su povezani sa jednim ili dva stepeništa u jedinstvenu cjelinu. Temeljni nedostatak autobusa na kat je što nagla skretanja pri velikim brzinama mogu u određenim situacijama čak dovesti i do prevrtanju vozila. Prednost je što je kod autobusa na kat u značajnoj mjeri uvećan prijevozni kapacitet autobusa bez uvećanja zauzetosti prometne površine u odnosu na klasični autobus.

3.1.Pravni izvori - CVR

Konvencija o ugovoru u međunarodnom cestovnom prijevozu putnika i prtljage (CVR) datira od 1. ožujka 1973. godine. Navedena konvencija odnosi se na sve ugovore vezane za prijevoz putnika kao i njihove prtljage i cestovnih vozila, u slučaju da je u ugovoru predviđeno da se prijevoz provodi na području najmanje dvije zemlje te da se polazište i krajnja destinacija nalaze na području jedne od ugovornih zemalja neovisno o tome gdje se nalazi sjedište ili kojeg su državljanstva ugovorne strane.⁸

Područje primjene ove konvencije uključuje sljedećih 9 zemalja:

1. Bosna i Hercegovina,
2. Hrvatska,
3. Češka,
4. Latvija,
5. Crna Gora,
6. Moldavija,
7. Srbija,

⁸ <https://digarhiv.gov.hr/arhiva/263/33320/www.hidra.hr/hidrarad/pobirac-upload/murh/000231.pdf>, pristupljeno 21.08.2023.

8. Slovačka,

9. Ukrajina.

U slučaju da se na nekim dijelovima trase cestovni prijevoz prekida te da se koristi druga vrsta transporta ova je Konvencija i dalje primjenjiva na dijelove puta koji se obavljaju cestovnim prijevozom, čak i u slučaju da nije riječ o međunarodnom prijevozu nego o prijevozu unutar teritorija jedne države.

Nadalje, prema ovoj konvenciji prijevoznik ima odgovornost ne samo za djela nego i za moguće propuste svojih agenata kao i svih drugih osoba čije usluge koristi prilikom izvršavanja svojih obaveza iz ugovora o cestovnom prijevozu u slučaju kada navedeni agenti djeluju unutar okvira svojeg zaposlenja.⁹

Kada se govori o pravnim izvorima, potrebno je svakako istaknuti i postojanje Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR) iz 1956. godine koja je prethodila Konvenciji o ugovoru u međunarodnom cestovnom prijevozu putnika i prtljage (CVR) od 1. ožujka 1973.

Kada se spominje Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom, potrebno je napomenuti da postoji i Protokol o izmjeni CMR, datira iz 1978. godine, koji je stupio na snagu 1980., dok je Republika Hrvatska ratificirala 2016. Godine, a koje je stupilo na snagu 2017.

Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom predstavlja je prije svega konsenzualan ugovor o prijevozu, koja je imala za temeljni cilj raditi na sprječavanju nelojalne konkurencije dok je primjena ove konvencije bila isključivo na međunarodni prijevoz.

⁹ Ibid

3.2. Odgovornosti prijevoznika i putnika

Kada se govori o odgovornosti prijevoznika potrebno je posebno istaknuti da prijevoznik snosi odgovornost za određeni gubitak kao i za štetu nastalu zbog smrti, tjelesne ozljede ili bilo kakvog oštećenja fizičkog i psihičkog zdravlja putnika koje bi nastupilo kao posljedica nesreće vezano za prijevoz te koja je nastala dok se putnik nalazio u vozilu ili se u njega ukrcavao ili iskrcavao.

Prema CVR konvenciji prijevoznik će biti oslobođen od odgovornosti kada nastupi slučaj gdje su nastupile takve okolnosti koje prijevoznik, ulaganjem one količine opreza i pažnje koja se u konkretnim okolnostima tog slučaja od njega zahtijevala, nije mogao izbjeći te čije posljedice ni na koji način nije mogao spriječiti.

Istovremeno, važno je napomenuti da se prijevoznik ne može osloboditi odgovornosti zbog određenog fizičkog odnosno psihičkog nedostatka vozača te se ne može osloboditi odgovornosti zbog kvara na vozilu ili zbog neispravnosti vozila kao niti zbog određene pogreške osobe od koje je iznajmio svoje vozilo da bi izvršio dogovorenu uslugu prijevoza.

Maksimalni iznos naknade koju je prijevoznik dužan isplatiti u vezi sa tim događajem ne može biti veća od 250 000 švicarskih franaka za jednog oštećenika. Isto tako, svaka država ugovornica može odrediti nižu granicu maksimalne naknade ili s druge strane takvu granicu uopće ne odrediti.

Prema CVR konvenciji prijevoznik je taj koji snosi punu odgovornost u slučaju gubitka ili štete pretrpljene zbog nestanka ili oštećenja prtljage. Nadalje, prijevoznik je odgovoran za prtljagu koja mu je predana od trenutka kada je preuzeo prtljagu do njezine dostave ili predaje prtljage na čuvanje.

Prijevoznik je isto tako odgovoran za svaku prtljagu dok god se ona nalazi u vozilu. Ipak, u slučaju da nastupi krađa ili gubitak koji nisu u direktnoj vezi sa nesrećom, prijevoznik će se smatrati odgovornim isključivo u slučaju da mu je navedena prtljaga bila predana na čuvanje.

Što se tiče obveza koje su definirane na području autobusnog prijevoza, valja istaknuti da je putnik taj koji ima obvezu brinuti se da na polaznom stajalištu ili međustajalištima uđe u željeni autobus koji prometuje na liniji te također da na svojem ciljanom stajalištu iziđe iz autobusa.¹⁰

Prijevoznik, s druge strane, ima definiranu obvezu zaustaviti autobus zbog ulaska, odnosno izlaska putnika na autobusnim kolodvorima, autobusnim terminalima i onim autobusnim stajalištima koja su navedena u postojećem voznom redu. Svi putnici moraju posjedovati valjanu kartu koju su dužni pokazati na zahtjev vozača, odnosno kontrolora.

Navedene putničke karte vrijede za vožnju na dan i sat koji je naznačen na takvoj voznoj karti. U slučaju da putnik kupuje voznu kartu u autobusu na autobusnim kolodvorima uz cijenu same vozne karte moguće je naplatiti i cijenu određene kolodvorske usluge na tom autobusnom kolodvoru.

Tijekom putovanja službeno osoblje prijevoznika ima pravo isključiti putnika iz putovanja na prvoj postaji ako putnik ozbiljno narušava red i mir u autobusu, odnosno ugrožava sigurnost prometa te konstantno ometa vozno osoblje u njihovom radu. U slučaju da putnik grubom nepažnjom, namjerno ili iz nehata uprlja autobus, ima obvezu prijevozniku kompenzirati nastalu štetu u iznosu realnih troškova čišćenja tog autobusa.

Isto tako, putnik ima obvezu prijevozniku u potpunosti kompenzirati nastalu štetu koju je izazvao svojom krivnjom na autobusu, autobusnom kolodvoru, autobusnim terminalima,

¹⁰ Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, Hrvatski sabor, (N.N. 82/2013)

kao i na drugim objektima u vlasništvu prijevoznika. Za ručnu prtljagu isključivu odgovornost snosi putnik tako da prijevoznik ne odgovara putniku za nastalu štetu zbog oštećenja.¹¹

Putnicima se iz navedenih razloga savjetuje da ručnu prtljagu za vrijeme svakog izlaska iz autobusa uzmu sa sobom i ne ostavljaju u autobusu. Ako tijekom vožnje dođe do kvara na autobusu, prijevoznik je dužan osigurati nastavak putovanja drugim autobusom od mjesta na kojem je nastao kvar autobusa, odnosno prijevoz od mjesta gdje je došlo do kvara autobusa do primjerenog mjesta čekanja, odnosno do lokacije kolodvora od kojeg putnik može nastaviti putovanje.

¹¹ Zakon o obveznim odnosima, Hrvatski sabor, (N.N. 35 / 2005). čl. 698.

4. ŽELJEZNIČKI PRIJEVOZ PUTNIKA

Pojam željezničkog prijevoza prvenstveno se odnosi na proces premještanja, tj. transfera osoba te stvari vožnjom po tračnicama. Temeljna podjela željezničkog prometa je podjela na putnički i teretni. Redovni željeznički promet obavlja se putem upotrebe voznog reda, odnosno tablice, gdje su točno popisani datumi i vremena polaska, te prolaska i dolaska vlakova.

Izvanredni promet obavlja se prema potrebi, vodeći se posebnim odobrenjima i naputcima. ovisno o potrebi. Temeljno prometno sredstvo željezničkog prijevoza svakako je vlak. Nadalje, ovisno o vrsti prometa, upotrebljavaju se putnički vlakovi i teretni vlakovi. Za potrebe teretnog prometa pristupa se slaganju vlaka, koji uključuju teretne vagone i lokomotivu.

Za potrebe putničkog prometa se koristi vlak od putničkih vagona i lokomotive, te u velikoj mjeri motorni vlak. Jedna od ključnih prednosti željezničkog prijevoza su značajni kapaciteti prihvata putnika, relativno niski troškovi transporta, kao i znatno manja razina onečišćenja okoliša.

Isto tako, u prijevozu putnika željeznicom ozbiljna pozornost se poklanja pitanju razine udobnosti putnika, kao i prihvatljivoj cijeni te osiguravanju blizine željezničkog kolodvora centru grada, što svakako predstavlja izuzetno bitnu prednost u odnosu na primjerice zračni prijevoz gdje aerodromi mogu biti udaljeni 20, 30, pa i 50 kilometara od centra grada, odnosno željene destinacije.

Istovremeno, postoje i određeni ozbiljni nedostaci vezano za ovaj oblik prijevoza, pa tako prosječna brzina se kreće u rasponu od 30 do 40 km na sat uzrokuje temeljni problem kod

prijevoza putnika, prvenstveno zbog toga što je velikoj većini putnika brzina i točnost jedan od najbitnijih čimbenika.¹²

Kada se govori o nedostacima željezničkog prijevoza, potrebno je istaknuti da se putnici vrlo često žale na poprilično kašnjenje vlakova, na loše higijenske uvjete u vlakovima, kao i na iritantno ponašanje i kroničnu neljubaznost osoblja, te na loše informiranje putnika o eventualnim promjenama u rasporedu.

Isto tako, zbog tih nedostataka sve više je vidljiv ozbiljan gubitak tržišnog udjela u putovanjima željeznicom, te je iz navedenog razloga Europska Unija donijela i definirala različite ciljeve koji bi trebali postići da željeznički promet ponovno stekne dobar položaj na tržištu prijevoza putnika.¹³

Temeljni ciljevi su sljedeći:¹⁴

1. otvoriti tržišta Europske Unije za željeznicu
2. razviti željezničku infrastrukturu koja bi pomogla u omogućavanju postizanja većih brzina vlakova
3. kvalitetna povezanost sa zemljama koje se nalaze izvan Europe
4. definirati uvjete prema kojima bi se moglo koristiti postojeće državne potpore.

Od izuzetne je važnosti napomenuti da je s ciljem ojačavanja razine zaštite korisničkih prava putnika u željezničkom prijevozu kao ugovorno slabije strane, ali i povećanja razine kvalitete i efikasnosti putničkih usluga, Europska Unija donijela Uredbu 1371/2007/21 koja je danas temeljni pravni izvor vezano za uređenje predmetne materije.

¹² Mrnjavac E.: "Promet u turizmu", Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2006. , str. 115-116

¹³ Page, S.J. (2009). : "Transport and Tourism: global perspectives", Pearson Prentice Hall, 3rd ed., Harlow, England

¹⁴ Ibid

4.1. Pravni izvori - Bernska konvencija (COTIF)

S ciljem regulacije pravnih odnosa između putnika i prijevoznika na području željezničkog prijevoza, 9. 5.1980. godine donesena je Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF), te ona uz Zakon o obveznim odnosima najzornije ukazuje na obveze i prava obje ugovorne strane.

Tijekom mjeseca lipnja 1999. godine Zastupnički dom Hrvatskoga državnog sabora ratificirao je Protokol o donesenim izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980., takozvani Protokol 1999., koji je potpisan u Vilniusu u Litvi 3. lipnja 1999.¹⁵

Ugovorom o prijevozu prijevoznik preuzima prijevoz putnika, a ako je izvedivo i prijevoz prtljage, a u nekim slučajevima i vozila, do ugovorene destinacije, kao i isporuku prtljage i vozila na lokaciji odredišta. Sam ugovor o prijevozu potrebno je potvrditi s kartom ili više karata koje su izdane putniku. Navedene karte ujedno predstavljaju i dokaz o zaključivanju te sadržaju ugovora o prijevozu.

Na karti željezničkog prijevoza treba biti upisano sljedeće:¹⁶

1. prijevoznik, odnosno prijevoznici,
2. izjava da je prijevoz podređen, bez obzira na bilo kakvu suprotnu klauzulu, navedenim pravilima, što se označava akronimom CIV,
3. svaka druga izjava potrebna kao dokaz o zaključenju i sadržaju ugovora o prijevozu te koja daje pravo putniku da se pozove na prava koja proizlaze iz takvoga ugovora.

Putnik ima pravo da sa sobom uzme one predmete sa kojima se može jednostavno i lagano rukovati, poput priručne prtljage, pa i žive životinje, što je u skladu s Općim uvjetima prijevoza. Nadalje, putnik može sa sobom ponijeti i velike predmete, što je u skladu s posebnim odredbama, koje su sadržane kod Općih uvjeta prijevoza. Ipak, oni predmeti i

¹⁵ Zakon o potvrđivanju Protokola od 3. lipnja 1999. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine, Hrvatski sabor, (N.N. 12/2000)

¹⁶ Ibid

životinje koji mogu zasmetati, odnosno ozbiljnije uznemirivati putnike te izazvati određenu štetu, neće biti dopušteni.¹⁷

Sama potvrda o predaji prtljage predstavlja valjani dokaz o predaji prtljage, kao i o dogovorenim uvjetima prijevoza. U slučaju da nema nikakvih dokaza o suprotnom, pretpostavlja se da je predana prtljaga, u trenutke kada je preuzima prijevoznik, u evidentno dobrom stanju, kao i to da je broj te količina predmeta prtljage u skladu sa stavkama u potvrdi o predanoj prtljazi.

Kada se govori o pravnim izvorima, potrebno je istaknuti i Uredbu 1371/2007, kojom se definiraju sljedeća pitanja:¹⁸

1. Odgovornost željezničkog prijevoznika u slučaju nastupanja tjelesne ozljede i/ili smrti putnika,
2. Osiguranje odgovornosti željezničkog prijevoznika za navedene štete,
3. Prava putnika u slučaju kašnjenja,
4. Pružanje zaštite i pomoći osobama s invaliditetom te 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 te tijela javne vlasti da osiguraju sigurnost na željezničkim postajama, općenita pravila za provedbu, kao i rješavanje mogućih pritužbi.

¹⁷Zakon o potvrđivanju Protokola od 3. lipnja 1999. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF); Jedinstvena pravila glede ugovora o međunarodnom željezničkom prijevozu putnika, Naslov I, Članak 7.

¹⁸ Čl. 1. Uredbe 1371/2007.

4.2. Odgovornosti prijevoznika i putnika

Prijevoznik prema propisima preuzima odgovornost za nastali gubitak, odnosno štetu koja će proizaći iz slučaja usmrćenja, osobne povrede, kao i raznih drugih tjelesnih te mentalnih povreda putnika, koja je direktna posljedica nezgode zbog prometovanja željeznice te koja je nastala dok se putnik nalazio u željezničkom vozilu, ulazio ili izlazio iz njega, neovisno o postojećoj željezničkoj infrastrukturi.

Prijevoznik se oslobađa odgovornosti za nastali gubitak, odnosno štetu, u sljedećim slučajevima: ¹⁹

1. u slučaju da je nezgoda izazvana onim skupom okolnosti koje nisu direktno vezane uz željeznički promet i koje prijevoznik, unatoč tome što se maksimalno pobrinuo koliko je u danim okolnostima potrebno, nije mogao izbjeći i čije posljedice nije ni na koji način mogao spriječiti,
2. u mjeri u kojoj je za nezgodu kriv putnik,
3. u slučaju da je nezgoda posljedica ponašanja treće osobe i koje prijevoznik, bez obzira na to što se pobrinuo, koliko je u postojećim okolnostima potrebno, nije mogao izbjeći i čije posljedice nije nikako mogao spriječiti.

Nadalje, vrste željezničkog prijevoza na koje se primjenjuju odredbe Uredbe 1371/2007 su sljedeće:

1. prijevoz unutar područja Europske Unije, koji obavlja željeznički prijevoznik, gdje se može raditi o jednom prijevozniku ili više njih, s licencom Europske Unije koja je izdana u skladu s Direktivom Vijeća 95/18/EZ. Pod prijevozom unutar područja Europske Unije podrazumijevaju se svi prijevozi, neovisno o tome da li je riječ o domaćem prijevozu unutar jedne zemlje članice Europske Unije ili o prijevozu između dviju ili više zemalja članica,
2. prijevoz prema trećim zemljama, odnosno prijevoz iz tih zemalja s kojima je Europska Unija sklopila ugovor o željezničkom prijevozu.

¹⁹ Zakon o potvrđivanju Protokola od 3. lipnja 1999. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF); Naslov IV., Odgovornost prijevoznika, Poglavlje I., Članak 26.

Ipak, potrebno je spomenuti i da svaka zemlja članica Europske Unije može u određenom slučaju odlučiti o izuzeću od primjene odredaba Uredbe na domaće usluge željezničkog prijevoza te za razne usluge gradskog, prigradskog, kao i regionalnog željezničkog putničkog prijevoza.

Prilikom odluke o izuzeću zemlje članice moraju uvažavati ova mjerila: udaljenost, frekventnost spomenutih usluga, broj planiranih postaja, upotrijebljeni vozni park, princip izdavanja putnih karata, fluktuacije broja putnika između usluga u razdoblju najgušćeg prometa i izvan tog razdoblja, šifre vlakova i vozne redove. Izuzeće od primjene odredbi Uredbe može trajati u razdoblju od maksimalno petnaest godina.²⁰

²⁰ Primjenjuju se definicije iz Direktive Vijeća 91/440/EZ.

5. POMORSKI PRIJEVOZ PUTNIKA

U prošlosti je prije svega zbog pomorstva i plovidbe otkriveno i detaljno istraženo veliko prostranstvo koje se rastprostiralo na više kontinenata, a s vremenom je također i organiziran prijevoz putnika do velikog broja preookeanskih destinacija. Međutim, u današnje vrijeme radi brzog rasta i razvoja zračnog prometa, pomorski prijevoz više nema dominantnu poziciju na području prijevoza.

Prije svega zbog osjetno manjih troškova prijevoza, pomorski prijevoz nastavlja obavljati zadaću na globalnim robnim tokovima kao primarni provoditelj robne razmjene te rasta nacionalnih gospodarstava, ali je istovremeno kada je riječ o prijevozu putnika prvenstveno limitirano na linijski servis na kratkim i kraćim udaljenostima, kao i na izlete te na kružna putovanja.

Važno je istaknuti da je sam ugovor o prijevozu putnika morem je jasno definiran u Pomorskom zakoniku, preciznije u njegovom člankom 599. ovim riječima: “Ugovorom o prijevozu putnika prijevoznik se obvezuje putnika prevesti brodom, a putnik platiti prevozninu.”²¹

Isto tako, u Pomorskom zakoniku su jasno nabrojani bitni elementi ugovora o prijevozu putnika, a ti elementi su sljedeći:

1. prijevoznik,
2. putnik,
3. prijevoz brodom,
4. prevoznina,
5. prijevozni put.

²¹ <https://www.zakon.hr/z/310/Pomorski-zakonik>, pristupljeno 23.08.2023.

Pod pojmom putnik smatra se svaka ona osoba koja se zatekne na određenom pomorskom objektu uz jasnu iznimku djece koja su mlađa od jedne godine života, kao i onih osoba koje su zaposlene na brodu u bilo kojoj funkciji i na bilo kojem radnom mjestu. Konkretnije, svaki pojedinac kojeg se prevozi brodom temeljem ugovora o prijevozu putnika, odnosno osoba koja prati vozilo te žive životinje koje se prevoze temeljem ugovora o prijevozu stvari smatrati će se putnikom.

Ovdje je potrebno napomenuti da je prisutna vrlo ozbiljna i opipljiva razlika između pravne osobe prijevoznika te stvarnog prijevoznika. Naime, prijevoznikom se smatra ona strana koja sklapa, odnosno potpisuje određeni ugovor, dok je stvarni prijevoznik ustvari taj koji provodi sam prijevoz, pa on može biti ili pravi vlasnik plovila, može biti naručitelj i brodar, pa je samim time isto solidarno odgovoran.

Važna stavka je svakako i vrijeme prijevoza, koje se prema pomorskom zakoniku, može promatrati na sljedeće načine: ²²

1. vrijeme koje putnik provede na brodu,
2. vrijeme trajanja radnji ukrcavanja i iskrcavanja,
3. sporedni prijevoz.

Prevoznina predstavlja određenu naknada koju je putnik dužan isplatiti prijevozniku na ime usluge prijevoza, no u slučaju da se prijevoz izvrši bez da se naplati prevoznine, navedeni će se prijevoz smatrati besplatnim prijevozom, pa se tada primjenjuje Zakon o obveznim odnosima, vezano za pitanje odgovornosti prijevoznika za nastalu štetu radi smrtnog slučaju te tjelesnih ozljeda putnika.

Nadalje, putna karta predstavlja ispravu o prijevozu putnika, a prijevoznik je taj koji ima obvezu je izdati svakom putniku. Putna karta može glasiti ili na ime putnike, gdje sadrži

²² <https://www.zakon.hr/z/310/Pomorski-zakonik> - Članak 627, pristupljeno 23.08.2023.

njegove osnovne podatke, a može glasiti i na donositelja te se smatra neformalnim pravnim poslom.

5.1. Pravni izvori - Atenska konvencija

Pomorski zakonik iz 2004. godine predstavlja temeljni i najvažniji izvornik pomorskog prava na području Republike Hrvatske. Pomorskim zakonima definiraju se morski i podmorski prostori Republike Hrvatske te se pritom uređuju pravni odnosi u njima, kao i sigurnost plovidbe u unutarnjim morskim vodama te na teritorijalnom moru Republike Hrvatske.

Nadalje, navedenim zakonima se reguliraju i osnovna pitanja vezana za zaštitu i očuvanje prirodnih morskih bogatstava i morskog okoliša, kao i temeljni materijalno-pravni odnosi po pitanju plovnih objekata, ugovorni te ostali obvezni odnosi koji se odnose na brodove, upise plovnih objekata, ograničenje brodareve odgovornosti, ovrha i osiguranja na brodovima.

Pomorski zakonik dijeli se na sljedeće kategorije: ²³

1. pomorsko upravno pravo
2. pomorsko imovinsko pravo
3. ovrha
4. mjerodavno pravo
5. prijelazne i završne odredbe.

U međunarodnom pomorskog prijevozu putnika i prtljage na snazi je od 28. travnja 1989. godine Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, odnosno Atenska konvencija. Atenska konvencija se do sada mijenjala dva puta, i to protokolima koji datiraju iz 1976. i 1990. godine, a obje promjene su bile povezane s pitanjima visine odgovornosti prijevoznika. Republika Hrvatska je potvrdila Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 1997. godine.

²³ https://hr.wikipedia.org/wiki/Pomorsko_pravo, pristupljeno 24.08.2023.

Prema Atenskoj konvenciji prijevoznik je ona osoba koja je sklopila ugovor o prijevozu ili u čije je ime navedeni ugovor sklopljen, bez obzira na to da li je ta osoba uistina obavila prijevoz, ili je taj prijevoz obavio stvarni prijevoznik. Nadalje, za stvarnog prijevoznika se smatra osoba različita od prijevoznika, koja je vlasnik, naručitelj ili brodar broda, te osoba koja zaista obavlja navedeni prijevoz, bilo da ga obavlja u cijelosti ili to čini samo djelomično.

5.2.Odgovornosti prijevoznika i putnika

Temeljna obveza koju prijevoznik preuzima je da bez zakašnjenja i prekida te bez bilo kakvog obilka povrede putnikova tjelesnog integriteta prevede putnika od polazišta do odredišta. Temeljna obaveza putnika je platiti prevozninu. Prijevoz putnika i prtljage predstavlja jedinstveni prijevozno-pravni posao.

Pod pojmom prtljage smatra se svaka ona stvar, što uključuje i vozilo koje se prevozi na temelju ugovora o prijevozu putnika, osim onih stvari i vozila koje se prevoze temeljem sklopljenog ugovora o zakupu, na temelju teretnice, odnosno ugovora koji se prvenstveno odnosi na prijevoz stvari i živih životinja

Pod pojmom ručne prtljage smatra se prtljaga koju putnik drži u svojoj kabini, odnosno prtljaga koju on sam čuva, tj. nadzire, što može uključujući i onu prtljagu koja se nalazi u vozilu ili na vozilu. Pod kategoriju predane prtljage ulazi sva ona prtljaga koju putnik prije početka putovanja predaje prijevozniku na čuvanje u zamjenu za odgovarajuću prijevoznu ispravu.

Ovdje svakako treba spomenuti prijevozne ispravne, odnosno prtljažnicu te potvrdu o prezetim dragocjenostima na čuvanje. Prtljažnica predstavlja ispravu o prijevozu prtljage i ona se izdaje na zahtjev putnika. Prtljažnica treba sadržavati vrstu i broj koleta, primjerice kofer, torba, ruksak, vreća, i sl.

Za nastali gubitak, manjak i oštećenje tereta postoji solidarna odgovornost sljedećih prijevoznika:

1. Koji je sklopio ugovor
2. Za vrijeme čijeg je prijevoza nastala šteta
3. Koji je izdao izravnu teretnicu
4. Koji je predao teret primatelju.

Za zakašnjenje u predaji tereta postoji solidarna odgovornost prijevoznika:

1. Koji je sklopio ugovor o prijevozu
2. Koji je predao teret primatelju.

U slučaju da nastane određeni gubitak koji je pretrpljen zbog gubitka ili oštećenja ručne prtljage, prijevoznik snosi punu odgovornost u situaciji gdje se nezgoda koja je uzorovala navedeni gubitak dogodila zbog krivnje, odnosno zbog nemara prijevoznika. Krivnja, odnosno nemarnost prijevoznika se odnosi na nastale gubitke koji su uzrokovani pomorskom nezgodom.

Prijevoznik je također odgovoran za gubitak koji je nastao zbog gubitka ili oštećenja prtljage različite od ručne prtljage, s izuzetkom slučaja gdje se može dokazati da se određena nezgoda koja je dovela do gubitka dogodila bez bilo kakve krivnje, odnosno nemarnosti prijevoznika.²⁴

Odgovornost prijevoznika za gubitak ili oštećenje ručne prtljage ni u kojem slučaju ne može prelaziti iznos od 2 250 posebnih prava vučenja po zasebnom putniku i po jednom putovanju. Odgovornost prijevoznika za gubitak ili oštećenje vozila, što uključuje svu prtljagu koja se prevozi u određeno vozilu ili na vozilu, ni u kojem slučaju ne može prelaziti iznos od 12 700 posebnih prava vučenja po vozilu i putovanju.

Isto tako, odgovornost prijevoznika za slučaju da dođe do gubitka, odnosno oštećenja prtljage koja se razlikuje od one prtljage koja je popisana u prethodnom stavku ni u kojem

²⁴ Zakon o proglašenju Zakona o potvrđivanju Protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju, Hrvatski sabor, (N.N. 2/2013) - Članak 3. - Odgovornost prijevoznika

slučaju ne može prelaziti iznos od 3 375 posebnih prava vučenja po jednom putniku i prijevozu.

Isto tako, postoji i mogućnost da se prijevoznik i putnik dogovore da se odgovornost prijevoznik smanji za određenu franšizu, koja ne može prijeći 330 posebnih prava vučenja u slučaju da dođe do štete na vozilu te ne može prijeći 149 posebnih prava vučenja po putniku u slučaju gubitka, odnosno oštećenja druge prtljage, te će se navedeni iznos odbiti od gubitka ili oštećenja.²⁵

U slučaju da dođe do gubitka koji je nastao uslijed smrti ili tjelesne ozljede putnika koji su uzrokovani pomorskom nezgodom, prijevoznik snosi odgovornost i to u onolikoj mjeri u kojoj takav gubitak vezano za tog putnika za svaki zasebni događaj ne prelazi iznos od 250 000 posebnih prava vučenja, osim u sljedećim slučajevima, tj. kada prijevoznik može dokazati da je:²⁶

1. nezgoda nastala kao posljedica rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili iznimne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave,
2. nezgoda u potpunosti uzrokovana radnjom, odnosno propustom treće osobe učinjenima s namjerom da se napravi određena šteta.

U slučaju da dođe do gubitka koji je nastao zbog smrti ili tjelesnih ozljeda putnika koji nisu uzrokovani pomorskom nesrećom, prijevoznik snosi odgovornost isključivo u takvim slučaju gdje se nezgoda koja je prouzročila gubitak dogodila zbog krivnje, odnosno zbog nemarnosti prijevoznika.

Potrebno je napomenuti da ovdje sam teret dokazivanja krivnje, tj. nemarnosti leži na prijevozniku. Što se tiče tužitelja, on je ovdje donekle u povoljnijoj poziciji, iz razloga što ima obvezu dokazati samo da je do pomorske nezgode došlo za vrijeme prijevoza te opseg i visinu štete.

²⁵ Ibid

²⁶ Ibid

Nadalje, odgovornost prijevoznika za smrtni slučaj, odnosno za nastanak tjelesnih ozljeda putnika nikako ne može prelaziti iznos od 400 000 posebnih prava vučenja po jednom putniku i po svakom zasebnom događaju. U slučaju da se sukladno pravom suda koji je nadležan za određeni spor, naknada štete dosuđuje u obliku rente, adekvatna kapitalizirana vrijednost rente ne može prelaziti navedeni iznos.

Iz odredbe članka 3. st. 3. Atenske konvencije iz 2002. godine vidljivo je da za bilo kakav gubitak, odnosno štetu na ručnoj prtljazi u slučaju nastanka pomorske nezgode prijevoznik odgovara na temelju presumirane krivnje, dok se u onim slučajevima gdje šteta nije posljedica pomorske nezgode, krivnja prijevoznika mora jasno dokazati.²⁷

Drugim riječima, odgovornost prijevoznika za gubitak i oštećenje ručne prtljage zbog pomorske nezgode i dalje temelji na presumiranoj krivnji kao i prema Atenskoj konvenciji iz 1974. godine, dok je odgovornost za štete nastale zbog slučaja smrti i ozljede putnika u slučaju pomorske nezgode u značajnoj mjeri postrožena, iz razloga što za njih prijevoznik odgovara na temelju postojanja objektivne odgovornosti.

Temelj za odgovornost prilikom gubitka, odnosno nastanka štete na ostaloj prtljazi i vozilima ostao je isto tako nepromijenjen u odnosu na prijašnju Atensku konvenciju iz 1974. godine. Prijevoznik odgovara temeljem presumirane krivnje, što znači ustvari da je na njemu teret dokazivanja da je događaj koji je uzrokovao gubitak, odnosno izazvao štetu na prtljazi nastao bez njegove krivnje, i to bez obzira na činjenicu da li se radi o pomorskoj nezgodi ili ne.

Kada se govori o obveznom osiguranju, potrebno je istaknuti da je prema odredbi članka 4. bis Atenske konvencije iz 2002. godine, brodovi koji prevoze barem dvanaest putnika na koje se primjenjuje Konvencija, a registrirani su u zemlje članici Atenske konvencije, obvezni su posjedovati potvrdu o obveznom osiguranju ili nekom drugom financijskom jamstvu koje osigurava odgovornost stvarnog prijevoznika za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika sukladno s Konvencijom.

²⁷ Marin. Jasenko. Nacrt Protokola o izmjenama Atenske konvencije iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, Suppl. Pr.212002., str. 184.

Svakako je važno istaknuti da je osigurateljno pokriće, odnosno određeno financijsko jamstvo dužan imati stvarni prijevoznik neovisno o tome da li je on vlasnik, unajmitelj ili operator broda te da se takvo pokriće traži isključivo za štete uslijed smrti i ozljede putnika, dok se to ni u kom slučaju ne odnosi i na gubitak prtljage i štetu koja bi proizlazila iz takvog gubitka.

Potrebno je ovdje napomenuti i činjenicu da zemlja članica Konvencije ne smije dozvoliti da brod koji je registriran u toj zemlji, a na koji se primjenjuje Atenska konvencija iz 2002., plovi bez posjedovanja valjane potvrde koja je izdana sukladno s Atenskom Konvencijom.²⁸

Isto tako, svaka zemlja članica Konvencije ima obvezu osigurati putem svojeg internog prava da svaki onaj brod koji uplovljava, odnosno isplovljava iz njezinih luka, te koji prevozi preko dvanaest putnika neovisno o tome gdje je registriran, mora posjedovati osiguranje, odnosno financijsko jamstvo u skladu s Konvencijom.²⁹

Kada se govori o pravnim izvorima za ovu vrstu prijevozu, potrebno je istaknuti sljedeće izvore:

1. Konvencija UN o međunarodnom multimodalnom prijevozu robe, 1980.
2. UNCTAD/ICC Pravila za ispravu multimodalnog prijevoza, 1991.
3. Opći uvjeti za ispravu mješovitog prijevoza CMI.

²⁸ Čl.4. st. 12 Atenske konvencije 2002.

²⁹ Čl.4. st. 13 Atenske konvencije 2002.

6. ZRAČNI PRIJEVOZ PUTNIKA

Za zračni prijevoz se može utvrditi da je proces premještanja, tj. prijevoza osoba i stvari zračnom plovidbom, ali i bilo koja druga uporaba, odnosno djelovanje unutar zračnog prostora. Ključno obilježje zračnog prijevoza, pa i njegova temeljna prednost je brzina prijevoza, koja se niti približno ne može usporediti s drugim granama prijevoza, pa je baš zbog toga ovaj oblik prijevoza prošao kroz rapidno brz razvoj i rast i to u mjeri koja je do danas nezabilježena u povijesti transporta.

U modarno doba nagle globalizacije, drugim riječima povezanosti pojedinaca, zemalja i tvrtki u direktne kontakte na globalnoj razini, iako najmlađi ogranak prijevoza putnika, zračni prijevoz ima izuzetno veliku važnost. Samom činjenicom da je ovaj oblik prijevoza

praktički neizbježan te neophodan je za interkontinentalne putničke pravce, on značajno odskakače od drugih oblika prijevoza.

Nadalje, potrebno je posebno istaknuti da je takav brzi razvoj zračnog prijevoza izuzetno važan i za snažan razvoj i napredak turizam i turističke ponude, ali i za proces globalizacije, a još je u poljskoj prestolnici Varšavi davnog 12. listopada 1929. godine donesena Konvencija o ujednačavanju donesenih pravila na području međunarodnog zračnog prijevoza.

Tijekom godina i desetljeća zračni prijevoz je ne samo znatno napredovao nego se proces prijevoza i postupno usložnjavao pa je iz navedenih razloga, a vezano za veliki broj nastalih tehnoloških i gospodarskih promjena, nastavno na spomenutu Konvenciju iz 1929., krajem prošlog stoljeća, preciznije 28. svibnja 1999. godine donesena i Montrealska konvencija.³⁰

6.1. Pravni izvori - Montrealska konvencija

Montrealska konvencija odnosi se na sve naplatne međunarodne prijevoze osoba, prtljage, odnosno prijevoza tereta zrakoplovom. Konvenciju o unifikaciji pravila vezanih za međunarodni zračni prijevoz potpisale su pedeset i dvije države u Montrealu 28. svibnja 1999. Navedena se konvencija isto tako primjenjuje i na sve besplatne prijevoze zrakoplovom koje provodi određeni zračni prijevozni poduzetnik.³¹

Montrealska konvencija izglasana je iz razloga što su zemlje potpisnice te konvencije shvaćale veliku važnost doprinosa konvencije za izjednačavanje određenih postojećih

³⁰ Mrnjavac E.: "Promet u turizmu", Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2006. , str. 125

³¹ Zakon o potvrđivanju Konvencije o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, Hrvatski sabor, (NN 9/2007)

pravila na području međunarodnog prijevoza zrakom, svjesne da je neophodno osuvremeniti stavke Varšavske konvencije.

Naime, bila je prisutna svijest da je Varšavska konvencija iz 1929. godine, kojom se je uređivala odgovornost zračnih prijevoznika za smrt i ozljede te njezine naknadne revizije, postala potpuno neprikladna i u značajnoj mjeri zastarjela, što je potaknulo proces osuvremenjivanja i ujednačavanja pravila o odgovornosti.

Pri tome su zemlje članice bile također vrlo svjesne važnosti maksimaliziranja razine zaštite potrošača u međunarodnom prijevozu zrakom i združenog djelovanja svih zemalja članica na ujedinjavanju i kodifikaciji postojećih pravila koja su se odnosila na pitanja međunarodnog prijevoza zrakom te se smatralo da je Montrealska konvencije idealan način za realizaciju poštenog, kao i svima prihvatljivog uravnoteženja interesa svih zemalja članica.³²

Svakako je potrebno istaknuti i činjenicu da se Montrealska konvencija odnosi i na svaki prijevoz kod kojeg se temeljem ugovora polazište, odnosno odredište nalaze bilo unutar teritorija dvije države potpisnice ili unutar teritorija samo jedne države potpisnice u slučaju da sukladno ugovoru stranaka potpisnica postoji jedno zaustavno mjesto unutar teritorija druge države, čak i u slučaju da ta navedena država nije jedna od država koje su potpisnice Konvencije.

Nadalje, potrebno je i istaknuti i da se zračni prijevoz kod kojeg je potrebno izvesti nekoliko uzastopnih prijevoza smatra jednim nepodijeljenim prijevozom u slučaju da ga ugovorne strane smatraju jedinstvenom operacijom. Budući da navedena Konvencija zajedno sa Zakonom o obveznim odnosima pravno definira prijevoz putnika zrakom treba istaknuti njene određene stavke koje imaju vitalni značaj za reguliranje međunarodnog zračnog prijevoza.

Putnikom na području zračnog prijevoza smatra se bilo koja osoba, isključujući pri tome članove posade, koja se prevozi ili koja će se prevesti u zrakoplovu temeljem kupljene

³² Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu br. 1 (2004), str. 203-224.

putne karte. Za prijevoz putnika može se izdati samostalni, odnosno skupni prijevozni dokument koji sadržava sljedeće elemente: ³³

1. navođenje mjesta polaska i mjesta odredišta,
2. u slučaju da su mjesta polaska te odredišta locirana unutar državnog područja jedne od zemalja potpisnica ugovora, a jedno ili više ugovorenih zaustavnih mjesta unutar teritorija neke druge države, potrebno je navođenje minimalno jednog od predviđenih zaustavnih mjesta.

Ovdje se mora napomenuti da je i bilo koji drugi način registriranja informacija koji su istaknuti u prethodnom stavku može zamijeniti izdavanje dokumenta koji je navedeno u tom konkretnom stavku. U slučaju da se koristi bilo koje od tih sredstava, prijevoznik je obvezan ponuditi putniku mogućnost da mu izda izjavu o podatku koji je zabilježen na spomenuti način.

6.2. Odgovornosti prijevoznika i putnika

Prijevoznik ima obvezu putniku izdati oznaku za označavanje prtljage i to za svaki pojedinačni primjerak predane prtljage. Isto tako, putniku će se predati obavijest u pisanom obliku kojom ga se upućuje da u slučajevima u kojima je Montrealska konvencija primjenjiva ona kako uređuje, tako i ograničava razinu odgovornost prijevoznika za slučaj smrti ili povrede te za uništenje stvari, kao i za gubitak, odnosno oštećenje prtljage i za moguće kašnjenje.

Ne smije se previdjeti niti činjenica da sam čin nepoštivanja odredbi prethodnih stavaka nema direktan utjecaj na postojanje, odnosno valjanost ugovora o prijevozu koji ipak podliježe odredbama ove Konvencije, što svakako uključuje i odredbe koje se referiraju na pitanja vezana za ograničenje odgovornosti. ³⁴

³³ Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu br. 1 (2004), str. 203-224.

³⁴ Zakon o potvrđivanju Konvencije o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, Hrvatski sabor, (NN 9/2007)

Prijevoznik se smatra direktno odgovornim i za nastalu štetu izazvanu kašnjenjem zračnog prijevoza putnika, odnosno prtljage i tereta. Bez obzira na navedeno, prijevoznik se neće smatrati odgovornim za nastalu štetu koja bi bila izazvana kašnjenjem u slučaju da može jasno dokazati da su on te njegovi zaposlenici i agenti poduzeli sve potrebne mjere koje su se razumno mogle očekivati da bi se izbjegla šteta, odnosno ako nije bilo moguće poduzeti takve mjere.

U slučaju da prijevoznik uspije dokazati da je šteta izazvana od strane osobe koja traži naknadu ili se može direktno pripisati njezinom nemaru, odnosno nekom drugom štetnom djelovanju te propustu, prijevoznik će u potpunosti, odnosno barem djelomično biti oslobođen svoje odgovornosti prema tužitelju i to u onoj količini u kojoj je takav nemar, odnosno određeno štetno djelovanje i propust uzrokovao nastalu štetu ili joj je barem pridonio.

U slučaju da je riječ o smrti ili određenoj povredi putnika naknadu traži neka druga osoba, a ne sam putnik, prijevoznik će također ili u potpunosti ili barem djelomično biti oslobođen od odgovornosti i to u onoj količini u kojoj uspije dokazati da je šteta uzrokovana, odnosno da joj je doprinijeto nemarom te raznim drugim štetnim djelovanjem ili propustom navedenog putnika.³⁵

U slučaju da nastupi smrt te ozbiljne tjelesne povrede putnika, pod uvjetom da se nesreća koja je izazvala smrt ili ozljedu dogodila u zrakoplovu, odnosno tijekom ukrcaja te iskrcaja za svakog putnika, prijevoznik ni u kojem slučaju ne može isključiti ni limitirati razinu vlastite odgovornosti.

Posebna prava vučenja predstavljaju međunarodnu obračunsku jedinicu koju je jasno definirao Međunarodni monetarni fond. Posebna prava vučenja koriste se kao mjera veličine nacionalnog gospodarstva, te također kao i količina do koje MMF može privremeno otkupiti nacionalnu valutu s ciljem uravnoteženja bilance plaćanja pojedine države članice.

³⁵ Pravilnik o tehničkim uvjetima i upravnim postupcima koji se primjenjuju na komercijalni zračni prijevoz avionom, Hrvatski sabor ,(N.N. 132/98, 178/04 i 46/07)

Prijevoznik nije odgovoran za štetu iz prethodnog stavka do mjere u kojoj ona prekoračuje 100 000 posebnih prava vučenja u slučaju da prijevoznik uspije jasno dokazati jedno od sljedećeg: ³⁶

1. takva šteta nije nastala zbog nemara, odnosno drugog štetnog djelovanja te propusta prijevoznika ili njegovih službenika ili agenata,
2. u slučaju da je takva šteta nastala isključivo radi nemara, odnosno drugog štetnog djelovanja te propusta treće stranke.

U situaciji kada je nastala šteta koja je izazvana kašnjenjem prilikom prijevoza osoba, odgovornost prijevoznika za svakog putnika ograničena je na količinu od 4 150 posebnih prava vučenja. Pri prijevozu prtljage, odgovornost prijevoznika u slučaju uništenja, gubitka, štete ili kašnjenja limitirana je na 1 000 posebnih prava vučenja za svakog zasebnog putnika.

Takvo pravilo je validno u slučaju putnik nije predao, u trenutku predaje provjerene prtljage prijevozniku, posebnu izjavu interesa za isporuku u odredište i ako nije platio dodatni iznos ako je to zatraženo. U navedenom slučaju prijevoznik je obvezan isplatiti takav iznos koji ne prekoračuje iznos koji je izrečen u izjavi, osim ako uspije dokazati da je navedeni iznos ustvari veći od putnikovoga realnog interesa za isporuku u odredištu.

³⁶ Zakon o potvrđivanju Konvencije o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, Hrvatski sabor, (NN 9/2007)

7. ZAKLJUČAK

Nemoguće je osporiti činjenicu da su moderna tehnologija, kao i značajan razvoj na području prakse prijevoza putnika pomogli tome da se sada putnike prevozi po znatno nižim cijenama nego što bio slučaju prošlosti, pa je zbog toga rapidno brz razvoj turizma i otkrivanje novih turističkih destinacija doveo do velikih promjene u regulativama prijevoza.

Ugovori o prijevozu putnika cestom, zrakom, željeznicom te morem imaju popriličan broj zajedničkih točaka, ali bez obzira na tu činjenicu, nikako ih se ne bi trebalo proučavati unutar jednog zajedničkog konteksta radi različitih značajki prijevoza, različite infrastrukture koja se upotrebljava.

Važno je napomenuti da je prisutna i poprilična razlika vezana za odgovornost te obveze prijevoznika, a korijen tome se nalazi u općim uvjetima poslovanja određenog prijevoznika kao pravne osobe. Ipak, promatrajući opća prava vezana za problematiku ugovora o prijevozu putnika treba svakako istaknuti da su Atenska, Montrealska te Bernska konvencija prilično detaljne, koncizne i precizne.

Kada se govori o razlikama po pitanju odgovornosti, dobar primjer je svakako pitanje odgovornosti za nastalu štetu, odnosno gubitak kod prtljage. Kada se govori o cestovnom prometu, prema CVR konvenciji prijevoznik je taj koji snosi punu odgovornost u slučaju gubitka ili štete pretrpljene zbog nestanka ili oštećenja prtljage te je odgovoran za prtljagu koja mu je predana od trenutka kada je preuzeo prtljagu do njezine dostave ili predaje prtljage na čuvanje.

U pomorskom prijevozu situacija je prilično drugačija pa tako pod pojmom prtljaga smatra se prtljaga koju putnik drži u svojoj kabini, odnosno prtljaga koju on sam čuva, tj. nadzire, što može uključujući i onu prtljagu koja se nalazi u vozilu ili na vozilu, što je sasvim drugačije od odgovornosti u cestovnom prometu gdje se prtljaga čuva primjerice u bunkeru autobusa.

Sljedeća razlika koja je vidljiva vezano za prtljagu je visina naknade pa tako pri prijevozu prtljage, odgovornost prijevoznika u zračnom prijevozu u slučaju uništenja, gubitka, štete ili kašnjenja limitirana je na 1 000 posebnih prava vučenja za svakog zasebnog putnika, dok kod pomorskog prijevoza visina takve naknade ni u kojem slučaju ne može prelaziti iznos od 3 375 posebnih prava vučenja po jednom putniku i prijevozu, iz čega se zaključuje da je razina plaćanja naknade kod pomorskog prijevoza znatno viša nego kod zračnog.

Sljedeća razlika je da za štetu na ručnoj prtljazi u slučaju nastanka pomorske nezgode prijevoznik odgovara na temelju presumirane krivnje, a ako šteta nije posljedica pomorske nezgode, krivnja prijevoznika mora jasno dokazati. Istovremeno, u zračnom prijevozu Prijevoznik se smatra direktno odgovornim za štetu izazvanu kašnjenjem zračnog prijevoza putnika, prtljage i tereta.

Kada se govori o šteti nastaloj zbog smrti, prijevoznik u cestovnom prometu snosi odgovornost za štetu nastalu zbog smrti, tjelesne ozljede ili bilo kakvog oštećenja fizičkog i psihičkog zdravlja putnika koje bi nastupilo kao posljedica nesreće vezano za prijevoz, a u slučaju željezničkog prijevoza situacija je vrlo slična.

S druge strane, u slučaju pomorskog prijevoza, prijevoznik snosi odgovornost isključivo u slučaju gdje se nezgoda koja je prouzročila gubitak dogodila zbog krivnje, odnosno zbog nemarnosti prijevoznika, s time da teret dokazivanja krivnje, tj. nemarnosti leži na prijevozniku.

U zračnom prijevozu u slučaju da se nesreća koja je izazvala smrt ili ozljedu dogodila u zrakoplovu, odnosno tijekom ukrcanja te iskrcanja za svakog putnika, prijevoznik ni u kojem slučaju ne može isključiti ni limitirati razinu vlastite odgovornosti tako da je ovdje prijevoznik u vrlo nepovoljnom položaju.

U cestovnom prijevozu prijevoznik ima odgovornost za smrtni slučaj te je dužan isplatiti iznos koji ne može biti veći od 250 000 švicarskih franaka, za razliku od pomorskog prijevoza gdje odgovornost prijevoznika za smrtni slučaj, tj. za nastanak tjelesnih ozljeda putnika ne može prelaziti iznos od 400 000 posebnih prava vučenja po jednom putniku i po svakom zasebnom događaju.

Isto tako, navedene su se konvencije pokazale vrlo bitnim pa i nezamjenjivima, bez obzira na različite izmjene kod nekih protokola koje su potaknule određene promjene u različitim društvenima elementima poput primjerice gospodarstva, napretka na području IT sektora, kao i geostrateških odnosa.

Samim ugovorom o prijevozu putnika prijevoznik je taj koji preuzima obvezu prijevoza određenog putnika od mjesta polaska pa do određenog mjesta, odnosno željene destinacije, dok pri tome putnik preuzima obvezu plaćanja dogovorene naknade za uslugu prijevoza.

Iako se po pitanju nekih stavki ugovora o prijevozu pojedine vrste prijevoza bitno razlikuju, prisutna je visoka razina sličnosti kod praktički svih prijevoznika kada je riječ o važnijim obvezama prema svojim putnicima, te se onda uglavnom svode prije svega na osiguravanje prijevoza onim prijevoznim sredstvom koje je definirano određenim ugovorom.

Isto tako, u skup obveza koje prijevoznik ima prema svojim putnicima ovdje ulazi i osiguravanje dodijeljenog mjesta putniku, zatim obveza redovitog i temeljitog održavanja linije, drugim riječima pravovremenog dolaska na navedenu destinaciju, preuzimanje odgovornosti za sigurnost svojih putnika, kao i obveza vođenja zadovoljavajuće razine brige o stvarima putnika.

Ono što je svakako važnosti istaknuti je činjenica da samo na području zračnog prijevoza za zakašnjenje postoji jasno definirana objektivna odgovornost, što je bitna razlika u usporedbi sa svim drugim oblicima prijevoza i prijevoznika, koji odgovaraju tek temeljem pretpostavljene krivnje.

Isto tako, kada je riječ o prtljazi, prijevoznici se mogu u određenoj mjeri unificirati, iz razloga što je zajedničko svim u radu navedenim konvencijama stavka da se za predanu prtljagu odgovara na osnovama pretpostavljene krivnje. Navedeno, drugim riječima upućuje na činjenicu da sam teret dokazivanja da nije kriv snosi prijevoznik, dok se u slučaju kada dođe do spora oko odgovornosti za ručnu prtljagu smatra da se odgovornosti bazira na dokazanoj krivnji, tako da je putnik taj koji ima obvezu dokazivanja krivnje prijevoznika.

Važan element je i taj da ugovor može prestati biti valjan putem određenog sporazuma, zatim raskidom ugovora, smrću fizičke osobe te odustajanjem putnika od određenog putovanja. Preciznije, putnik ima pravo na odustajanje od sklopljenog ugovora u sljedeće tri situacije:

1. prije početka putovanja,
2. ako putovanje ne počne u vrijeme koje je jasno određeno ugovorom nego osjetno kasnije,
3. ako putovanje započne na vrijeme, no radi evidentnog kašnjenja putnik propusti vezu za nastavak putovanja.

Lako se može doći do zaključka da su Ugovori o prijevozu putnika u moderno doba izuzetno bitno, pa čak i nezaobilazni, a i činjenica je da je bez njih nemoguće regulirati poslovno-pravne odnose između ugovornih strana. Isto tako, u značajnom broju slučajeva putnici ne poznaju svoje obaveze niti prava koja posjeduju, a za očekivati je da će se u skorije vrijeme svjesnost putnika o tim pitanjima u značajnijoj mjeri razviti.

LITERATURA

- 1 Čl.4. st. 12 Atenske konvencije 2002.
2. Čl.4. st. 13 Atenske konvencije 2002.
3. Marin. Jasenko. Nacrt Protokola o izmjenama Atenske konvencije iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem, zbornik Pravnog fakulteta u Rijeci, Supl. Pr.212002., str. 184.
4. Mrnjavac E.: "Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment", Opatija 2006. , str. 106-107

5. Mrnjavac E.:” Promet u turizmu”, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2006. , str. 115-116
6. Mrnjavac E.: “Promet u turizmu”, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2006. , str. 125
7. Page, S.J. (2009). : “Transport and Tourism: global perspectives”, Pearson Prentice Hall, 3rd ed., Harlow,England
8. Pravilnik o tehničkim uvjetima i upravnim postupcima koji se primjenjuju na komercijalni zračni prijevoz avionom, Hrvatski sabor ,(N.N. 132/98, 178/04 i 46/07)
9. Zakon o potvrđivanju Protokola od 3. lipnja 1999. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF); Jedinstvena pravila glede ugovora o međunarodnom željezničkom prijevozu putnika, Naslov I, Članak 7.
10. Zakon o potvrđivanju Protokola od 3. lipnja 1999. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF); Naslov IV., Odgovornost prijevoznika, Poglavlje I., Članak 26.
11. Zakon o potvrđivanju Konvencije o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, Hrvatski sabor, (NN 9/2007)
12. Zakon o potvrđivanju Protokola od 3. lipnja 1999. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine, Hrvatski sabor, (N.N. 12/2000)
13. Zakon o obveznim odnosima, Hrvatski sabor, (N.N. 35 / 2005). čl. 661.-čl.697.
14. Zakon o obveznim odnosima, Hrvatski sabor, (N.N. 35 / 2005). čl. 698.
15. Zakon o potvrđivanju Konvencije o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, Hrvatski sabor, (NN 9/2007)
16. Zakon o potvrđivanju Konvencije o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, Hrvatski sabor, (NN 9/2007)
17. Zakon o proglašenju Zakona o potvrđivanju Protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju, Hrvatski sabor, (N.N. 2/2013) - Članak 3. - Odgovornost prijevoznika
18. Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, Hrvatski sabor, (N.N. 82/2013)
19. Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu br. 1 (2004), str. 203-224.
20. Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu br. 1 (2004), str. 203-224.

INTERNET

1. <https://digarhiv.gov.hr/arhiva/263/33320/www.hidra.hr/hidrarad/pobirac-upload/murh/000231.pdf>, pristupljeno 21.08.2023.
2. <https://www.prometna-zona.com/autobusi/>, pristupljeno 19.08.2023.
3. <https://www.zakon.hr/z/310/Pomorski-zakonik> - Članak 627, pristupljeno 23.08.2023.
4. <https://www.zakon.hr/z/75/Zakon-o-obveznim-odnosima>, pristupljeno 19.08.2023.
5. https://hr.wikipedia.org/wiki/Pomorsko_pravo, pristupljeno 24.08.2023.