UGOVOR O PRIJEVOZU PUTNIKA

Pauletić, Roko

Undergraduate thesis / Završni rad

2018

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Split, Faculty of economics Split / Sveučilište u Splitu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:124:572309

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-28**

Repository / Repozitorij:

REFST - Repository of Economics faculty in Split

zir.nsk.hr

UNIVERSITY OF SPLIT

dabar

DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

SVEUČILIŠTE U SPLITU

EKONOMSKI FAKULTET

Završni rad

UGOVOR O PRIJEVOZU PUTNIKA

Mentor:

dr.sc. Ivo Mravičić

Student:

Roko Pauletić

Split, rujan, 2018.

SADRŽAJ

1. UVOD 3

1.1. Definicija problema 3

1.2. Cilj rada 3

1.3. Metode rada 3

1.4. Struktura rada 3

2. DEFINIRANJE UGOVORA O PRIJEVOZU PUTNIKA 5

2.1. Opće odredbe ugovora o prijevozu 5

2.2. Ugovor o prijevozu putnika 6

3. PRIJEVOZ PUTNIKA ZRAKOM 7

3.1. Karakteristike prijevoza putnika zrakom 7

3.2. Montrealska konvencija 7

3.3. Nesereća leta 9525 Germanwingsa 10

4. CESTOVNI PRIJEVOZ PUTNIKA 13

4.1. Značenje cestovnog prijevoza putnika 13

4.2. Prijevoz putnika autobusom 16

4.3. Primjer općih uvjeta prijevoza autobusom (Čazmatrans) 17

5. ŽELJEZNIČKI PRIJEVOZ PUTNIKA 21

5.1. Definicija i osnovna obilježja željezničkog prijevoza 21

5.2. Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu - Bernska Konvencija 22

5.3. Nesreća u Rudinama 25

6. POMORSKI PRIJEVOZ PUTNIKA 27

6.1. Važnost i definicija pomorskog prijevoza putnika 27

6.2. Pomorski zakonik i Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine 28

6.3. Pomorska nesreća broda Costa Concordia 31

7. ZAKLJUČAK 34

1. UVOD

1.1. Definicija problema

Tema ovog završnog rada jest ugovor o prijevozu putnika. Kako je prijevoz putnika neophodan za turizam, a samim time i gospodarstvo 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. Točnije, čitatelj će steći uvid u Montrealsku, Bernsku i Atensku konvenciju.

1.2. Cilj rada

Cilj rada je analizirati konvencije o prijevozu putnika, steći uvid u njihovu primjenu u svakodnevnim situacijama, pojasniti prava putnika i odgovornosti prijevoznika te uvidjeti na koji način se kvalitetnije mogu primjenjivati navedene konvencije u budućnosti.

1.3. Metode rada

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

1.4. Struktura rada

Ovaj rad osmišljen je u 7 poglavlja.

U uvodu se determinira problem i cilj istraživanja i navedene su znanstvene metode kojima je rad formiran, te se izlaže njegova struktura.

Drugi dio rada bavi se definicijom Ugovora o prijevozu putnika, preciznije, pojedine stavke Zakona o obveznim odnosima objašnjene su kako bi bio stečen jasniji uvid u pojedine odredbe Ugovora o prijevozu.

Treći dio tiče se prijevoza putnika zrakom. Definira se takva vrsta prijevoza i objašnjava se njegovo značenje i važnost, te utjecaj na globalizaciju. Nastavno, podrobno se objašnjavaju važne stavke Konvencije o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu iz 1999. godine, odnosno Montrealske konvencije, te se iz stvarnih primjera definira njena primjena.

Jedan od najzastupljenijih oblika prijevoza putnika, cestovni prijevoz, tema je četvrtog dijela rada. Ova vrsta prijevoza varira od prijevoza vlastitim prometnim sredstvima, autobusnog

prijevoza, prijevoza iznajmljenim prijevoznim sredstvima, pa preko taksi prijevoza i ostalih oblika cestovnog prijevoza.

Peti dio rada posvećen je željezničkom prijevozu putnika, njegovoj važnosti i prednostima te nedostatcima. Pobliže se objašnjavaju bitne odredbe Konvencije o međunarodnom prijevozu željeznicama iz 1980., tj. Bernske konvencije i njena primjena u primjerima u praksi.

U šestom dijelu riječ je o pomorskom prijevozu putnika, definira se Atenska konvencija iz 1974. godine o prijevozu putnika i njihove prtljage morem i stvarne situacije u kojima je bila i biti će primjenjivana.

Završni, sedmi dio, obuhvaća prethodne cjeline i unificira ih kao Ugovore o prijevozu putnika, iznosi završna razmišljanja i najvažnije spoznaje koje je rad polučio.

2. DEFINIRANJE UGOVORA O PRIJEVOZU PUTNIKA

2.1. Opće odredbe ugovora o prijevozu

Zakon o obveznim odnosima jasno definira Ugovor o prijevozu, te navodi kako se Ugovorom o prijevozu prijevoznik obvezuje prevesti na određeno mjesto neku osobu ili stvar, a putnik, odnosno pošiljatelj se obvezuje da mu za to plati određenu naknadu. Osoba koja se bavi prijevozom kao svojim redovitim poslovanjem, kao i svaka druga osoba koja se obveže izvršiti prijevoz uz naknadu smatra se prijevoznikom.[1]

Linijski prijevoz podrazumijeva redovito i uredno održavanje objavljene linije na kojoj prijevoznik obavlja prijevoz. Na prijevoz je dužan primiti svaku osobu i stvar koji udovoljavaju određenim objavljenim općim uvjetima. Kada prijevozna sredstva prijevoznika nisu dovoljna za izvršenje svih zahtijevanih prijevoza, prvenstvo imaju osobe ili stvari za koje je to posebnim propisima predviđeno, a daljnje se prvenstvo određuje prema redu zahtjeva, s tim da se između istodobnih zahtjeva prvenstvo određuje prema većoj duljini prijevoza.

Putnik može odustati od ugovora prije nego što počne njegovo ispunjenje, ali je u tom slučaju dužan naknaditi štetu koju bi prijevoznik pretrpio zbog toga. No, ukoliko prijevoznik neće ili ne može izvršiti ugovoreni prijevoz ili pak s početkom prijevoza kasni toliko da druga strana više nema interesa za ugovoreni prijevoz, tada druga strana može odustati od ugovora i zahtijevati povrat plaćene naknade.

Visina naknade za prijevoz, kada je određena tarifom ili kojim drugim objavljenim obvezatnim aktom, ne može biti ugovorena za veću naknadu, a ako iznos naknade za prijevoz nije određen tarifom ili kojim drugim objavljenim obvezatnim aktom, a ni ugovorom, prijevoznik ima pravo na uobičajenu naknadu za tu vrstu prijevoza. U ostalom na odgovarajući se način primjenjuju odredbe o naknadi kod ugovora o djelu.[2]

Odredbe ovog odsjeka primjenjuju se na sve vrste prijevoza ako zakonom za pojedine vrste nije drukčije određeno.

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

[2] https://www.zakon.hr/z/75/Zakon-o-obveznim-odnosima

2.2. Ugovor o prijevozu putnika

Prijevoznik je dužan prijevoz osoba izvršiti sigurno onim prijevoznim sredstvom koje je određeno ugovorom o prijevozu i uz uvjete udobnosti i higijene koji se prema vrsti prijevoznog sredstva i udaljenosti puta smatraju nužnim. Također, dužan mu je dati ono mjesto i u onom prijevoznom sredstvu kako je to ugovoreno.

Odgovornost prijevoznika za zakašnjenje objašnjena je u Zakonu o obveznim odnosima kako slijedi. Prijevoznik je dužan putnike prevesti do određenog mjesta na vrijeme, te odgovara za štetu koju putnik pretrpi zbog zakašnjenja, osim ukoliko je do zakašnjenja došlo iz uzroka koje nije mogao otkloniti niti pažnjom dobrog stručnjaka. Visina naknade štete ne može biti veća od one utvrđene zakonom ili međunarodnim ugovorom.[3]

Prijevoznik je odgovoran za sigurnost putnika od početka do završetka prijevoza, uključujući vrijeme ulaženja i izlaženja 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, osim ukoliko je prouzročena radnjom putnika ili stranim uzrokom koji se nije mogao predvidjeti, ni izbjeći ili otkloniti.

Ako štetu nije prouzročio namjerno ili krajnjom nepažnjom, prijevoznik je dužan naknaditi štetu do iznosa predviđenog zakonom ili međunarodnim ugovorom. Odredbe ugovora te općih uvjeta prijevoza, tarifa ili kojega drugog općeg akta kojima se ta odgovornost smanjuje su ništetne.[4]

Što se tiče odgovornosti za prtljagu predanu na prijevoz i za ostale stvari, njih je prijevoznik dužan prevesti u isto vrijeme kad i putnika i predati mu je nakon završetka prijevoza.

Za gubitak i oštećenje prtljage koju mu je putnik predao prijevoznik odgovara prema odredbama za prijevoz stvari. Za oštećenje stvari koje putnik drži uza se prijevoznik odgovara samo ako mu se dokaže krivnja.

Prijevoz putnika, pa samim time i ugovori o njihovom prijevozu dijele se na zračni, cestovni, željeznički i pomorski.

[3] https://www.prometna-zona.com/ugovor-o-prijevozu/

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

3. PRIJEVOZ PUTNIKA ZRAKOM

3.1. Karakteristike prijevoza putnika zrakom

U vrijeme globalizacije, odnosno uključenosti ljudi, zemalja i kompanija u izravne kontakte u svjetskim razmjerima, iako najmlađi ogranak prijevoza putnika, za njegove potrebe zračni je prijevoz od krucijalne važnosti. S obzirom da ne uvjetuje gradnju infrastrukture i neophodan je za interkontinentalne putničke pravce, odskače uvelike od ostalih vrsta prijevoza.

Njegova najveća vrlina je brzina prijevoza, koja nije niti usporediva s ostalim prijevoznim granama, te je upravo zbog toga doživio eksponencijalan razvitak kakav nije nikada do sada zabilježen u smislu prijevoza putnika i stvari. Takav nagli razvoj iznimno je značajan i za turizam, kao i za globalizaciju, pa stoga ne čudi kako je u Varšavi 12. listopada 1929. godine donesena Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu. S obzirom na brojne tehnološke i gospodarske promjene nastavno na nju donesena je Montrealska konvencija 28. svibnja 1999. godine. [5]

3.2. Montrealska konvencija

Konvenciju o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz potpisale su 52 države u Montrealu 28. svibnja 1999. Donesena je s obzirom da su države potpisnice ove konvencije, svjesne značenja doprinosa konvencije za izjednačavanje nekih pravila u međunarodnom prijevozu zrakom, svjesne potrebe modernizacije Varšavske konvencije, svjesne značaja osiguranja zaštite potrošača u međunarodnom prijevozu zrakom i uvjerene da je zajedničko djelovanje država na daljnjoj harmonizaciji i kodifikaciji pravila vezanih za međunarodni prijevoz zrakom putem nove Konvencije najprimjereniji način za ostvarenje pravičnog uravnoteženja interesa.[6]

Montrealska konvencija[7] primjenjuje se na sve naplatne međunarodne prijevoze osoba, prtljage ili tereta zrakoplovom. Primjenjuje se i na besplatne prijevoze zrakoplovom koje obavlja zračni prijevozni poduzetnik. Bitno je i naglasiti da se primjenjuje i na svaki prijevoz

[5] Mrnjavac E.: "Promet u turizmu", Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2006. , str. 125
[6] Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu br. 1 (2004), str. 203-224.
[7] Zakon o potvrđivanju Konvencije o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, Hrvatski sabor, (NN 9/2007)

kod kojeg se na temelju ugovora polazište i odredište nalaze bilo unutar teritorija dvije države potpisnice ili unutar teritorija samo jedne države potpisnice ako prema ugovoru stranaka postoji jedno zaustavno mjesto unutar teritorija druge države, čak i ako ta država nije država potpisnica. Prijevoz kod kojeg treba izvršiti nekoliko uzastopnih prijevoza smatra se jednim nepodijeljenim prijevozom ako ga strane smatraju jedinstvenom operacijom.

S obzirom da ova Konvencija uz Zakon o obveznim odnosima zakonski određuje prijevoz putnika zrakom važno je spomenuti pojedine njene stavke koje su od ključne važnosti za reguliranje takve vrste prijevoza.

Putnik je bilo koja osoba, osim članova posade, koja se prevozi ili koja će se prevesti u zrakoplovu na temelju putne karte.

Za prijevoz putnika izdaje se samostalni ili skupni prijevozni dokument koji sadržava:

- navođenje mjesta polaska i mjesta odredišta,

- ukoliko se mjesta polaska i odredišta nalaze unutar državnog područja jedne države stranke, a jedno ili više ugovorenih zaustavnih mjesta unutar državnog područja druge države, navođenje barem jednog od tih zaustavnih mjesta.[8]

Bilo koji drugi način zabilježbe podataka navedenih u prethodnom stavku može zamijeniti izdavanje dokumenta navedenog u tom stavku. Ako se koristi bilo koje od tih sredstava, prijevoznik nudi putniku da mu izda pisanu izjavu o podatku zabilježenom na navedeni način.

Prijevoznik izdaje putniku oznaku za označavanje prtljage za svaki komad predane prtljage.

Putniku se predaje pisana obavijest kojom ga se upućuje da u slučajevima u kojima je ova Konvencija primjenjiva ona uređuje i može ograničiti odgovornost prijevoznika za slučaj smrti ili povrede i za uništenje, gubitak ili oštećenje prtljage te za kašnjenje.

Nepoštivanje odredaba prethodnih stavaka ne utječe na postojanje ili valjanost ugovora o prijevozu koji usprkos tomu podliježe odredbama ove Konvencije uključujući i one koje se odnose na ograničenje odgovornosti.[9]

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

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

Prijevoznik je odgovoran za štetu uzrokovanu kašnjenjem zračnog prijevoza putnika, prtljage ili tereta. Unatoč tomu, prijevoznik nije odgovoran za štetu uzrokovanu kašnjenjem ako dokaže da su on i njegovi službenici i agenti poduzeli sve mjere koje su se razumno mogle zatražiti da izbjegnu štetu ili ako nije bilo moguće poduzeti takve mjere.

Ako prijevoznik dokaže da je šteta uzrokovana ili se može pripisati nemaru ili drugom štetnom djelovanju ili propustu osobe koja traži naknadu, ili osobe od koje to pravo potječe, prijevoznik je u cijelosti ili djelomično oslobođen svoje odgovornosti prema tužitelju u mjeri u kojoj je taj nemar ili štetno djelovanje ili propust prouzročio štetu ili joj je pridonio. Kada radi smrti ili povrede putnika naknadu traži neka druga osoba, a ne sam putnik, prijevoznik je isto tako u potpunosti ili djelomično oslobođen od odgovornosti u mjeri u kojoj dokaže da je šteta prouzročena ili joj je doprinijeto nemarom ili drugim štetnim djelovanjem ili propustom tog putnika. [10]

Ukoliko dođe do smrti ili tjelesne povrede putnika, pod uvjetom da se nesreća koja je prouzrokovala smrt ili ozljedu dogodila u zrakoplovu ili tijekom ukrcaja ili iskrcaja za svakog putnika, prijevoznik ne može isključiti niti ograničiti svoju odgovornost.

Kako bi bolje razumjeli sljedeće stavke, neophodno je objasniti posebna prava vučenja[11]. Posebna prava vučenja su zapravo međunarodna obračunska jedinica koju je utvdrio i definirao Međunarodni monetarni fond. Služi kao mjera veličine nacionalnog gospodarstva i količina do koje MMF može privremeno otkupiti nacionalnu valutu radi uravnoteženja bilance plaćanja pojedine članice.

Prijevoznik nije odgovoran za štetu[12] iz prethodnog stavka do mjere u kojoj ona prekoračuje 100.000 posebnih prava vučenja ako prijevoznik dokaže da:

- takva šteta nije nastala radi nemara ili drugog štetnog djelovanja ili propusta prijevoznika ili njegovih službenika ili agenata, ili

- je takva šteta nastala isključivo radi nemara ili drugog štetnog djelovanja ili propusta treće stranke.

[10] 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)
[11] https://hr.wikipedia.org/wiki/Posebna_prava_vu%C4%8Denja
[12] Zakon o potvrđivanju Konvencije o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, Hrvatski sabor, (NN 9/2007)

U nekim zemljama, primjerice Australiji putnici mogu dobiti naknadu na temelju pretrpljene psihološke traume prouzrokovane padom zrakoplova.

U slučaju štete uzrokovane kašnjenjem pri prijevozu osoba, odgovornost prijevoznika za svakog putnika ograničena je na 4.150 posebnih prava vučenja.

Pri prijevozu prtljage, odgovornost prijevoznika[13] u slučaju uništenja, gubitka, štete ili kašnjenja ograničena je na 1.000 posebnih prava vučenja za svakog putnika ako putnik nije ispunio, u trenutku predaje provjerene prtljage prijevozniku, posebnu izjavu interesa za isporuku u odredište i ako nije platio dodatni iznos ako je to od njega zahtijevano. U takvom će slučaju prijevoznik imati obvezu platiti iznos koji ne prekoračuje iznos naveden u izjavi, ako ne dokaže da je iznos veći od putnikovoga stvarnog interesa za isporuku u odredištu.

3.3. Nesreća leta 9525 Germanwingsa

Putnici i posada Germanwings leta br. 9525 (od Barcelone do Dusseldorfa) 24. ožujka 2015. bili su žrtve tragičnog događaja u zrakoplovstvu. Nedugo poslije polijetanja pilot je napustio kokpit. Kopilot (g. Andreas Lubitz) zaključao je vrata kokpita i naglo obrušio zrakoplov u francuske Alpe. Unatoč pokušajima posade da uđu u kokpit i razgovaraju s gospodinom Lubitzom, zrakoplov se srušio, usmrtivši sve putnike. Incident[14] je izazvao međunarodnu zabrinutost, te je rezultirao provedbom raznih sigurnosnih mjera širom svijeta.

Francusko zrakoplovno istražno tijelo (BEA) istražilo je nesreću. Izvješće BEA pokazalo je da je g. Lubitz patio od prethodne povijesti depresije i psiholoških poremećaja. Nedugo nakon što je krenuo u školu leta u Njemačkoj u rujnu 2008. prekinuo je obuku iz zdravstvenih razloga. Godine 2010. završio je dio treninga leta na Airline Training Centru Arizona ("ATCA"). Nakon tog treninga, vratio se u Njemačku kako bi dobio licencu za komercijalnog pilota. Samo nekoliko mjeseci prije nesreće g. Lubitz je posjetio privatnog liječnika koji mu je dijagnosticirao psihosomatski poremećaj i moguću psihozu.

Unatoč tome što je za vrijeme svoga zaposlenja primao različite zdravstvene pomoći, nijedan liječnik nije obavijestio nadležne organe u zrakoplovstvu (ili njegovog poslodavca) o

[13] Zakon o potvrđivanju Konvencije o ujednačavanju određenih pravila za međunarodni zračni prijevoz, Hrvatski sabor, (NN 9/2007)
[14] https://edition.cnn.com/2015/04/02/opinions/green-alexander-legal-liability-germanwings/index.html

mentalnom stanju gospodina Lubitz-a. G. Lubitz također nije obavijestio nikoga. U izvješću BEA utvrđen je nedostatak jasnih smjernica u njemačkim propisima s obzirom na obvezu liječnika da prijavi medicinske probleme pilota.

Iako se takav užasan i zao čin[15] čini nezamislivim, ovo nije prvi put da je pilot počinio masovno ubojstvo rušenjem zrakoplova. Primjerice, 1999. godine Nacionalni odbor za sigurnost prijevoza zaključio je da je prvi časnik EgyptAir-a na letu 990 namjerno srušio zrakoplov u ocean pokraj obale Massachusetts-a, usmrtivši svih 217 ljudi na brodu.

Nadalje, iako trenutno nedostaju dokazi koji podupiru teoriju, budući da je let zrakoplova Malaysia Airlines Flight 370 nestao 8. ožujka 2014., spekuliralo se da je možda jedan od pilota leta namjerno srušio zrakoplov nakon što je zaključao drugog pilota iz kokpita.

Postavlja se pitanje odgovornosti kada dođe do ovakvih stravičnih nesreća. Prava obitelji protiv Germanwingsa uređena su Montrealskom konvencijom, koja je, ustvari, multilateralni ugovor. Montrealska konvencija pruža određenu pravnu zaštitu zrakoplovnim tvrtkama koje se bave međunarodnim prijevozom i omogućuje prava obiteljima putnika nakon nesreće.

Međunarodno pravo čini Germanwings odgovornim za kompenzacijsku odštetu[16] koja, ovisno o primjenjivom zakonu odštete, može uključivati materijalnu (sredstva) i nematerijalnu (obiteljski odnosi, ljubav) štetu i iznositi do otprilike 156.900$ po žrtvi. Germanwings može ograničiti svoju odgovornost na ovaj iznos samo ako dokaže da nije bio nepažljiv ili na drugi način u krivu. Ako Germanwings ne dokaže da nije kriv za prethodno navedno, putničke obitelji će bez ograničenja imati pravo na kompletnu naknadu štete za njihove dokazive gubitke (Montrealska konvencija, međutim, oslobađa Germanwings od tužbi za kazena djela).

Jedno od glavnih pitanja koja će se vjerojatno javiti u bilo kojem budućem parničnom postupku koji proizlazi iz tragedije Germanwings-a jest je li zrakoplovna tvrtka ograničila svoju odgovornost tvrdeći da nije pravno odgovorna za nezakonite postupke kopilota - iako je Montrealska konvencija posebno predvidjela da je zrakoplovna tvrtka odgovorna za "nezakonit rad" zaposlenika.

Kao što je već rečeno medijima, na sudu je Germanwings ponovio da je pilot ispunio sve tehničke zahtjeve i, što se tiče zrakoplovne kompanije, bio je fizički i mentalno sposoban

[15] https://edition.cnn.com/2015/04/02/opinions/green-alexander-legal-liability-germanwings/index.html
[16] https://www.reuters.com/article/us-france-crash-liabilities-analysis-idUSKBN0MM32C20150326

letjeti svojim avionima. Obitelji bi se mogle suprotstaviti činjenicom da je zrakoplovna tvrtka odgovorna za zapošljavanje, osposobljavanje i stavljanje tog psihički nestabilnog kopilota u kokpit i da ne bi smio ograničiti svoju odgovornost.

Obitelji će vjerojatno reći da taj kopilot nije smio ostati u kokpitu i da je Germanwings u bilo kojem trenutku proveo postupak koji zahtijeva drugu osobu u kokpitu - pravilo koje su slijedile mnoge druge zrakoplovne tvrtke - ne bi uspio zaključati pilota izvana.

Germanwings je ponudio predujam od oko 54.000 dolara[17] (50.000 eura) obitelji svake žrtve, a njegovi osiguravatelji izdvojili su 300 milijuna dolara za pokriće potencijalnih obveza.

Od vitalne je važnosti naučiti iz ove nezamislive tragedije poboljšavajući regulative i natjeravajući zrakoplovne tvrtke na rigoroznije procjene i utvrđivanje najboljih načina osiguranja da piloti budu sposobni letjeti. Srećom, suicidalni ili ubojice piloti su rijetki, ali ova tragedija bi trebala dati zračnim prijevoznicima i kontrolorima poticaj da pronađu učinkovitija sredstva za osiguravanje tjelesnog i duševnog zdravlja pilota kojima povjeravamo prijevoz zračnim putem.



Izvor: https://shawglobalnews.files.wordpress.com/2015/03/germanwings-crash-map_revised.jpg?quality=70&strip=all

[17] https://www.reuters.com/article/us-france-crash-liabilities-analysis-idUSKBN0MM32C20150326

4. CESTOVNI PRIJEVOZ PUTNIKA

4.1. Značenje cestovnog prijevoza putnika

Cestovni prijevoz putnika je najzastupljeniji oblik turističkog prijevoza. On je od nemjerljive važnosti za turizam i raznolikost turističke ponude bila bi puno manja bez automobila, autobusa i ostalih sredstava cestovnog prijevoza. Takvu ulogu duguje ponajprije iznimnoj elastičnosti, koja se ogleda u slobodnom izboru vremena početka i završetka putovanja, rute kojom će se putovati od polazišne do odredišne točke, lokaciji usputnih postaja i slobodnom odabiru vremena zaustavljanja, dostupnosti svakog mjesta do kojeg vodi put, te prijevozu „od vrata do vrata“. Cestovni promet čini dostupnima i one destinacije koje nisu dostupne drugim prometnim načinima. Bez njega organizacija prometnog lanca ostala bi samo teorijska kategorija, jer se svi vremenski i lokacijski nerazmjeri mogu premostiti jedino cestovnim vozilima. U usporedbi s drugim prometnim granama, putovanje cestom je relativno udobno, jeftino i brzo, lišeno potrebe za presjedanjem i s mogućnošću turističkih doživljaja i za vrijeme trajanja putovanja.[18]

Karakteriziraju ga obilježja koja ovise o vrsti cestovnog vozila, infrastrukturi i specifičnim obilježjima turističke potražnje.

Cestovni putnički prijevoz dijeli se na: autobusni prijevoz, prijevoz vlastitim prometnim sredstvima, prijevoz iznajmljenim prometnim sredstvima, taksi prijevoz i ostale oblike cestovnog prijevoza.[19]

Republika Hrvatska je specifičan dio europskog prostora po svojoj konfiguracijskoj raznolikosti, koja se odražava na njena geoprometna obilježja. Jedina je srednjoeuropska i panonsko-podunavska te jadrasnko-mediteranska država i rubno se naslanja na prostor Jugoistočne Europe. Glavni međunarodni prometni pravci povezuju područje Srednje Europe s Mediteranom i Jugoistočnom Europom. Izniman potencijal prometnog razvitka Hrvatske

[18] Mrnjavac E.: “Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment”, Opatija 2006. , str. 106-107
[19] Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, Hrvatski sabor, (N.N. 82/2013)

prepoznat je u privlačenju prometnih tokova na međunarodnim pravcima koji povezuju pribaltičko područje s Mediteranom.[20]

Neke od bitnijih odrednica geografskog položaja[21]:

- Hrvatska je u prometno-zemljopisnom pogledu , važan dio mosta između Europe, Afrike i Azije.

- Jadransko more, čija sjeveroistočna obala najvećim dijelom pripada Hrvatskoj, povezuje je sa svim morima svijeta.

- Njezine morske luke, zbog pripadnosti Mediteranu i blizini Sueskog kanala, pružaju značajne mogućnosti za međunarodnu trgovinu morem sjeverno od Sueza.

- Njezin zračni prostor nudi glavne koridore za europski i interkontinentalni zračni promet. Preko hrvatskog teritorija prolaze europski kopneni (cestovni i željeznički) koridori.

- Hrvatskim teritorijem teče Rijeka Sava i jedna od glavnih europskih rijeka Dunav. Poboljšanja plovnosti Savom i buduća izgradnja kanala Vukovar-slavonski Šamac (povezivanje Dunava i Save) bitno će poboljšati prometne veze između Jadranskog i Sjevernog mora.

- Jadranski naftovod, od Omišlja na otoku Krku (u zoni luke Rijeka) prema unutrašnjosti Hrvatske te srednjoj i sjeveroistočnoj Europi, pruža značajne uvjete međunarodnom transport nafte.

Hrvatska posjeduje ukupno 1.419,5 km autocesta. Od toga je[22]:

- 1244,2 km izgrađeno u punom profilu

- 46 km je izgrađeno ali nije još u punom profilu (Istarski ipsilon)

- 129,3 km je planirano za izgradnju

[20] https://bib.irb.hr/datoteka/537763.CRO_trans_valorizacija.doc
[21] Pašalić,Ž.: Osnove Hrvatske gospodarstvene infrastrukture, Ekonomski fakultet, Split, 1999., str.52
[22] http://www.mppi.hr/default.aspx?id=3113

Mreže autocesta u Hrvatskoj:

- A1 Zagreb - Split – Dubrovnik
- A2 Zagreb – Macelj
- A3 Bregana - Zagreb – Lipovac
- A4 Zagreb – Goriĉan
- A5 Beli Manastir - Osijek – Svilaj
- A6 Bosiljevo – Rijeka
- A7 Rupa – Rijeka
- A8 Kanfanar - Pazin – Matulji
- A9 Umag - Kanfanar – Pula
- A10 Granica Republike BiH – Čvorište Ploče
- A11 Zagreb – Velika Gorica - Sisak

Pri tom se gustoća mreže autocesta kreće oko 22 km/1.000 km^2 površine Hrvatske, što je u rangu s razvijenim državama EU-a (primjerice Austrija oko 21 km/1.000 km^2), a iznad prosjeka EU-27 (15,9 km/1.000 km^2).

Također od ostalih javnih cesta Hrvatska posjeduje[23]:

- 6.885,7 km državnih cesta
- 9.646,9 km županijskih cesta
- 9.078,1 km lokalnih cesta (ukupno 27.030,2 km razvrstanih javnih cesta).

[23] http://www.mppi.hr/default.aspx?id=3113

4.2. Prijevoz putnika autobusom

Vjerojatno najvažnija grana prijevoza putnika cestovnim putem je autobusni prijevoz, koji je definiran Zakonom o pružanju usluga u turizmu, člankom 46. i Uredbom (EU) br. 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o pravima putnika u autobusnom prijevozu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004.[24]

Postoje različite vrste autobusa, a uobičajena klasifikacija je slijedeća[25]:

– minibus,
– standardni (klasični) autobus,
– zglobni (harmonika) autobus (s jednim i/ili dva zgloba)
– autobus na kat (katni autobus)
– ostale vrste autobusa (autobus na polukat, pullman, skyliner, rotel i autobus za posebne namjene).

Minibus je najmanje cestovno javno prijevozno sredstvo čija visina dozvoljava stajanje putnika za vrijeme vožnje. Ova vrsta autobusa najčešće se koristi ili na kratkim linijama u centralnom gradskom prostoru relativno velike gustoće gdje je frekvencija putnika učestala a intenzitet putničkih tokova slabiji, ili na prigradskom području male gustoće naseljenosti kao fleksibilna nadopuna prigradskoj željeznici.

Standardni autobus je vrsta cestovnog vozila koje se za prijevoz gradskih i prigradskih putnika u svijetu najčešće koristi zbog svojih zadovoljavajućih tehničko-eksploatacijskih i ekonomsko-organizacijskih karakteristika.

Zglobni autobus je najdulje cestovno putničko prijevozno sredstvo kojeg čini vučno vozilo i polu-prikolica međusobno povezani nosećim fleksibilnim mehaničkim zglobom i harmonika oplatom čineći tako funkcionalnu cjelinu kontinuirane unutrašnjosti vozila koje ima mogućnost otklona +- 40 stupnjeva u horizontalnoj i +- 10 stupnjeva u vertikalnoj ravnini. Nedostatak ovakvog rješavanja jest relativno neudobna vožnja u zadnjem dijelu zglobnog autobusa na kojeg se prenose sva gibanja i oscilacije prednjeg dijela a naročito prilikom naglih promjena smjera kretanja autobusa te vožnje po lošim cestama i/ili ulicama.

[24] Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, Hrvatski sabor, (N.N. 82/2013)
[25] https://www.prometna-zona.com/autobusi/

Autobus na kat je najviše prijevozno sredstvo koga čine dva, u horizontalnom smislu podijeljena i po visini različita, putnička prostora međusobno povezana jednim ili dvoma komunikacijskim stepeništima u jedinstvenu cjelinu. Zbog njihanja vozila i niskog plafona gornjeg putničkog dijela isti raspolaže samo putničkim mjestima za sjedenje, dok prizemna etaža raspolaže i sa 5 do 25 putničkih mjesta za stajanje. Nedostatak ovog autobusa je što nagla skretanja pri većim brzinama izazivaju prevrtanje vozila. Zahvaljujući ovakvom rješenju osjetno je povećan prijevozni kapacitet autobusa bez ikakvog povećanja zauzetosti prometne površine u odnosu na standardni (klasični) autobus.

Pod ostale autobuse ubrajamo **autobuse na polukat** i **autobuse za posebne namjene**.[26]

4.3. Primjer općih uvjeta prijevoza autobusom (Čazmatrans)

Kako bi bilo moguće bolje razumjeti ugovor o prijevozu cestovnim putem u slijedećem dijelu biti će riječ o općim uvjetima prijevoza jednog od najpoznatijih hrvatskih autobusnih prijevoznika, Čazmatransa. Biti će objašnjene ključne stavke navedenih uvjeta, kao i obveze i prava kako putnika tako i prijevoznika.[27]

Putnik je dužan brinuti se da na polaznom stajalištu ili međustajalištima uđe u autobus koji prometuje na liniji te da na svojem uputnom stajalištu iziđe iz autobusa.[28]

Prijevoznik se obvezuje zaustaviti autobus poradi ulaska i/ili izlaska putnika na autobusnim kolodvorima, autobusnim terminalima i autobusnim stajalištima navedenim u voznom redu dozvole time da se na autobusnim stajalištima zaustavlja samo ukoliko ima putnika za ulazak i/ili izlazak.

Svi putnici moraju posjedovati valjanu kartu koju su dužni pokazati na zahtjev vozača/kontrolora i one vrijede za vožnju na dan/sat naznačen na voznoj karti.

Ako putnik kupuje voznu kartu u autobusu na autobusnim kolodvorima gdje postoji prodajno mjesto uz cijenu vozne karte može se naplatiti i cijena utvrđene kolodvorske usluge na tom autobusnom kolodvoru.

[26] https://www.prometna-zona.com/autobusi/
[27] https://cazmatrans.hr/documents/opci-uvjeti-prijevoza.pdf
[28] Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, Hrvatski sabor, (N.N. 82/2013)

Prijevoznik[29] izdaje voznu kartu putniku, osim ako drugi dokumenti putniku daju pravo na prijevoz, a vozna karta se može izdati u elektronskom obliku.

Putnik koji želi produžiti putovanje istim autobusom i dalje od stajališta do kojeg vrijedi njegova vozna karta, dužan je to prijaviti voznom osoblju u stajalištu prije svojeg prvobitnog uputnog stajališta. U slučaju iz prethodnog stavka putnik nadoplaćuje voznu kartu do novog uputnog stajalista. Ukoliko putnik prijavi voznom osoblju da želi produžiti putovanje istim autobusom i dalje od stajališta do kojeg vrijedi njegova vozna karta nakon drugog stajališta registriranog u voznom redu, za dodatnu relaciju naplaćuje se treća — dodatna vozna karta itd.

Za neiskorištenu povratnu kartu putnik ima pravo na povrat dijela novca. Od neiskorištene povratne karte putniku će se pri isplati odbiti iznos jednosmjerne karte, a preostali iznos vratiti umanjen za 20% na ime provizije i manipulativnih troškova.

Putnik koji odustane od putovanja može u tuzemnom prijevozu vratiti kartu 1 sat prije polaska, a u međunarodnom prijevozu 6 sati prije polaska, ali će mu se prilikom povrata iznos plaćene karte umanjiti za 20% na ime provizije i manipulativnih troškova. Ukoliko putnik nije bio u mogućnosti iskoristiti voznu kartu zbog krivnje prijevoznika ima pravo na povrat cjelokupnog iznosa neiskorištene vozne karte.[30]

Za vrijeme putovanja vozno i/ili nadzorno osoblje prijevoznika može isključiti putnika iz putovanja na prvoj postaji u slučaju da narušava red i mir u autobusu i/ili ugrožava sigurnost prometa i/ili uporno ometa vozno osoblje u radu.

Ako putnik grubom nepažnjom, namjerno ili iz nehata zagadi ili uprlja autobus, dužan je prijevozniku naknaditi štetu u visini stvarnih troškova čišćenja autobusa.

Putnik je dužan prijevozniku naknaditi štetu koju jer prouzročio svojom krivnjom na autobusu, autobusnom kolodvoru, autobusnim terminalima ili drugim objektima prijevoznika.

Putnici u autobus u prostor za prijevoz putnika sa sobom mogu ponijeti samo jedan komad ručne prtljage (osobne stvari) za koju se prijevoz ne naplaćuje i koja se ne obilježava kartom,

[29] https://cazmatrans.hr/documents/opci-uvjeti-prijevoza.pdf

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

a čine ju torbe, aktovke i naprtnjače težine do 7 kg koje putnici smještaju ispod sjedala ili na galeriju iznad sjedala u autobusu.

Ručna prtljaga[31] prevozi se na isključivu odgovornost putnika i prijevoznik ne odgovara putniku za štetu nastalu uslijed njezinog gubitka ili oštećenja. Putnicima se preporuča da ručnu prtljagu prilikom svakog izlaska iz autobusa ponesu sa sobom.

Sva ostala prtljaga putnika koju čine putne torbe, kovčezi ili naprtnjače ukupnih dimenzija (visina + širina + dubina) do maksimalno 160 cm i mase do 15 kg smješta se u prtljažni prostor autobusa, prevozi se uz naplatu i obiljezava se kartom. Putniku odnosno pošiljatelju se dozvoljava da na prijevoz preda najviše dva komada takve prtljage.

Pri prijevozu prtljage za koju se plaća karta u iznosu od 7,00 kuna prijevoznik ne odgovara za štetu nastalu gubitkom prtljage u iznosu većem od 1.000,00 kuna i ne odgovara za štetu nastalu oštećenjem prtljage u iznosu većem od 500,00 kuna, bez obzira na vrijednost prtljage.

Ukoliko za vrijeme vožnje dođe do kvara na autobusu, prijevoznik osigurava nastavak prijevoza drugim autobusom od mjesta gdje je došlo do kvara autobusa ili prijevoz od mjesta gdje je došlo do kvara autobusa do primjerenog mjesta čekanja ili kolodvora od kojeg putnik može nastaviti putovanje.

Ukoliko je linijski prijevoz otkazan ili kasni u polasku s autobusnog stajališta više od 120 minuta, putnici imaju pravo na nastavak ili preusmjeravanje putovanja ili povrat cijene vozne karte.

Za putovanje za koje je predviđeno trajanje više od tri sata prijevoznik[32] u slučaju otkazivanja ili kašnjenja pri polasku sa autobusnog kolodvora za više od 90 minuta putnicima besplatno nudi:

- lake obroke, jelo ili osvježavajuća pića primjerene u pogledu vremena čekanja ili kašnjenja pod uvjetom da su dostupni u autobusu na kolodvoru, autobusnom terminalu ili da se mogu razumno dostaviti,

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

[32] https://cazmatrans.hr/documents/opci-uvjeti-prijevoza.pdf

- hotelsku sobu ili drugi smještaj kao i pomoć u organiziranju prijevoza između autobusnog kolodvora, autobusnog terminala i mjesta smještaja u slučaju kad je potreban ostanak jednu ili više noći.

U slučaju nesreća koje se dogode pri upotrebi autobusa putnici u skladu s pozitivnim propisima RH imaju pravo na naknadu štete za slučaj smrti ili za ozljedu, kao i za gubitak ili oštećenje prtljage. Ovo pravo imaju sukladno propisima osiguravajuće kuće i police osiguranja po kojoj je putem prijevoznika putnik osiguran.

Ukoliko za vrijeme putovanja autobusom dođe do pogoršanja zdravstvenog stanja putnika vozno osoblje je dužno pozvati službu hitne pomoći i zaustaviti se autobusom na najbližem mjestu pogodnom za zaustavljanje autobusa vodeći brigu o sigurnosti putnika i ostalih sudionika u prometu sukladno odredbama Zakona o sigurnosti prometa na cestama. U takvom slučaju vozno osoblje će se autobusom zadržati na mjestu zaustavljanja do preuzimanja putnika od strane službe hitne pomoći, a potom bez odgađanja nastaviti prijevoz sukladno dozvoli, voznom redu i itinereru.[33]

[33] https://cazmatrans.hr/documents/opci-uvjeti-prijevoza.pdf

5. ŽELJEZNIČKI PRIJEVOZ PUTNIKA

5.1. Definicija i osnovna obilježja željezničkog prijevoza

Željeznički prijevoz je proces premještanja, odnosno transfera osoba i/ili stvari vožnjom po tračnicama. Standardna podjela željezničkog prometa je ona na putnički i teretni. Redovni željeznički promet se vrši korištenjem voznog reda. To je tablica, u kojoj su navedeni datumi i vremena polaska, prolaska i dolaska vlakova. Izvanredni promet se vrši prema potrebi, koristeći posebna odobrenja i naputke, ovisno o potrebi.

Osnovno prometno sredstvo je vlak. Ovisno o vrsti prometa, koristi se putnički vlak ili teretni vlak. Za teretni promet se isključivo slaže vlak, koji se sastoji od teretnih vagona i lokomotive. Za putnički promet se koristi vlak od putničkih vagona i lokomotive, ili ekonomičnije rješenje, motorni vlak.[34]

Velika prednost željezničkog prijevoza su veći kapaciteti jednokratnog prihvata putnika, komparirani s zračnim i cestovnim prometom, niski troškovi transporta i manje onečišćenje okoliša. Nadalje, u prijevozu putnika željeznicom velika se važnost pridaje udobnosti, cijeni i blizini kolodvora gradskom središtu.

Doduše, neki od nedostataka su ti da sav željeznički prijevoz ima linijski karakter, te ne postoji mogućnost prijevoza "od vrata do vrata" i mala komercijalna brzina uvjetovana organizacijom rada poduzeća i prometnog procesa. Prosječna komercijalna brzina od 30-40 km/h predstavlja najveći problem u prijevozu putnika, ponajprije zahvaljujući tome što su neka od očekivanja putnika brzina i točnost. [35]

Putnici u željezničkom prijevozu najviše se žale na kašnjenje, loše higijenske uvjete, neljubaznost osoblja, presjedanje i lošu informiranost. Posljednjih godina bilježi se znatan gubitak tržišnog udjela u putovanjima željeznicom, pa je EU postavila određene ciljeve[36] kako bi se željeznički promet vratio na mapu prijavoza putnika.

[34] https://hr.wikipedia.org/wiki/%C5%BDeljezni%C4%8Dki_promet
[35] Mrnjavac E.:" Promet u turizmu", Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Opatija 2006. , str. 115-116
[36] Page, S.J. (2009). : "Transport and Tourism: global perspectives", Pearson Prentice Hall, 3rd ed., Harlow,England

Bitniji ciljevi[37] su:

- otvoriti tržišta EU-a za željeznicu

- razviti željezničku infrastrukturu pogodnu za postizanje većih brzina vlakova

- bolja povezanost sa zemljama izvan Europe

- utvrditi uvjete unutar kojih bi se moglo koristiti predviđene državne potpore.

5.2. Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu - Bernska Konvencija

Kako bi se regulirali pravni odnosi između putnika i prijevoznika u željezničkom prijevozu, 9. svibnja 1980. godine donesena je i Konvencija o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF), te ona uz Zakon o obveznim odnosima najzornije ukazuje na obveze i prava obje ugovorne strane.

3. lipnja 1999. Zastupnički dom Hrvatskoga državnog sabora potvrđuje Protokol o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. (Protokol 1999.) potpisan u Vilniusu 3. lipnja 1999.[38] Za bolje razumijevanje u tekstu koji slijedi pojasniti će se neke od najvažnijih stavaka i odredbi Bernske konvencije.

Ugovorom o prijevozu prijevoznik preuzima prijevoz putnika, a gdje je primjereno, i prijevoz prtljage i vozila, do odredišta te isporuku prtljage i vozila u mjestu odredišta. Ugovor o prijevozu mora se potvrditi s jednom ili s više karata koje su izdane putniku. Karta je prima facie dokaz o zaključivanju i sadržaju ugovora o prijevozu.

Opći uvjeti o prijevozu odredit će formu i sadržaj karte kao i prtljage kao i slova kojima će biti tiskana i ispisana.
Na karti mora biti upisano najmanje sljedeće[39]:
- prijevoznik ili prijevoznici;
- izjava da je prijevoz podređen, bez obzira na bilo kakvu klauzulu suprotno tomu, ovim

[37] Page, S.J. (2009). : "Transport and Tourism: global perspectives", Pearson Prentice Hall, 3rd ed., Harlow,England
[38] Zakon o potvrđivanju Protokola od 3. lipnja 1999. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine (Protokol 1999.) i Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine u verziji Protokola o izmjenama od 3. lipnja 1999. godine s pripadajućim dodacima, Hrvatski sabor, (N.N. 12/2000)
[39] Ibid - Jedinstvena pravila glede ugovora o međunarodnom željezničkom prijevozu putnika, Naslov I, Članak 7.

Jedinstvenim pravilima; to se može označiti samo akronimom CIV,
- svaka druga izjava potrebna kao dokaz o zaključenju i sadržaju ugovora o prijevozu i koja omogućuje putniku da se pozove na prava koja proizlaze iz tog ugovora.

Ovisno o suprotnom sporazumu između putnika i prijevoznika, cijena prijevoza plaća se unaprijed.
Putnik može sa sobom ponijeti predmete kojima se lako rukuje (priručna prtljaga) kao i žive životinje, sukladno s Općim uvjetima prijevoza. Osim toga, može sa sobom ponijeti i velike predmete, sukladno s posebnim odredbama, sadržanim u Općim uvjetima prijevoza. Predmeti i životinje koji bi mogli smetati ili uznemirivati putnike ili izazvati štetu, neće se dopustiti kao priručna prtljaga.[40]

Putnik je sam odgovoran za nadzor svoje priručne prtljage i životinja koje vodi sa sobom.

Ugovorne obveze vezane uz otpremu predane prtljage moraju se utvrditi prtljažnicom koja se izdaje putniku. Nedostatak, neispravnost ili gubitak prtljažnice, ne djeluje na postojanje ili valjanost sporazuma vezanih uz otpremu predane prtljage, koji ostaju podložni ovim Jedinstvenim pravilima. Potvrda o predaji prtljage je prima facie dokaz o predaji prtljage i uvjetima prijevoza. Ako nema dokaza o suprotnom, pretpostavlja se da je predana prtljaga, kad je preuzima prijevoznik, očigledno u dobrom stanju i da broj i količina predmeta prtljage odgovara stavkama u potvrdi o predanoj prtljazi.
Potvrda o predaji prtljage je prima facie dokaz o predaji prtljage i uvjetima prijevoza. Ako nema dokaza o suprotnom, pretpostavlja se da je predana prtljaga, kad je preuzima prijevoznik, očigledno u dobrom stanju i da broj i količina predmeta prtljage odgovara stavkama u potvrdi o predanoj prtljazi.

Na prtljažnici mora biti upisano barem sljedeće[41]:
- prijevoznik ili prijevoznici;
- izjava da je prijevoz podređen, bez obzira na bilo kakvu klauzulu suprotno tomu, ovim Jedinstvenim pravilima; to se može označiti samo akronimom CIV.
- svaka druga izjava potrebna da bi se pokazalo da postoje ugovorne obveze o otpremi

[40] Zakon o potvrđivanju Protokola od 3. lipnja 1999. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine (Protokol 1999.) i Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine u verziji Protokola o izmjenama od 3. lipnja 1999. godine s pripadajućim dodacima, Hrvatski sabor, (N.N. 12/2000) - Jedinstvena pravila glede ugovora o međunarodnom željezničkom prijevozu putnika, Naslov III, Poglavlje I, Članak 12.
[41] Ibid - Članak 17.

predane prtljage koja omogućuje putniku da se pozove na svoja prava koja proizlaze iz ugovora o prijevozu.

Naknada za prijevoz predane prtljage plaća se prigodom predaje[42].

Prijevoznik je odgovoran za gubitak ili štetu koja proizlazi iz usmrćenja, osobne povrede ili neke druge tjelesne ili mentalne povrede putnika, koja je rezultat nezgode proizišle iz prometovanja željeznice i koja se dogodila dok je putnik bio u željezničkom vozilu, ulazio ili izlazio iz njega, bez obzira na korištenu željezničku infrastrukturu.

Prijevoznik se oslobađa te odgovornosti:
- ako je nezgoda izazvana okolnostima koje nisu vezane uz željeznički promet i koje prijevoznik, unatoč tome što se pobrinuo koliko je u danim okolnostima potrebno, nije mogao izbjeći i čije posljedice nije mogao spriječiti;
- u mjeri u kojoj je za nezgodu kriv putnik;
- ako je nezgoda posljedica ponašanja treće osobe i koje prijevoznik, unatoč tome što se pobrinuo, koliko je u danim okolnostima potrebno, nije mogao izbjeći, te čije posljedice nije mogao spriječiti; drugi poduzetnik koji koristi istu željezničku infrastrukturu, ne smatra se trećom stranom; neće biti djelovanja na pravo na kompenzaciju.[43]

U slučaju osobne povrede ili neke druge tjelesne ili mentalne povrede putnika odšteta obuhvaća:
- sve potrebne troškove posebice liječenja i transporta;
- naknadu za financijske gubitke, zbog potpune ili djelomične radne nesposobnosti ili povećanih potreba.

U slučaju usmrćenja putnika, odšteta obuhvaća:
- sve potrebne troškove vezane uz smrt, posebice troškove transporta tijela i pogrebne troškove;
- ako smrt ne nastupi odmah, odštetu predviđenu u prethodnom članku

Ako su zbog smrti putnika, osobe koje je on morao ili je imao pravnu obvezu izdržavati, lišene njegove potpore, te osobe također će biti obeštećene za taj gubitak. U pravu na tužbu za

[42] Zakon o potvrđivanju Protokola od 3. lipnja 1999. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine (Protokol 1999.) i Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine u verziji Protokola o izmjenama od 3. lipnja 1999. godine s pripadajućim dodacima, Hrvatski sabor, (N.N. 12/2000) - Jedinstvena pravila glede ugovora o međunarodnom željezničkom prijevozu putnika, Naslov III., Poglavlje III., Članak 19.
[43] Ibid - Naslov IV., Odgovornost prijevoznika, Poglavlje I., Članak 26.

odštetu od strane osoba koje je putnik uzdržavao, a da nije na to bio pravno obvezan, ravnati će se prema nacionalnim zakonima.[44]

Za odštetu na temelju potonjih članka u slučaju povrede ili smrti bit će dodijeljen paušalan iznos. Međutim, ako nacionalni zakoni dopuštaju plaćanje rente, odšteta će biti nadoknađena u tom obliku ako to zatraže oštećeni putnik ili osobe navedene u članku navedenome za osobe koje je usmrćeni morao izdržavati

Iznos odštete koji se dodjeljuje utvrdit će se sukladno s nacionalnim pravom. Međutim, u svrhu ovih Jedinstvenih pravila, gornja granica po putniku utvrđuje se na 175,000 posebnih prava vučenja, kao paušalan iznos ili u godišnjoj renti koja odgovara tom iznosu, tamo gdje nacionalno pravo predviđa gornji iznos koji je manji od tog iznosa.[45]

U slučaju osobne povrede ili neke druge tjelesne ili mentalne povrede putnika odšteta obuhvaća[46]:
- sve potrebne troškove posebice liječenja i transporta;
- naknadu za financijske gubitke, zbog potpune ili djelomične radne nesposobnosti ili povećanih potreba.

5.3. Nesreća u Rudinama

U srpnju 2009. godine dogodila se stravična nesreća u Rudinama kraj Kaštela, kada je nagibni vlak izletio iz tračnica, te je tada poginulo 6, a ozlijeđeno 55 putnika. Zbog izazivanja nesreće iz nehaja, iako je tužiteljstvo tvrdilo da se radi teškom kaznenom djelu protiv opće sigurnosti počinjenom s neizravnom namjerom, osuđen je Ivica Medak, bivši šef ekologije HŽ infrastrukture, koji je dobio četiri godine zatvora. Tri godine zatvora dobio je Jozo Bazina, kojeg je tvrtka "Intrade" angažirala kao stručnog konzultanta za izradu prskalice kojom je na

[44] Zakon o potvrđivanju Protokola od 3. lipnja 1999. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine (Protokol 1999.) i Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine u verziji Protokola o izmjenama od 3. lipnja 1999. godine s pripadajućim dodacima, Hrvatski sabor, (N.N. 12/2000) - Naslov IV., Odgovornost prijevoznika, Poglavlje I., Članak 27.
[45] Ibid - Članak 30.
[46] Ibid - Naslov III., Odgovornost, Članak 12. Štete u slučaju osobne povrede

prugu nanesen retardant TG300. Taj retardant je bio jedini i isključivi uzrok nesreće, kako je utvrđeno na suđenju. [47]

Ostali optuženici, Ivan Tomašković, direktor tvrtke "Intrade", Drago Rogulj, voditelj Protupožarne zaštite HŽ-a u Splitu i Branko Tišljar, vatrogasac DVD-a Stružac, oslobođeni su optužbe.

Iako je sudski postupak započeo početkom 2011. godine, do danas nije okončan, pa ga u HŽ-u zbog tijeka postupka ne mogu komentirati. Radi se, naime o najtežoj željezničkoj nesreći koja se ikad dogodila u Hrvatskoj i brojna se pitanja postavljaju, a Vrhovni sud još nije dao konkretan odgovor na njih.

„Što se tiče kaznenog predmeta protiv Ivice Medaka i dr., u kojem je dana 3. svibnja 2013. donesena presuda Županijskog suda u Splitu, isti je po podnesenim žalbama protiv te presude zaprimljen na Vrhovni sud Republike Hrvatske dana 13. ožujka 2014. godine, nakon čega je dostavljen Državnom odvjetništvu Republike Hrvatske. U predmetu je zatraženo održavanje javne sjednice, koja još nije određena. Signacija (raspodjela - op.a.) spisa na pojedina vijeća Kaznenog odjela vrši se ravnomjerno po redoslijedu primitka na Vrhovni sud Republike Hrvatske, a isti princip dodjele je unutar vijeća na pojedine suce izvjestitelje“ - izjavila je Sanja Katušić-Jergović, glasnogovornica Vrhovnog suda.[48]

Obiteljima poginulih putnika kao i ozljeđenima u toj željezničkoj nesreći HŽ je isplatio odštetu, a šteta na vlaku procijenjena je na oko 28 milijuna kuna.

„Iako često provodimo različite akcije, u ovom trenutku ne možemo biti konkuretni u prijevozu, jer kako biti konkurentan, recimo, u prigradskom prijevozu, s vlakovima starim 38 godina, kojima ne možemo pružiti putnicima uslugu koju očekuju. Pokušavamo „na dvije fronte“ ostvariti kupnju vlakova kako bi putnicima pružili što bolju uslugu i smanjili kašnjenja“ – kazao je član Uprave HŽ putnički prijevoz, Mladen Lugarić.[49]

[47] https://www.slobodnadalmacija.hr/novosti/crna-kronika/clanak/id/452143/zaboravljena-nesreca-u-rudinama-u-kojoj-je-poginulo-sest-a-ozlijeeno-55-osoba-vlak-smrti-lezi-na-vrhovnom-sudu-vec-25-godine
[48] Ibid
[49] http://www.kastela.org/novosti/aktualnosti/36174-proslo-je-devet-godina-od-teske-zeljeznicke-nesrece-u-rudinama

6. POMORSKI PRIJEVOZ PUTNIKA

6.1. Važnost i definicija pomorskog prijevoza putnika

Republika Hrvatska je sa svojih 1244 otoka, otočića, hridi i grebena druga najrazvedenija morska obala u Europi. Ukupna dužina Hrvatske obalne crte je 4398 km. Od toga na otoke otpada 3573 km, na otočiće 717 km, te na hridi i grebene 107 km. Stoga i ne čudi iznimna važnost pomorskog prijevoza putnika za ovo podneblje[50].

Nekoć je zahvaljujući pomorstvu otkriveno mnoštvo neistraženih dijelova kopna i organizirani su brojni prijevozi putnika do prekomorskih destinacija, no danas je zbog naglog razvoja zračnog prijevoza izgubilo primat u svojoj ulozi. Zahvaljujući nižim troškovima prijevoza i dalje vrši zadaću u svjetskim robnim tokovima kao nositelj robne razmjene i razvoja gospodarstva, no u prijevozu putnika ograničeno je na linijski servis na kraćim udaljenostima, izlete i kružna putovanja te osobne potrebe.[51]

Ugovor o prijevozu putnika morem nedvosmisleno je definiran Pomorskim zakonikom, člankom 599. i to kako slijedi: *"Ugovorom o prijevozu putnika prijevoznik se obvezuje putnika prevesti brodom, a putnik platiti prevoznину."*[52]

Bitni elementi ugovora o prijevozu putnika također su doznačeni u Pomorskom zakoniku, a oni su: prijevoznik, putnik, prijevoz brodom, prevoznina i prijevozni put.

Putnik je svaka osoba na pomorskom objektu osim djece ispod jedne godine života, te osoba zaposlenih na brodu u bilo kojem smislu. Stoga, svaku osobu koja se prevozi brodom na temelju ugovora o prijevozu putnika ili osobu koja prati vozilo ili žive životinje koje se prevoze na temelju ugovora o prijevozu stvari smatramo putnikom.

Postoji bitna razlika između pravne osobe **prijevoznika** i **stvarnog prijevoznika**. Prijevoznikom se smatra strana koja sklapa ugovor, a stvarni prijevoznik zapravo obavlja prijevoz, te on može biti vlasnik broda, naručitelj ili brodar, te je također solidarno odgovoran.[53]

---

[50] https://croatia.hr/hr-HR/Odredista/Otoci
[51] Mrnjavac E.: "Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment", Opatija 2006. , str. 132
[52] https://www.zakon.hr/z/310/Pomorski-zakonik
[53] Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem, Dr. sc. Iva Savić

Vrijeme prijevoza, po pomorskom zakoniku, može se gledati kao[54]:

- vrijeme dok je putnik na brodu

- vrijeme trajanja radnji ukrcavanja i iskrcavanja

- sporedni prijevoz (uvjetno)

Prevoznina[55] je naknada koju putnik plaća prijevozniku za plaćanje prijevoza, a ukoliko se prijevoz obavi bez plaćanja prevoznine, takav prijevoz se smatra besplatnim prijevozom, te se u tom slučaju primjenjuje Zakon o obveznim odnosima, osim u pogledu odgovornosti prijevoznika za štetu zbog smrti ili tjelesne ozljede putnika.

Putna karta je isprava o prijevozu putnika, i prijevoznik je obvezan izdati je putniku. Ona može glasiti na ime ili na donositelja i smatra se neformalnim pravnim poslom.

6.2. Pomorski zakonik i Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine

Pomorski zakonik iz 2004. godine glavni je izvornik pomorskog prava u Republici Hrvatskoj. Pomorskim zakonima utvrđuju se morski i podmorski prostori Republike Hrvatske i uređuju pravni odnosi u njima, sigurnost plovidbe u unutarnjim morskim vodama i teritorijalnom moru Republike Hrvatske, zaštita i očuvanje prirodnih morskih bogatstava i morskog okoliša, osnovni materijalnopravni odnosi u pogledu plovnih objekata, ugovorni i drugi obvezni odnosi koji se odnose na brodove, upise plovnih objekata, ograničenje brodareve odgovornosti, ovrha i osiguranja na brodovima.

Pomorski zakonik dijeli se na[56]:

- pomorsko upravno pravo

- pomorsko imovinsko pravo

- ovrhu

[54] https://www.zakon.hr/z/310/Pomorski-zakonik - Članak 627.
[55] Ibid - čl. 612. st.2
[56] https://hr.wikipedia.org/wiki/Pomorsko_pravo

- mjerodavno pravo

- prijelazne i završne odredbe

1994. godine donesen je prvi Pomorski zakonik u RH, a prije njega na snazi je bio Zakon o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi donesen 1977. godine u SFR Jugoslaviji.[57]

Na području međunarodnoga pomorskog prijevoza putnika i prtljage na snazi je od 28. travnja 1989. godine Atenska konvencija o prijevozu putnika i njihove prtljage morem ili skraćeno **Atenska konvencija**. Ona se mijenjala dva puta, protokolima iz 1976. i 1990. godine, oba puta u svezi s visinom odgovornosti prijevoznika. Republika Hrvatska je potvrdila Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem 1997. godine.

U daljnjem tekstu objasniti će se neki od bitnijih pojmova definiranih u Atenskoj konvenciji kao i određena prava i obveze te odgovornost obiju ugovornih strana.

Prijevoznik je osoba koja je sklopila ugovor o prijevozu ili u čije je ime taj ugovor sklopljen, bilo da je ta osoba stvarno obavila prijevoz, bilo da je prijevoz obavio stvarni prijevoznik.

Stvarni prijevoznik je osoba različita od prijevoznika, koja je vlasnik, naručitelj ili brodar broda, i koja stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično.

Prijevoznik koji stvarno obavlja prijevoz u cijelosti ili djelomično je stvarni prijevoznik ili, u mjeri u kojoj prijevoznik stvarno obavlja prijevoz, prijevoznik.[58]

Glavna obveza prijevoznika je bez zakašnjenja i prekida i bez povrede putnikova tjelesnog integriteta prevesti putnika od polazišta do odredišta.

Glavna obaveza putnika jest platiti prevozninu.

Prijevoz putnika i prtljage je jedinstveni prijevoznopravni posao. Prtljagom se smatra svaka stvar, uključujući i vozilo koje se prevozi na temelju ugovora o prijevozu putnika osim stvari i vozila koje se prevoze na temelju ugovora o zakupu, na temelju teretnice, ili ugovora koji se u prvom redu odnosi na prijevoz stvari i živih životinja.[59]

[57] https://hr.wikipedia.org/wiki/Pomorsko_pravo
[58] Zakon o proglašenju Zakona o potvrđivanju Protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine, Hrvatski sabor, (N.N. 2/2013) - Članak 2.
[59] Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem, Dr. sc. Iva Savić

Ručna prtljaga jest prtljaga koju putnik ima u svojoj kabini ili koju on (sam) čuva ili nadzire, uključujući i prtljagu koja se nalazi u vozilu ili na vozilu.

Predana prtljaga je sva ona prtljaga koju putnik preda prijevozniku na čuvanje u zamjenu za odgovarajuću prijevoznu ispravu. Tako su prijevozne ispravne prtljažnica i potvrda o preuzetim dragocjenostima na čuvanje. Prtljažnica je isprava o prijevozu prtljage te se izdaje na zahtjev putnika. Mora sadržavati vrstu i broj koleta, npr. kofer, torba, vreća, itd.

Za gubitak pretrpljen uslijed gubitka ili oštećenja ručne prtljage, prijevoznik je odgovoran ako se nezgoda koja je prouzročila gubitak dogodila zbog krivnje ili nemarnosti prijevoznika. Krivnja ili nemarnost prijevoznika se predmnijeva u pogledu gubitka prouzročenog pomorskom nezgodom. Prijevoznik je odgovoran za gubitak pretrpljen uslijed gubitka ili oštećenja prtljage različite od ručne prtljage, osim ako dokaže da se nezgoda koja je prouzročila gubitak dogodila bez njegove krivnje ili nemarnosti.[60]

Postavlja se pitanje koje su granice odgovornosti za gubitak ili oštećenje prtljage i vozila. One su slijedeće:

Odgovornost prijevoznika za gubitak ili oštećenje ručne prtljage ni u kojem slučaju neće prijeći iznos od 2.250 posebnih prava vučenja po putniku i putovanju.

Odgovornost prijevoznika za gubitak ili oštećenje vozila, uključujući svu prtljagu koja se prevozi u vozilu ili na njemu, ni u kojem slučaju neće prijeći iznos od 12.700 posebnih prava vučenja po vozilu i putovanju.

Odgovornost prijevoznika za gubitak ili oštećenje prtljage različite od one navedene u prethodnom stavku ni u kojem slučaju neće prijeći iznos od 3.375 posebnih prava vučenja po putniku i prijevozu.

Prijevoznik i putnik mogu ugovoriti da se prijevoznikova odgovornost umanjuje za franšizu koja neće prijeći 330 posebnih prava vučenja u slučaju oštećenja vozila i neće prijeći 149 posebnih prava vučenja po putniku u slučaju gubitka ili oštećenja druge prtljage, a taj će se iznos odbiti od gubitka ili oštećenja.[61]

[60] Zakon o proglašenju Zakona o potvrđivanju Protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine, Hrvatski sabor, (N.N. 2/2013) - Članak 3. - Odgovornost prijevoznika
[61] Ibid, Članak 8., Granica odgovornosti za gubitak ili oštećenje prtljage i vozila

Za gubitak pretrpljen uslijed smrti ili tjelesne ozljede putnika koji su prouzročeni pomorskom nezgodom, prijevoznik je odgovoran u mjeri u kojoj takav gubitak glede toga putnika za svaki zasebni događaj ne prelazi 250.000 posebnih prava vučenja, osim ako prijevoznik dokaže da je[62]:

- nezgoda posljedica rata, neprijateljstava, građanskog rata, pobune ili iznimne, neizbježne i nesavladive prirodne pojave, ili

- nezgoda u cijelosti prouzročena radnjom ili propustom treće osobe učinjenima s namjerom da se prouzroči šteta.

Za gubitak pretrpljen uslijed smrti ili tjelesne ozljede putnika koji nisu prouzročeni pomorskom nezgodom, prijevoznik je odgovoran ako se nezgoda koja je prouzročila gubitak dogodila zbog krivnje ili nemarnosti prijevoznika. Teret dokazivanja krivnje ili nemarnosti leži na prijevozniku.

Odgovornost prijevoznika za smrt ili tjelesnu ozljedu putnika ni u kojem slučaju neće prijeći iznos od 400.000 posebnih prava vučenja po putniku i svakom zasebnom događaju. Ako se u skladu s pravom suda koji odlučuje o sporu, naknada štete dosuđuje u obliku rente, odgovarajuća kapitalizirana vrijednost rente neće prijeći navedenu granicu.[63]

6.3. Pomorska nesreća broda Costa Concordia

Costa Concordia bio je kruzer koji je 2004. godine izgradio brodogradilište Fincantieri's Sestri Ponente u Italiji. Bio je u funkciji od 2. rujna 2005. godine do tragične nesreće koja se zbila 13. siječnja 2012. godine i rezultirala smrću 32 putnika. Nasukao se tog kobnog dana pri obali otočića Giglio istoimene općine u pokrajini Toskana i Tirenskom moru, te je zadnja u nizu velikih pomorskih tragedija koja je uzrokovala velike naknade štete žrtvama.[64]

Pravomoćnom presudom kapetan kruzera Francesco Schettino osuđen je na 16 godina zatvora, no postavlja se pitanje da li je tragediju prouzrokovala nautička pogreška zapovjednika broda ili pak spada u domenu krivnje osigurane brodarske kompanije koja je

[62] Zakon o proglašenju Zakona o potvrđivanju Protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine, Hrvatski sabor, (N.N. 2/2013) - Članak 3. - Odgovornost prijevoznika
[63] Ibid, Članak 7., Granice odgovornosti za smrt i tjelesne ozljede
[64] https://en.wikipedia.org/wiki/Costa_Concordia_disaster

potencijalno dala nalog da brod izvede tzv. „Inchinio“, odnosno pozdrav broda plovidbom blizu obale davanjem zvučnih signala sirenom, što je čest običaj komercijalnih putničkih brodova u Italiji.[65]

Javno tužiteljstvo republike Italije optužilo je Schettina za više kaznenih djela temeljem Pomorskog zakonika, kao i Kaznenog zakona, te ga se teretilo za napuštanje broda u opasnosti, neovlašteno skretanje s kursa plovidbe i kaznena djela protiv života i osobnog tjelesnog integriteta.[66]

Primjenom Atenske konvencije tužiteljstvo se baziralo da samo za napuštanje broda u opasnosti od strane kapetana broda, odnosno kršenjem dužnosti da bude posljednja osoba koja se treba iskrcati s broda, notornom kapetanu bude predviđena kazna od 3 do 12 godina. Nastavno, kao kazneno djelo protiv sigurnosti plovidbe po kaznenom zakonu, za neovlašteno skretanje s kursa plovidbe predviđena je zatvorska kazna u trajanju od 5 do 10 godina. Za smrt i ozljede više putnika, koje se kvalificiraju kao ubojstva iz nehaja predviđena je maksimalna kazna od 15 godina.

Odgovornost prijevoznika se temelji na pretpostavljenoj krivnji. Glavni razlog zašto je kapetan skrenuo s uobičajenog plovidbenog pravca jest već spomenuti „Inchinio“, koji je bio ustaljena praksa prijevoznika Costa Crocire, te je na strani prijevoznika bilo je jako ozbiljnih propusta u vezi sa sustavom upravljanja sigurnošću, te sustavom zaštite i još brojnih omaški koje se ne mogu pripisati isključivo zapovjedniku broda.[67]

Ipak, kapetan ima krajnji autoritet na brodu. Prema Međunarodnoj pomorskoj organizaciji (IMO), ne postoji standardna međunarodna kazna za napuštanje broda. Događalo se često da kapetan bude posljednja osoba koja napušta brod u praksi. Iako su herojski primjeri kapetana koji ostaju s brodom do samog kraja, a pogotovo kapetan Smith na Titaniku, nije realno očekivati da će kapetan ostati na brodu nakon što se putnici i posada evakuiraju. Budući da je Costa Concordia brod koji je plovio pod talijanskom zastavom, plovio je talijanskim vodama s talijanskim kapetanom, nadležnost u ovom slučaju daleko je jednostavnija nego što je to često slučaj - ostavljajući kapetana Schettina otvorenim za kazeneno gonjenje i prijavljenim na dugotrajni zatvor.

---

[65] Osiguranje od odgovornosti pomorskog prijevoznika u slučaju nautičke pogreške: hrvatska rješenja i europski trendovi, dr.sc. Ante Vuković, dr.sc. Dejan Bodul, mr.sc. Darijan Štambuk

[66] https://www.independent.co.uk/news/world/europe/costa-concordia-captain-francesco-schettino-jailed-a7733611.html

[67] https://www.gulf-times.com/story/547762/Final-verdict-looms-for-Concordia-shipwreck-captai

Incidente obično istražuje država pod čijom zastavom plovi brod, te je samim time talijansko sudstvo provelo istragu vezanu uz ovu nesreću. 2015. donesena je nepravomoćna presuda u trajanju 16 godina zatvora[68], koju je Vrhovni sud u Italiji proglasio pravomoćnom 2017. Schettino je osuđen za višestruko ubojstvo iz nehaja, uzrokovanje pomorske nesreće i napuštanje broda prije nego su svi putnici i posada napustili isti. Iako se branio time da je „slučajno“ upao u čamac za spašavanje, „Kapetan Kukavica“ kako su ga prozvali mediji nije imao utemeljene argumente prema Vrhovnom sudu u Italiji, te mu je stoga prvotna presuda stupila na snagu 2017. godine. Potvrđeno je da je kapetan neovlašteno skrenuo s kursa, po nekim navodima pokušavajući impresionirati damu s kojom je bio u društvu, te je po uzrokovanju nesreće u panici pobjegao s broda i svojim nepromišljenim djelima prouzrokovao gubitak života 32 putnika.



Izvor: https://www.bbc.com/news/world-europe-39903968

[68] https://www.bbc.com/news/world-europe-39903968

7. ZAKLJUČAK

Suvremena tehnologija i napredak po pitanju organiziranosti prijevoza putnika utjecali su na činjenicu da se danas putnike prevozi po puno povoljnijim uvjetima nego što je to nekoć bilo, te je samim time sve masovniji razvoj turizma i otkrivanje novih turističkih destinacija prouzrokovao promjene u regulativama prijevoza. Ugovori o prijevozu putnika zrakom, cestom, željeznicom i morem imaju brojne dodirne točke, no ipak ih se ne smije razmatrati u istom kontekstu zbog samog karaktera prijevoza, infrastrukture koju koriste, ili u određenim slučajevima poput zračnog i pomorskog prometa, ne koriste. Postoji određena distinkcija po pitanju odgovornosti i obaveza prijevoznika, često uzrokovana samim općim uvjetima poslovanja pojedinog prijevoznika kao pravne osobe, no kada se gledaju opća prava po tom pitanju su Montrealska, Bernska i Atenska konvencija vrlo decidirane i koncizne, unatoč izmjenama određenih protokola koje su prouzročile promjene u brojnim segmentima kao što su gospodarstvene prilike, razvoj informatike i komunikacija, geostrateški i monetarni odnosi, infrastrukturne promjene i sl.

Ugovorom o prijevozu putnika prijevoznik se obvezuje prevesti putnika od mjesta polaska do određenog mjesta, a putnik se obvezuje platiti dogovorenu prevozninu. Iako se po pitanju nekih stavki ugovora o prijevozu pojedine vrste prijevoza bitno razlikuju, svi prijevoznici imaju konture bitnijih obaveza prema putniku, a one su obaviti prijevoz prijevoznim sredstvom koje je utvrđeno ugovorom, obveza osiguravanja mjesta putniku, obveza redovitog održavanja linije, odnosno pravovremenog dolaska na odredište, obveza odgovornosti o sigurnosti putnika teobveza vođenja brige o stvarima putnika. Isključivo kod zračnog prijevoza za zakašnjenje vrijedi objektivna odgovornost, dok svi ostali prijevoznici odgovaraju na temelju pretpostavljene krivnje. Po pitanju prtljage također je moguće unificirati prijevoznike, pošto su konvencije složne da se za predanu prtljagu odgovara na temelju pretpostavljene krivnje i to neograničeno, što znači da je teret dokazivanja da nije kriv na prijevozniku, a za ručnu prtljagu vrijedi da je temelj odgovornosti dokazana krivnja, te je putnik ukoliko želi dobiti naknadu štete dužan dokazati krivnju prijevozniku. Nadalje, ugovor može prestati važiti putem sporazuma, raskida, smrću fizičke osobe i odustankom putnika. Putnik može odustati od ugovora u tri slučaja: prije početka putovanja, ako putovanje ne počne u vrijeme određeno ugovorom već znatno kasnije i ako putovanje započne na vrijeme, ali zbog očitog kašnjenja putnik izgubi vezu za daljnje putovanje.

Ipak, posebni zakoni uvijek imaju veći pravni značaj od općeg zakona te stoga nije moguće primijeniti Montrealsku, Bernsku i Atensku konvenciju u apsolutno svim promatranim slučajevima.

Kada pak agencije preuzme ulogu naručitelja prijevoza tada putnik ide prema agenciji kao naručitelj prijevoza i agencija je dužna nadoknaditi štetu putniku prema propisima koji vrijede za davatelje usluga, a zatim traži regres od prijevoznika.

Važnost Ugovora o prijevozu putnika u današnje vrijeme je iznimna, te je nezamislivo regulirati poslovno-pravne odnose između dvije ugovorne strane bez istih. Brojni su slučajevi u kojima putnici nisu ni svjesni svojih obaveza, a tako ni prava, iako je svakom prijevozniku u interesu poslovati transparentno, pa ne bi bilo iznenađujuće da se u budućnosti javnost pobliže informira i educira o njima.

LITERATURA:

Knjige:

1. Promet u turizmu, Fakultet za turistički i hotelski menadžment, Mrnjavac E., Opatija 2006.

2. Osnove Hrvatske gospodarstvene infrastrukture, Pašalić,Ž., Ekonomski fakultet, Split, 1999.

3. Temelj odgovornosti u prometnom pravu, dr. sc. Ivo Grabovac

4. Hrvatsko pomorsko pravo i međunarodne konvencije, dr. sc. Ivo Grabovac

5. Turizam, Ekonomske osnove i organizacijski sustav, N. Čavlek, O. Kesar, D. Prebežac i M. Bartoluci, Zagreb 2012

Časopisi:

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

Zakoni i pravilnici:

1. Zakon o obveznim odnosima, Hrvatski sabor, (N.N. 35 / 2005).

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

3. 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)

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

5. Zakon o potvrđivanju Protokola od 3. lipnja 1999. godine o izmjenama Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine (Protokol 1999.) i Konvencije o međunarodnom željezničkom prijevozu (COTIF) od 9. svibnja 1980. godine u verziji Protokola o izmjenama od 3. lipnja 1999. godine s pripadajućim dodacima, Hrvatski sabor, (N.N. 12/2000)

6. Zakon o prijevozu u linijskom i povremenom obalnom pomorskom prometu, Hrvatski sabor, (NN 33/2006)

7. Zakon o proglašenju Zakona o potvrđivanju Protokola iz 2002. godine na Atensku konvenciju o prijevozu putnika i njihove prtljage morem iz 1974. godine, Hrvatski sabor, (N.N. 2/2013)

Predavanja:

1. Poslovno pravo u turizmu i ugostiteljstvu, dr.sc. Ivo Mravičić

2. Ugovori o prijevozu putnika i prtljage morem, Dr. sc. Iva Savić

Rješenja:

1. Osiguranje od odgovornosti pomorskog prijevoznika u slučaju nautičke pogreške: hrvatska rješenja i europski trendovi, dr.sc. Ante Vuković, dr.sc. Dejan Bodul, mr.sc. Darijan Štambuk

Izvori s interneta:

1. https://www.zakon.hr/z/75/Zakon-o-obveznim-odnosima
2. https://www.prometna-zona.com/ugovor-o-prijevozu/
3. https://edition.cnn.com/2015/04/02/opinions/green-alexander-legal-liability-germanwings/index.html
4. https://www.reuters.com/article/us-france-crash-liabilities-analysis-idUSKBN0MM32C20150326
5. https://www.prometna-zona.com/autobusi/
6. http://www.mppi.hr/default.aspx?id=3113
7. https://cazmatrans.hr/documents/opci-uvjeti-prijevoza.pdf
8. http://noviweb.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2016/08/Izvjesce-o-mrezi-2017.pdf
9. http://www.kastela.org/novosti/aktualnosti/36174-proslo-je-devet-godina-od-teske-zeljeznicke-nesrece-u-rudinama
10. https://www.slobodnadalmacija.hr/novosti/crna-kronika/clanak/id/452143/zaboravljena-nesreca-u-rudinama-u-kojoj-je-poginulo-sest-a-ozlijeeno-55-osoba-vlak-smrti-lezi-na-vrhovnom-sudu-vec-25-godine
11. https://www.zakon.hr/z/310/Pomorski-zakonik
12. https://hr.wikipedia.org/wiki/Pomorsko_pravo

13. https://www.independent.co.uk/news/world/europe/costa-concordia-captain-francesco-schettino-jailed-a7733611.html
14. https://www.jutarnji.hr/vijesti/svijet/kriv-je-za-smrt-32-osobe-bivseg-kapetana-costa-concordije-talijanski-sud-pravomocno-osudio-na-16-godina-zatvora/6053709/
15. https://www.bbc.com/news/world-europe-39903968

POPIS SLIKA:

Slika 1. Kurs leta 9525 Germanwingsa
https://shawglobalnews.files.wordpress.com/2015/03/germanwings-crash-map_revised.jpg?quality=70&strip=all

Slika 2. Kurs kruzera Costa Concordia prilikom tragične nesreće
https://www.bbc.com/news/world-europe-39903968

SAŽETAK

Globalizacija i suvremeno društvo nametnuli su standard kod kojeg je većini građana omogućeno da si mogu priuštiti poneko putovanje za vrijeme godišnjeg odmora, često i više njih. Prijevoz putnika je kroz vrijeme napredovao, naročito zračni prijevoz, koji je u iznimno kratkom roku postigao neslućene razmjere te omogućio posjećivanje dalekih destinacija uz znatno kraće vrijeme putovanja. Stoga ga je, kao i ostale vrste prijevoza bilo potrebno definirati odredbama i konvencijama kako bi se ugovorne strane imale na što osloniti u slučaju dvojbenih situacija. Zakon o obveznim odnosima jedan je od osnovnih akata kojim se svaki ugovor definira, a pojedine vrste prijevoza putem međunarodnih konvencija koje se primjenjuju na njih reguliraju odnose ugovornih stranaka. Za zračni prijevoz tu ulogu vrši Montrealska konvencija, za željeznički Bernska, a za pomorski Atenska konvencija. Brojni su primjeri kod kojih su se navedene konvencije primjenjivale i služile kao oslonac u pravnim sporovima širom svijeta, te za prijevoz putnika imaju nemjerljivu ulogu. Kako je vrijeme proticalo one su se korigirale i mijenjale, te će se zasigurno s obzirom na tehnološke i infrastrukturne promjene također i dalje usavršavati kako bi prijevoznici i putnici imali jasno uporište za svoja prava i obveze.

Ključne riječi: prijevoz, putovanje, ugovor

SUMMARY

Globalization and modern society have imposed a standard whereby most citizens are granted the opportunity to afford a certain journey during their vacation, often more of aforementioned. Passenger transport has advanced over time, especially air transport, which has reached undreamed-of proportions in a very short time, and has enabled it to visit distant destinations with much shorter travel time. Therefore, as with other types of transport, it was necessary to define the directives and conventions so the contracting parties can rely on them in the event of doubtful situations. Certain types of transport are defined through international conventions that apply to them, regulating the relations of the contracting parties. For air transport, this role is played by the Montreal convention, the Bernese convention for railway, and the Athens convention for maritime relations. Numerous examples are present in which the aforementioned conventions have been applied and served as a basis for legal disputes around the world. For the transport of passengers they play an immeasurable role. As time went by, they were upgraded and changed, and will certainly be further improved with regard to technological and infrastructure changes so that carriers and passengers have a clear basis for their rights and obligations.

Key words: transport, journey, contract