

Dr. PETAR PETROVIĆ
Kontrola prihoda
Zagreb, Kušlanova 2

Prometno praćo
Pregled

UDK: 656.25

Primljeno: 16.03.1990.

Prihvaćeno: 04.06.1990.

PRIJEVOZ PUTNIKA ŽELJEZNICOM

SAŽETAK

Rad obuhvaća promjene koje su nastale na željeznici donošenjem Zakona o poduzećima (Sl.list SFRJ, 1989, 40) i time pravno stavile željeznicu u položaj javnog poduzeća. Time je i naše društvo nakon dugog vremena priznalo postojanje javne službe u nas. Željeznica je jedan od klasičnih primjera javne službe. Prema tome ona podliježe, u sklapanju ugovora o prijevozu putnika, posebnom režimu koji nije prepušten dispozitivnosti građansko-pravne norme već je određen i kognitivnim normama koje mu daju posebnu karakteristiku. U radu je dan pregled pravnog osnova za sklapanje ugovora o prijevozu putnika s normama koje obvezuju željeznicu pod danim okolnostima na sklapanje ugovora o prijevozu putnika. Zatim je opširno prikazana odgovornost željeznice za uredan i siguran prijevoz putnika željeznicom, s načinom naknade štete u slučaju da nije izvršen siguran i uredan prijevoz putnika željeznicom.

1. UVOD

Promjene koje su zahvatile naš privredni i politički sustav ruše mnoge zablude dogovorne ekonomije ali i utopije u privrednom poslovanju. Jedna od tih utopija bila je, uz ostalo, i našim pravnim sustavima propisana negacija postojanja javne službe kao ostatka kapitalističkog sustava. Međutim, negacija postojanja javne službe i njeno pretvaranje u djelatnost od posebnoga društvenoga interesa nije uništila javnu službu već joj je čak dala podstrek za daljnji razvoj. U svom djelovanju javna služba je dokazala nužnost svog postojanja, što je naposljetku Zakonom o poduzećima (Sl.list SFRJ, 1988, 77) i Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o poduzećima (Sl.list SFRJ, 1989, 40) ponovno unijeto kao pojam u naš pozitivni pravni sustav. Naime, ovim Zakonom se izdvajaju organizacije pod pojmom javna poduzeća. U članu 14. tog Zakona određeno je da: "Društveno-politička zajednica, odnosno društveno-politička zajednica i druge pravne osobe mogu osnovati javna poduzeća radi proizvodnje i prometa određenih proizvoda i vršenja usluga koji su nezamjenjiv uvjet života i rada građana ili rada drugih poduzeća na određenom području ili ako je to neophodno za rad organa te društveno-političke zajednice (elektroprivreda, željeznički promet, poštanski promet, telefonski promet, telegrafski promet, komunalne djelatnosti, dobra od

općeg interesa i dr.) u skladu sa Zakonom.

Sredstva za osnivanje javnog poduzeća osiguravaju osnivači.

Aktom o osnivanju pobliže se određuje djelatnost koju javno poduzeće obavlja, uvjeti uz koje se obavlja proizvodnja i promet proizvoda odnosno obavljanje usluga, prava i obveze osnivača u upravljanju javnim poduzećem, način formiranja cijena proizvoda i usluga javnog poduzeća i dr."

Društveno-političke zajednice ili preciznije rečeno skupštine republika i pokrajina te Sabor SR Hrvatske u prosincu 1989. godine su, koristeći se ovlaštenjima iz ovog člana Zakona o poduzećima, donijeli odluke kojima se željezničke transportne organizacije u našoj zemlji svrstavaju u javna poduzeća.

Nakon takvoga pravnoga i stvarnog rješenja položaja željeznice kao javne službe u nas slobodnije se može posegnuti u velike teoretske i praktične spoznaje francuske pravne doktrine o javnoj službi. U toj se doktrini, među ostalim, htjelo definirati i pojam javne službe. Polazeći od realističkih stajališta koja su se pojavljivala u životu, izbjegavala se i u Francuskoj definicija javne službe, već ju je pravna doktrina nastojala prikazati s tri karakteristične značajke, koje su u novijoj literaturi poznate pod nazivom "tri Rollandova pravila". Prema njemu, prva je značajka javne službe njezin kontinuitet (stalnost): ona se ima obavljati svakodnevno, redovito i bez zastoja. To se odražava osobito na koncesionara: prekine li obavljanje djelatnosti, podliježe sankcijama, a dođe li do toga uslijed nepredviđenih događaja kao što je iznenadni visoki skok cijena (inflacija), pripada mu naknada štete ne zato što bi to bio neki polon već stoga što postoji opasnost da uopće obustavi djelatnost. Načelo kontinuiteta je u tom smislu toliko snažno da čak ruši ustavno načelo slobode štrajka! Drugo je načelo promjenljivosti: uvjeti pod kojima se pružaju usluge korisnicima javne službe promjenljivi su i moraju biti prilagođeni potrebi građana. Klasičan je primjer s kraja XIX. stoljeća - obvezna zamjena plinske rasvjete gradskih ulica električnom. To i opet pogađa koncesionara, jer kad javna uprava u vlastitoj režiji vodi javnu službu, nije dužna vezati samo sebe. I treće je načelo jednakosti korisnika koje se proteže na dva područja: naime, da se svakome pod jednakim uvjetima mora osigurati tražena usluga i, zatim, da se svakome ima dati jednaka usluga. Tim posljednjim želi se spriječiti favoriziranje i u teo-

riji se bez suzdržavanja ističe da je i to usmjereno u prvom redu na koncesionara koji bi imao interesa da prema stanovitom (-tim) krupnim korisnicima ustanovi povlaštene cijene usluge.

Nakon svega toga mogli bismo prići daljnjoj teoretskoj raspravi o javnoj službi. Međutim, to nam nije ovdje svrha¹, dovoljno je da prihvatimo "tri Rollandova pravila" i da ih zapamtimo da bismo u nastavku razmatrali prijevoz putnika i prtljage željeznicom.

2. ŽELJEZNIČKO JAVNO PODUZEĆE - JAVNI PRIJEVOZ PUTNIKA I STVARI

Negirajući pravno postojanje javne službe, ni željeznicu nismo mogli definirati kao javnu službu. Međutim, ta djelatnost se odvijala po principima javne službe bez obzira na to kako smo do sada u nas definirali željeznički promet. Svakako, postoje određene teškoće u definiranju željeznice kao javne službe. Prihvatimo li, makar i oprezno, tri Rollandova pravila koja daju karakteristične značajke javnoj službi (to su kontinuitet, promjenljivost uvjeta pod kojima se pružaju usluge i načelo jednakosti korisnika), onda nije teško da i obavljanje prijevoza putnika i stvari željeznicom svrstavamo u javnu službu. Već se odmah, pri takvom zaključku, postavlja pitanje ima li i neka druga djelatnost jednaka obilježja. Uzmimo kao primjer prijevoz putnika autobusom u situaciji kada skupina građana osigurava sredstva za taj prijevoz. Osiguravši sredstva, ona ugovornim odnosom s vlasnikom autobusa osigurava kontinuitet prijevoza, jednakost korisnika i promjenljivost uvjeta. Očito je da je to sve izvodljivo. Stoga još jednom dolazimo do zaključka da za određivanje željeznice kao javne službe ta tri pravila prepoznavanja nisu dovoljna. Tome svakako pridonosi i sve veći tehničko-tehnološki napredak društva koji povećava čovjekov izbor a prema tome uzrokuje i sve veće zahtjeve čovjeka za zadovoljenje svakodnevnih potreba. Veličina i učestalost tih zahtjeva određuju potrebu za organiziranjem djelatnosti koja ih je je u stanju zadovoljiti.

Bez obzira na te dileme pri definiranju željeznice kao javne službe, ona ipak više od stotinu godina obavlja djelatnost javnog prijevoza putnika i stvari, i, što je najvažnije - to je masovni prijevoz putnika i stvari. U toj djelatnosti koja se obavlja više od stotinu godina iskristalizirala su se određena pravila ponašanja između željeznice i korisnika njenih usluga. Ta pravila ponašanja dobila su pravnu formu i u nas donošenjem međunarodnih konvencija iz tog područja i njihovom ratifikacijom u našem pravnom sustavu. Odredbe međunarodnih konvencija iz tih područja ugrađene su i u domaće zakonodavstvo.

Prihvatimo li i ovdje tri Rollandova pravila, uočiti ćemo da su ona u suštini unijeta u naše zakonodavstvo o prijevozu putnika. No, da vidimo u čemu je suština javnog prijevoza putnika željeznicom. Odmah da napomenemo da ovdje nećemo ulaziti u suštinu javnog prijevoza stvari.

Ako pokušamo dati najkraći odgovor na to pitanje, mogli bismo reći da je suština javnog prijevoza putnika u obvezi željeznice da preveze putnike u vremenu predviđenom voznim redom uz odgovornost da tim prijevozom ne naruši njegov psihički i fizički integritet. To je razumljivo jer su Jugoslavenske željeznice masovni prijevoznik putnika; one prevoze godišnje više od 120 milijuna putnika i u međunarodnom prometu. Ta brojka se svaki dan i povećava, jer sve više ljudi koristi mogućnost putovanja kao dio svakodnevnog života, a zbog sve skuplje nafte svrstava se željeznica u najjeftinijega kopnenog prijevoznika putnika. Svakako da u toj masovnosti prijevoza putnika mora biti potpuno zastupljena sigurnost fizičkog i psihičkog integriteta putnika i da se prijevoz mora obavljati po unaprijed utvrđenom voznom redu, na koji putnik i računava kada sklapa ugovor o svom prijevozu željeznicom. Ako željeznica ne preveze putnika u određenom vremenu ili naruši njegov fizički i psihički integritet, snosi odgovornost. Kako je i društvo posebno zainteresirano da se takav masovni prijevoz putnika obavlja uredno i sigurno, ono je s nekoliko zakona i konvencija reguliralo prijevoz putnika željeznicom, a u okviru toga i odgovornost željeznice za prijevoz putnika. Sigurnost i urednost prijevoza putnika u željezničkom prometu i odgovornost željeznice za taj prijevoz u Jugoslaviji regulirani su Zakonom o osnovama sigurnosti u željezničkom prometu i republičkim i pokrajinskim zakonima donijetim na osnovi tog Zakona. Postoje i drugi savezni zakoni koji reguliraju odgovornost željeznice iz ugovora o prijevozu putnika. To su: Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu (Sl.list SFRJ, 1974, 2), Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju te neki drugi zakoni.

U međunarodnom prometu odgovornost željeznice za prijevoz putnika utvrđena je uglavnom dvjema konvencijama, koje je ratificirala i naša zemlja. To su: Međunarodna konvencija o prijevozu putnika i prtljaga na željeznicama (CIV), koja vrijedi od 1. siječnja 1975 (Sl. list SFRJ - Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, 1971, 56) i Dopunska konvencija uz Međunarodnu konvenciju o prijevozu putnika i prtljage na željeznici (Sl.list SFRJ - Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, 1967, 9) od 25. veljače 1961. o odgovornosti željeznice za smrt i povrede putnika.

Analizirat ćemo i sadržaj svake od tih obveza željeznice, a koje se pojavljuju iz javnog prijevoza putnika željezničkim prijevoznim sredstvima. Ovdje samo još da napomenemo da osim željeznice ima i drugih javnih prijevoznika putnika koji isto tako imaju obvezu da putnika preveze na određenoj relaciji u vremenu predviđenom voznim redom, a da pritom ne naruše njegov fizički i psihički integritet. Te obveze ovdje nećemo analizirati, već ćemo isključivo iznijeti obveze željeznice koje proistječu iz obveze javnog prijevoza putnika.

Da bi se neka osoba mogla prevoziti

željeznicom, mora kupiti prijevozu ispravu, čime stupa u ugovorni odnos sa željeznicom i sklapa ugovor o prijevozu. Željeznica mora pod određenim uvjetima sklopiti ugovor o prijevozu sa svim osobama koje su ispunile te određene uvjete. Ako željeznica na zahtjev zainteresiranog putnika bez odgađanja ne sklopi ugovor o prijevozu putnika (jasno ako su ispunjeni uvjeti za sklapanje ugovora), onda je dužna naknaditi štetu koju bi putnik imao zato što nije otputovao. Željeznica je postavila uvjet da neće sklopiti ugovor o prijevozu ili će isključiti iz prijevoza, u unutarnjem ili međunarodnom prometu, sljedeće osobe:

1. pijane osobe, osobe koje se ponašaju nepriстойno ili koje se ne pridržavaju zakona i propisa o prijevozu putnika;
2. osobe koje bi zbog bolesti ili iz drugih razloga očigledno uznemiravale suputnike, izuzev ako se za njih unaprijed osigura cio odjeljak i ako im se on, uz naplatu, može staviti na raspolaganje. Međutim, osobe koje se usput razbole moraju se prevesti bar do prve stanice gdje ima mogućnosti da im se ukaže potrebna pomoć. Prijevoz osoba oboljelih od zaraznih bolesti regulira se posebnim zakonskim propisima.

Sklapanjem ugovora o prijevozu² s putnikom nastaje dvostruki pravni odnos, u kojemu se prijevoznik obvezuje da putnika preveze³ do određenog mjesta, a putnik se obvezuje prijevozniku platiti odgovarajuću prevozninu. Željeznica je kao prijevoznik dužna prevesti putnika do određena kolodvora onom vrstom i razredom kako je to ugovoreno, tj. prema tome kakvu je prijevozu ispravu putnik kupio, prema objavljenom voznom redu. Željeznica je obvezna prevesti putnika uz uvjete udobnosti i higijene koji se prema vrsti vlaka i trajanju putovanja smatraju potrebnim. Ako putnik sklopi ugovor o osiguranju mjesta (rezervacija), željeznica mu je dužna osigurati označeno mjesto u određenom vlaku. Iz toga bi proizišlo da je svatko tko ima voznu ispravu putnik. Međutim, ako bismo samo tako gledali, onda bi putnik bio samo ona osoba koja je sa željeznicom sklopila ugovor o prijevozu, a time bi i odgovornost željeznice bila samo prema osobama koje imaju važeći ugovor o prijevozu, tj. važeću prijevozu ispravu. U skladu s Međunarodnom konvencijom o prijevozu putnika i Zakonom o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu i druge osobe uživaju status putnika; to su putnici bez važeće vozne isprave, koji nisu kupili voznu ispravu na određenom željezničkom mjestu ili željezničko mjesto nije bilo otvoreno za prodaju vozne isprave, a nalaze se u željezničkom prijevoznom sredstvu za prijevoz putnika odnosno na željezničkom teritoriju određenom za prijevoz putnika. Prema tome, sklopljeni ugovor o prijevozu, tj. važeća prijevozna isprava nije uvjet da bi netko uživao status putnika na željeznici, a time i pravo na određenu odgovornost željeznice prema njemu. Svakako da je Zakonom o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu i

Konvencijom predviđeno da je putnik dužan prije nego što započne putovanje pribaviti voznu kartu, a ako službeno mjesto otvoreno za prijevoz putnika nema putničke blagajne, dužan je voznu kartu pribaviti u vlaku. Vozna karta je očiti dokaz da je sklopljen ugovor o prijevozu putnika ali osobe koje se nalaze u željezničkim vozilima za prijevoz putnika mogu svoje svojstvo putnika dokazivati i na drugi način. Iz toga se zaključuje da svaka osoba dobiva status putnika ako ima voznu ispravu, ali isto tako svaka osoba uživa status putnika i ako se nalazi na željezničkom prostoru predviđenom za putnika i ima namjeru da putuje.

3. ODGOVORNOST ŽELJEZNICE ZA PRIJEVOZ PUTNIKA

Pitanje odgovornosti vozara za povjereni mu prijevoz seže u duboku prošlost. U starom Rimu sigurnost imovine i ljudi u prometu štice na je na načelima općegrađanskog prava, na načelu pretpostavljanja krivnje. Međutim, sigurnost putnika, a još više sigurnost robe, pod građanskom pravnom zaštitom nije bila efikasna. Događalo se da su pomorci, gostioničari i posjednici staja bili oslobođeni odgovornosti za nestanak stvari koje su im bile povjerene, jer su dokazali svoju nekrivnju, premda je često bilo očito da takva odluka nema realne podloge.

Kada su takvi zahtjevi učestali, u prvom redu stoga što se radilo o krađama, pretor je uspostavio poznatu "tužbu za štetu i krađu protiv brodaru, krčmara i posjednika staja" (*actio damni, furti adversus nautas, caupones et stabularios*). Na temelju te tužbe navedene osobe su odgovarale za štetu ili nestanak stvari koje su im bile povjerene, bez obzira na osobnu krivnju. U tim je slučajevima prvi put u rimskom pravu uspostavljena odgovornost na načelu kauzaliteta. Ako je dopušteno uspoređivati male stvari s velikima, moglo bi se reći da se u ta daleka rimska vremena pojavio isti problem koji je i danas veoma aktualan u odgovornosti željeznice za prijevoz putnika (a i stvari). Željeznički prijevoz zbog povećane opasnosti nužno je zahtijevao napuštanje načela odgovornosti na temelju krivnje te je u toj odgovornosti primijenjeno načelo kauzaliteta.⁴ S tog aspekta razmatrat ćemo i odgovornost željeznice za prijevoz putnika. Radi bolje jasnoće odgovornosti željeznice prema putnicima pokušat ćemo definirati pravni pojam putnika, a time i osoba za koje je željeznica odgovorna kao za putnike. Putnikom se smatraju osobe koje se radi putovanja nalaze u jednom od sredstava željeznice određenih za prijevoz, bez obzira na to imaju li voznu kartu ili ne, kao i osobe koje se nalaze u krugu stanice ili u neposrednoj blizini željezničkoga prijevoznog sredstva za prijevoz putnika prije ukrcavanja ili nakon iskrcavanja, za koje se dokaže da su imale namjeru putovati odgovarajućim vlakom ili da su njime putovale. Putnicima se smatraju i osobe koje imaju pravo na besplatnu vožnju, ali ne i osoblje koje je obav-

ljalo radnu obvezu na određenom vlaku ili na određenom željezničkom prostoru. Takvo stajalište o pojmu putnika imaju i naši sudovi.

Obveza željeznice prema putniku je dvostruka. Željeznica je obvezna da ga u vrijeme koje je predviđeno voznim redom doveze u određenu stanicu i da pritom ne povrijedi putnikov fizički i psihički integritet. Iz te dvostruke obveze željeznice proizlazi, da je tako nazovemo, i dvostruka odgovornost željeznice prema putniku, i to: odgovornost da putnika na vrijeme preveze i da ga preveze bez narušavanja njegova psihičkog i fizičkog integriteta.

Ako željeznica ne preveze putnika na vrijeme tj. prema predviđenom voznom redu, u međunarodnom prometu, ona odgovara za to prema propisima države u kojoj se zakašnjenje desi. To su jedinstvene odredbe u našoj zemlji i vrijede za međunarodni promet u unutarnjem prometu. Željeznica ne odgovara zbog zakašnjenja u prijevozu putnika za razliku od prijevoza robe pri čemu je odgovorna za tzv. prekoračenje roka isporuke. Isto tako, željeznica ne odgovara ni za štetu putnika koju je on pretrpio zbog zakašnjenja vlaka ili zbog prekida putovanja ili zbog nemogućnosti održavanja voznog reda. Iznimno, željeznica odgovara za štetu nastalu zbog zakašnjenja ili prekida putovanja ako putnik dokaže da je pretrpio štetu i da je do zakašnjenja ili njegovog prekida putovanja došlo namjerno ili krajnjom nepažnjom željeznice.⁵

Zbog zakašnjenja vlaka putnik ima druga prava. U međunarodnom prometu, ako se zbog zakašnjenja vlaka izgubi veza s drugim vlakom ili ako vlak izostane na cijelom prijevoznom putu ili na jednom dijelu puta, a putnik želi produžiti putovanje, željeznica je dužna da ga, ako je to moguće, zajedno s njegovom prtljagom, bez doplate, preveze vlakom koji prometuje prema istoj uputnoj stanici na istoj pruzi ili na nekoj drugoj pruzi koja pripada željeznicama koje sudjeluju u prijevoznom putu prvotnog prijevoza. Pritom se mora voditi računa o tome da se putniku omogući da stigne do uputnog mjesta sa što manjim zakašnjenjem. Šef stanice je dužan da, prema potrebi, na ispravi putnika potvrdi gubitak veze ili zostajanje vlaka, a također, prema potrebi, da produži rok važenja vozne isprave ili da je ovjeri tako da vrijedi za drugu prugu ili za viši kolski razred ili za vlak s višim voznim cijenama. Željeznica može svojom tarifom ili voznim redom isključiti određene vlakove od mogućnosti prijevoza putnika ako su izgubili vezu zbog zakašnjenja vlaka. Putnik također ima pravo odustati od putovanja s time da mu željeznica vrati voznu cijenu koju je platio za prijevoz.

U unutarnjem prometu nešto je drugačije regulirano ovo pravo putnika i za njega je nešto povoljnije. Ako željeznica ne započne prijevoz u vrijeme koje je određeno voznim redom, putnik ima pravo odustati od ugovora o prijevozu i zahtijevati od željeznice da mu vrati čitavu prevozninu (cijenu vozne karte). Ako putnik zbog zakašnjenja za koje nije odgovoran tijekom pri-

jevoza izgubi vezu na priključak ili zbog izostanka vlaka ili smetnje u prijevozu bude spriječen da nastavi putovanje, ima sljedeća prava:

- zahtijevati da ga željeznica prvim sljedećim vlakom preveze do određena kolodvora ili, ako prvi sljedeći vlak nije pogodan, da ga preveze nekim drugim vlakom bez naplate veće prijevozne cijene;
- zahtijevati da ga željeznica prvim pogodnim vlakom s prtljagom besplatno vrati u polazni kolodvor, te da mu vrati prijevoznu cijenu koju je platio (ta odredba ne vrijedi za međunarodni promet);
- odustati od daljnjeg putovanja i za neprijedni dio puta zahtijevati od željeznice povrat prevoznine bez oduzimanja.

Druga vrsta odgovornosti željeznice prema putniku odnosi se na njenu vezu da putnika preveze do određena kolodvora ne povrijedi njegov fizički i psihički integritet. I pri toj odgovornosti moramo dijeliti putnike na one u unutarnjem i one u međunarodnom prometu. Za povrede fizičkog i psihičkog integriteta u međunarodnom prometu željeznica odgovara putnicima na temelju Dopunske konvencije uz Međunarodnu konvenciju o prijevozu putnika i prtljage na željeznicama o odgovornosti željeznice za smrt i povrede putnika. Pod pojmom putnika u međunarodnom prometu razumijevaju se osobe koje se prevoze putničkim vlakovima na temelju Međunarodne konvencije o prijevozu putnika i prtljage na željeznicama i pratilci pošiljaka koji se prevoze na osnovi Međunarodne konvencije o prijevozu robe na željeznicama. Ovdje je pojam putnika nešto drugačije definiran nego u našem nacionalnom pravu. To je razumljivo jer prema odredbama Međunarodne konvencije o prijevozu putnika i prtljage željeznicama putnik je dužan da, osim izuzetaka predviđenih u međunarodnim tarifama, od početka putovanja bude opskrbljen važećom voznom ispravom koju mora čuvati do završetka putovanja i na zahtjev pokazati je svakom kontrolnom organu željeznice te je predati nakon završenog putovanja. Putnik koji ne može pokazati važeću voznu ispravu dužan je platiti, osim vozne cijene, i dodatak. Taj dodatak se računa po propisima željeznice na kojoj je bilo traženo to plaćanje. Iz tih odredaba Međunarodne konvencije o prijevozu putnika i prtljage na željeznicama proizlazi da putnik koji nema važeću međunarodnu voznu ispravu podliježe propisima željeznice na kojoj je zatečen u vlaku bez važeće vozne isprave, pa u smislu odgovornosti željeznice na njega se primjenjuju odredbe nacionalnog prava.

Prema propisima Dopunske konvencije uz Međunarodnu konvenciju o prijevozu prtljage i putnika na željeznici o odgovornosti za smrt i povrede putnika, željeznica je u međunarodnom prometu odgovorna za štetu nastalu zbog smrti, ranjavanja ili svake druge tjelesne ili duševne povrede putnika uzrokovane nekim udesom u

vezi s prijevozom željeznicom koji se desio za vrijeme dok se putnik nalazio u vlaku, ulazio u vlak ili izlazio iz njega. Osim toga, željeznica odgovara i za štetu koju je putnik pretrpio uslijed potpunog ili djelomičnoga gubitka predmeta što ih je nosio sa sobom kao ručnu prtljagu. Isto tako željeznica odgovara za štetu koju je putnik pretrpio zbog gubitka životinje što ju je vodio sa sobom ako je njezin prijevoz dopušten u vlakovima s prijevozom putnika. U slučaju smrti putnika u međunarodnom prometu odšteta obuhvaća neophodne troškove nastale uslijed njegove smrti, a naročito za prijevoz, pogreb i spaljivanje leša. Ako su smrću putnika lišene potpore osobe koje je on izdržavao, željeznica je obvezna naknaditi im gubitak. U slučaju ranjavanja ili svake druge tjelesne ili duševne povrede putnika željeznica je obvezna dati mu odštetu, koja naročito obuhvaća: neophodne troškove liječenja, prijevoza i sl. te naknadu prozrokovane štete zbog potpune ili djelomične nesposobnosti za rad ili zbog uvećanja potreba. Nacionalnim pravom određeno je u kojoj je mjeri željeznica dužna naknaditi druge štete što ih je pretrpio putnik ili njegovi zakonski nasljednici, naročito za duševnu i fizičku štetu, estetski izgled i sl.

U međunarodnom prijevozu putnika željeznica se oslobađa odgovornosti za štetu ako je udes bio uzrokovan okolnostima izvan obavljanja prijevoza koje željeznica nije mogla izbjeći niti otkloniti njihove posljedice. Isto tako, željeznica se oslobađa odgovornosti ako je nastajanju udesa doprinijela neka treća osoba, što željeznica i pored potrebne marljivosti, s obzirom na posebnost slučaja, nije mogla izbjeći. Ako je udes nastao greškom putnika ili njegovim držanjem, željeznica se potpuno ili djelomično oslobađa odgovornosti za nastalu štetu. Željeznica odgovara i za štetu zbog potpunog ili djelomičnoga gubitka i oštećenja predmeta koje je putnik nosio sa sobom ili životinja koje je nosio sa sobom, i to do stvarne štete, ali najviše do dvije tisuće UIC franaka po putniku. Visina naknade za štetu što je uzrokovana putniku koji je pretrpio tjelesno oštećenje ili njegovim bliskim osobama ako je smrtno stradao ne može biti manja od dvije stotine UIC franaka po putniku, kao kapital ili godišnja renta koja odgovara ovom kapitalu.

Prema našem nacionalnom pravu, dakle pravu koje se primjenjuje na putnike Jugoslavenskih željeznica u unutarnjem prometu i djelomice u međunarodnom, i koje je u skladu s Međunarodnom konvencijom o prijevozu putnika i prtljage željeznicama, željeznica odgovara za štetu što nastane zbog smrti, oštećenja zdravlja ili ozljede putnika. Pod pojmom štete smatra se umanjeње nečije imovine (obična šteta) i sprečavanje njenog povećanja (izmakla korist), kao i nanošenje fizičkog ili psihičkog bola i straha drugome (nematerijalna šteta). Prema nacionalnom pravu željeznica obično odgovara za štetu na temelju načela uzročnosti nastale u vezi s opasnom stvari, odnosno bavljenjem

opasnom djelatnošću i načela pretpostavljene krivnje. Takvo pravno stajalište potvrđuje se u realizaciji sudskih sporova, te sudovi smatraju da je željeznica "obvezna da tužiocima naknadi štetu kako po načelu objektivne odgovornosti tako i po načelu pretpostavljene i dokazane krivice.

Po načelu objektivne odgovornosti tuženi (željeznica) odgovara što brzi vlak predstavlja opasnu stvar i povećanu opasnost kako za okolinu tako i za putnike u toku kretanja. Po načelu pretpostavljene krivice tužena strana (željeznica) je odgovorna tužiocima za naknadu štete zbog toga što odgovara za rad svojih radnika. Na kraju, po načelu dokazane krivice tuženik (željeznica) odgovara tužiocima za pričinjenu štetu jer je nepobitno utvrđeno da su njegovi radnici u obavljanju rada i u vezi s obavljanjem rada nanijeli štetu tužiocima bez obzira na to ima li na strani tuženika ili nema krivice u pogledu izbora radnika ili u pogledu nadzora." (Presuda Okružnog suda u Peći br. 192/87. potvrđena od Vrhovnog suda Kosova br. GŽ -90 od 9. lipnja 1988).

Željeznica se može osloboditi od odgovornosti za štetu i prema nacionalnom pravu, ali samo pod sljedećim uvjetima:

- ako dokaže da šteta potječe od nekog uzroka koji je bio izvan željeznice, a čije se djelovanje nije moglo predvidjeti, niti izbjeći, niti otkloniti;
- ako željeznica dokaže da je šteta nastala isključivo radnjom oštećenika ili treće osobe koje željeznica nije mogla predvidjeti i čije posljedice nije mogla izbjeći ili otkloniti;
- željeznica se oslobađa odgovornosti djelomično ako je putnik djelomično pridonio nastanku štete;
- ako je štetu djelomično uzrokovala radnja treće osobe, onda ta treća osoba solidarno sa željeznicom odgovara putniku za nastalu štetu, a odgovornost željeznice prema putniku određuje se razmjerno težini krivnje željeznice.

Za štetu što nastane zbog smrti, oštećenja zdravlja ili ozljede putnika u unutarnjem prometu željeznica odgovara u ograničenoj visini novca po putniku. Ako je željeznica uzrokovala putniku štetu u većem iznosu, ona je obvezna da mu je plati samo ako se dokaže da je do štete došlo krivnjom željeznice i to zbog namjere ili grube (krajnje) nepažnje.

Pri ocjeni o odgovornosti željeznice za štetu uzrokovanu putnicima sud uzima u obzir dva elementa:

1. svojstvo da je netko bio putnik i
2. osnovu odgovornosti.

Ako željeznica dokaže da netko nije bio putnik ili da nije postojala krivnja željeznice, ona se oslobađa odgovornosti i, normalno, u tom slučaju neće snositi štetu. To se vidi i iz sudskih presuda od kojih ćemo iznijeti jedan primjer. Tužitelj je tužio željeznicu da je putovao putničkim vlakom do Novske, a iz Novske

je namjeravao produžiti brzim vlakom. Tužitelj tvrdi da je nakon prispjeca putničkog vlaka u Novsku prolazio kolosijekom, da su na njega naletjela kola i odsjekla mu lijevu nogu u stopalu. Zbog zdrobljenih kostiju noga mu je amputirana iznad koljena u bolnici u Pakracu. Tom prigodom tužitelju su polomljene ključna kost i kosti desne ruke. Tužitelj se poziva na to da je sve to pretrpio krivnjom radnika željeznice, jer nisu smjeli obavljati manevru dok putnici prelaze kolosijek. Uslijed povreda putnik je ostao trajni invalid te je tražio od željeznice da mu naknadi štetu za pretrpele boli, unakaženost, da mu osigura rentu itd.

U sudskom postupku željeznica je dokazivala da tužitelj nije bio putnik u vlaku, kako je naveo u tužbi, i da nije u tom vremenu stradao. Navode željeznice utvrdio je sud i odbio tužitelja s tužbenim zahtjevom obrazlažući to sljedećim: "S obzirom na izloženo sud nije našao dokazanim da je tužitelj kao putnik na željeznici doputovao na stanicu u Novsku. S obzirom na način kako je stradao i mjesto gdje je stradao sud smatra da je tužitelj isključivo sam kriv za nesreću koju je doživio, jer se uputio pješice među kolosijecima na kraju stanice gdje nema ni rasvjete i gdje putnici koji doputuju vlakom nemaju što raditi, a osim toga bio je upozoren od radnika željeznice da ne ide uz prugu i da se vrati na stanicu.

Na temelju svega izloženoga sud je tužitelja s tužbom i tužbenim zahtjevom odbio." (Presuda Okružnog suda u Zagrebu br. P-1398/76-21 od 19. ožujka 1979).

Iznijet ćemo i drugi slučaj iz sudske prakse. Tužiteljica (putnica) podnijela je tužbu protiv željeznice, u kojoj tvrdi da je u stanici Strizivojna-Vrpolje pri sudaru vlaka pretrpjela ozljede od kojih je postala invalid u visini 50% tjelesnih sposobnosti. Stoga je tražila naknadu za izgubljenu zaradu, pretrpljeni strah, pretrpljene boli itd. Željeznica je odbila tužbeni zahtjev tvrdeći da putnica nije stradala toga dana. Nakon postupka sud je ustvrdio: "Tijekom cijelog postupka tužiteljica uopće nije dokazala da je, a ni kakve je povrede zadobila kritične zgode, a kako upravo od toga dokaza zavisi osnovanost tužbenog zahtjeva, pa pošto tužiteljica, kako je to već rečeno, ničim nije dokazala da je zadobila neke ozljede upravo prigodom ovog događaja, to sud nije mogao udovoljiti njezinom tužbenom zahtjevu, nego je ovaj odbijen". (Iz presude Općinskog suda u Đakovu br. 365/75 od 5. listopada 1978)⁶.

Dakle, iz oba slučaja se vidi da je osnovno bila uzročna veza koju tužitelji nisu mogli dokazati. Naime, tužitelji nisu dokazali ni da su u kritičnom trenutku bili putnici ni da im se nezgoda dogodila upravo tog trenutka. Kao što smo već rekli, željeznica je dužna prevesti putnika od njegove polazne do njegove uputne stanice, i to tako da ne naruši njegov psihički i fizički integritet. Ako to ne obavi na taj način, željeznica je odgovorna za štetu što nastane dok je putnik ulazio u vlak, dok se nalazio u

vlaku ili izlazio iz njega. Željeznica odgovara za sve tri vrste nastale štete ako ne postoje elementi za oslobodenje ili djelomično oslobodenje odgovornosti željeznice. No, da vidimo kako ta odgovornost izgleda u sudskoj praksi kada je putnik ozlijeđen, odnosno kada mu je oštećeno zdravlje.

U željezničkoj stanici Blato stradao je putnik tako što se okliznuo na stepenici vagona pri polasku željezničke kompozicije, nakon čega ga je kompozicija vlaka neko vrijeme vukla, da bi, pošto je izgubio snagu i nije se mogao držati za stepenički rukohvat, pao uz kolosijek. Tom prigodom, a prema nalazu liječnika-vještaka, putnik je zadobio zgnječenje lijevog stopala, s amputacijom potkoljenice u distalnom dijelu. Stoga je dobio i umjetnu nogu-protezu. Povreda je bila teške naravi, a liječenje u toku kojega je obavljena i amputacija noge trajalo je osam mjeseci. Liječnik-vještak dao je također mišljenje da je putnik u ovoj nezgodi trpio fizičke boli jakog intenziteta dvadeset dana (operacija, amputacija i četiri naknadne plastike), bolove srednjeg intenziteta oko šest tjedana (previjanje rane, rehabilitacijski postupak, vježbe pri početnom hodanju s protezom), te zatim malog intenziteta, povremeno i snošljivo. Nadalje, prema mišljenju liječnika-vještaka odsječen potkoljenica smanjuje opću radnu sposobnost putnika trajno za oko 40%. Nakon obavljenih medicinskih zahvata patrljak je ostao nepodesan, a koža na njemu je defektna s tendencijom stvaranja otvorenih rana koje teško zacjeljuju. Liječnik-vještak isto tako je smatrao da patrljak noge predstavlja tjelesno nagrđenje većeg stupnja. Na temelju takvoga činjeničnog stanja putnik je podnio tužbu protiv željeznice zahtijevajući naknadu štete za pretrpljene fizičke boli, za pojačane životne napore i za nagrđenost tijela, u ukupnom iznosu od 520.000 dinara. Na temelju tužbe putnika sud je izveo dokazni postupak u kojemu je utvrdio suodgovornost putnika za nastalu štetu. Nakon dokaznog postupka sud je po svojoj slobodnoj ocjeni, u smislu člana 223. Zakon o parničkom postupku, donio presudu o ovom slučaju u kojoj: "uzimajući u obzir narav povrede, vrijeme trajanja fizičkih boli i njihov intenzitet, sud nalazi da je primjerna satisfakcija za pretrpljene fizičke boli novčani iznos od 40.000 dinara, pa u visini tog iznosa utvrđuje postojanje tog oblika štete.

Budući da je povreda ostavila trajnu posljedicu u obliku oštećene potkoljenice, koja smanjuje njegovu opću radnu sposobnost za 40% trajno, a uzimajući u obzir da se radi o osamnaestogodišnjem učeniku pred kojim je još dugi životni vijek, u kojem će morati ulagati pojačane napore radi ostvarivanja životnih potreba i održavanja normalne aktivnosti, sud smatra da je primjerna naknada za te napore u iznosu od 90.000 dinara.

Po mišljenju vještaka patrljak kao ostatak noge nakon izvršene amputacije predstavlja tjelesno nagrđenje u većem stupnju, pa sud u tom slučaju utvrđuje visinu štete od 40.000 di-

nara.

Dakle, sud utvrđuje visinu štete koju je tužitelj pretrpio u iznosu od 170.000 dinara. S obzirom na to da je tužitelj toj šteti pridonio u polovici dijela, to mu s naslova naknade štete pripada iznos od 85.000 dinara, od kojeg je valjalo odbiti iznos od 16.000 dinara, koji je tužitelj primio od ZO "Croatia" po osnovi obveznog osiguranja putnika u željezničkom prometu, tako da sud tužitelju dosuđuje ukupno 69.000, dok ga s viškom tužbenog zahtjeva odbija". (Presuda Okružnog suda Zagreb, br. P-143/76-12 od 24. travnja 1979).

Odmah, nastavno, iznijet ćemo drugi slučaj koji nam isto tako karakterizira veliku odgovornost željeznice za očuvanje psihičkog i fizičkog integriteta putnika. Putnik je putovao iz Slavonskog Broda za Andrijevce putničkim vlakom. Na stanici Andrijevci vlak je stao daleko od stanične zgrade, gdje je teren neravan, posut krupnim kamenjem i nepodesan za silaznje iz vlaka. Putnik je silazio iz vlaka i pritom stao na poveći kamen, noga mu se pomakla te je doživio nezgodu. Otpremljen je u bolnicu, gdje mu je pružena prva pomoć. Tom prigodom putnik je prema nalazu liječničkog vještaka zadobio uganuće skočnog zgloba, te prijelom desne navikularne kosti. Povreda je izliječena, ali su ostale trajne posljedice, zbog kojih putnik mora u svakodnevnom životu i radu ulagati veće napore za 10%. Prema mišljenju liječničkog vještaka putnik je uslijed zadobivenih povreda trpio bolove jačeg intenziteta jedan dan, srednjeg intenziteta osam dana, te slabijeg intenziteta kontinuirano 25 dana. Zbog zadobivene povrede bio je dva mjeseca na bolovanju. Putnik se tužbom obratio sudu za naknadu štete od željeznice, i to za pretrpljene bolove, pojačane napore i izgublenu zaradu. Na temelju uložene tužbe putnika sud je proveo dokazni postupak i donio presudu prema kojoj je željeznica dužna naknaditi putniku štetu, doduše u manjem iznosu nego što je putnik tražio. Obrazlažući presudu sud je smatrao da je željeznica dužna naknaditi štetu putniku po sljedećim osnovama: "Ocjenjujući intenzitet i vrijeme trajanja bolova kod tužitelja sud smatra primjernom naknadom s tog naslova u ukupnom iznosu od 9500 dinara, koji iznos sud smatra dovoljnom satisfakcijom za te bolove, pa mu je taj iznos i dosuđen, dok je s dijelom tužbenog zahtjeva preko iznosa tužitelj odbijen. Što se tiče naknade za pojačane napore, sud je tužitelju dosudio iznos od 10.000 dinara imajući pritom na umu starost tužitelja te vrijeme u kojem će tužitelj morati ulagati pojačane napore.

Tužitelju je dosuđen iznos od 2.607 dinara na ime naknade za izgublenu naknadu s obzirom na to da je iz potvrde radne organizacije o tome da je tužitelj bio na bolovanju u osmom i devetom mjesecu 1977. godine vidljivo da je za to vrijeme primio naknadu za bolovanje ukupno 9.193,75 dinara, dok bi da je bio na radu primio iznos od 11.801,90 dinara, te je prema tome izgubio zaradu 2.607,00 dinara.

Dakle, sud smatra da je osnovan prigovor željeznice o podijeljenoj odgovornosti, i to u omjeru 50% : 50%, jer je tužitelj, s obzirom na to da je znao, što proizlazi i iz njegovog iskaza, da se vlak zaustavlja izvan željezničke stanice, jer je tim vlakom svakodnevno putovao, morao obratiti na to pažnju i povećati oprez pri silasku iz vlaka.

Imajući to na umu, sud je utvrdio da je tužitelj bio putnik u vlaku, te da mu se dogodila nesreća pri silasku iz vlaka, pa je, prema tome, zahtjev tužitelja osnovan djelomično, te mu je stoga, uzimajući u obzir njegov omjer odgovornosti, i dosudio novčanu naknadu." (Iz presude Općinskog suda Zagreb, br. P-14588/77 od 10. travnja 1986).

Iz ovih primjera se vidi, što je i zakonska obveza, da je željeznica dužna naknaditi štetu u slučaju tjelesnog oštećenja - povrede ili narušenja zdravlja. Pritom se polazi od načela: ako postoji potpuna krivnja željeznice, ona je dužna putniku naknaditi troškove liječenja i druge potrebne troškove koji su vezani uz liječenje, a s tim u vezi i izgublenu zaradu zbog nesposobnosti za rad za vrijeme liječenja. Ako je povrijeđeni putnik zbog povrede djelomice nesposoban za rad i zbog toga gubi zaradu, ili su mogućnosti njegova daljnijega razvijanja i napredovanja uništene ili smanjene, željeznica je dužna da mu plaća određenu rentu kao naknadu štete. U slučaju naročito teškog invaliditeta putnika sud može dosuditi njegovom bračnom drugu, djeci ili roditeljima pravičnu novčanu naknadu za njihove duševne boli. Takva naknada može se dosuditi i izvanbračnom drugu ako je između njega i povrijeđenog putnika postojala trajnija životna zajednica. Izvanbračno dijete u svojim pravima prema roditelju izjednačeno je s djecom rođenom u braku. Osim te naknade, željeznica je dužna putniku kojemu je za vrijeme putovanja i pri silasku iz vlaka ili ulasku u vlak narušeno zdravlje ili je pretrpio tjelesnu povredu naknaditi nematerijalnu štetu, neovisno o naknadi materijalne štete. Naime, sud će putniku, ako utvrdi da okolnosti slučaja, osobito jačina bolova i straha i njihovo trajanje to opravdavaju, dosuditi pravilnu novčanu naknadu za pretrpljeni fizički bol, za pretrpljene duševne bolove, zbog smanjenja životne aktivnosti, za narušeno zdravlje, za povredu prava ličnosti i za strah. Pri odlučivanju o zahtjevu putnika za naknadu nematerijalne štete sud će voditi računa o značenju za povrijeđenog i o cilju kojem služi naknada nematerijalne štete, ali i o tome da se naknadom nematerijalne štete ne pogoduje težnjama koje nisu spojive s njezinom prirodom i društvenom svrhom. Najviši iznos štete koji je željeznica dužna isplatiti za takve slučajeve ograničen je po putniku. Ako je šteta uzrokovana namjerno ili krajnjim nemarom željeznice, može se isplatiti i u većem iznosu, ali najviše do stvarnog iznosa štete. Ako željeznica dokaže da je putnik pretrpio štetu zbog radnji koje je sam učinio ili je šteta nastala zbog nekih drugih uzroka koji se nisu mo-

gli predvidjeti, izbjeći ili ukloniti, ona se može osloboditi plaćanja naknade za štetu putniku ili dolazi do podijeljene odgovornosti pri čemu se srazmjerno smanjuje naknada (kao što smo vidjeli u prethodnim slučajevima).

Ostalo nam je još da razmotrimo i odgovornost željeznice onda kada nastane najteži slučaj, tj. kada putnik pogine. Prema odredbama Dopunske konvencije uz Međunarodnu konvenciju o prijevozu putnika i prtljage na željeznici o odgovornosti željeznice za smrt i povrede putnika, u slučaju smrti putnika u međunarodnom prometu željeznica snosi odštetu koja obuhvaća neophodne troškove nastale uslijed smrti putnika. Ako su smrću putnika osobe prema kojima je putnik imao ili bi trebao imati u budućnosti zakonske obveze izdržavanja lišena njegove potpore, željeznica je dužna i te osobe obešteti za takav gubitak. Pravo na tužbu protiv željeznice i način i visina naknade štete tim osobama zasniva se na nacionalnom pravu zemlje u kojoj se dogodila nesreća. Nacionalno pravo može predvidjeti i naknadu drugih šteta osim navedenih, kao što je naknada za duševne boli, fizičku štetu itd. Konvencijom je postignut dogovor da se odredbe predviđene nacionalnim pravom kojima se ograničava iznos odštete ne primjenjuje ako je šteta nastala uslijed zle namjere ili krajnjeg nemara željeznice. U reguliranju nastale štete zbog smrti putnika naše nacionalno pravo prihvatilo je sve odredbe Dopunske konvencije uz Međunarodnu konvenciju o prijevozu putnika i prtljage na željeznicama o odgovornosti željeznice za smrt i povrede putnika. Ono predviđa i naknadu drugih šteta koje su nastale zbog smrti putnika a nisu navedene u Konvenciji. No, da vidimo najprije na primjeru sudske prakse kako to izgleda.

Uzet ćemo jedan primjer iz najveće željezničke nesreće na prugama JŽ koja se dogodila 30. kolovoza 1974. u Zagrebu. Između ostalih u vlaku su se vozili suprug i supruga s dvoje djece. U nesreći je poginula supruga i jedno dijete, dok su suprug i drugo dijete povrijeđeni. Suprug, kao tužitelj, prema nalazu liječničkih vještaja zadobio je kontuziju tijela zbog koje se liječio u Traumatološkoj bolnici u Zagrebu, a zatim u bolnici u Zemunu, te nastavio s liječenjem u ambulanti. Tužitelj je u trenutku povrede imao bolove srednjeg intenziteta, a zatim je 7 - 10 dana imao bolove slabog intenziteta. Prema nalazima liječničkih vještaka tužitelj je pretrpio strah jakog intenziteta i produženog trajanja, praćen s više sati neizvjesnosti o sudbini članova njegove obitelji, a i očajanje kada je saznao da su mu poginuli sin i supruga. Pretrpjeli strah je uvjetovao dugotrajne poremećaje u psihičkom životu tužitelja, što se negativno odrazilo na njegovo psihičko stanje. Tužitelj je postao depresivan, te je bilo potrebno dugotrajno specijalističko liječenje, koje je u toku i čiji ishod nije moguće bliže odrediti. Psihička izmijenjenost tužitelja pod djelovanjem depresivne bolesti ima kao posljedicu sniženje njegova životnog nagona, što posebno traži po-

jačane napore pri obavljanju općih životnih aktivnosti. Liječnik-vještak također smatra da je zbog ovakvog stanja tužitelja došlo do smanjenja opće sposobnosti za 50%. To stanje je privremenoga karaktera, a ovisi o depresiji, tj. o depresivnoj bolesti. Tužitelj je upućen na invalidsku komisiju i predložena mu je prva kategorija invalidnosti.

Drugi tužitelj u ovom pravnom predmetu je malodobna kćerka prvog tužitelja. Ona je također bila putnica u tom vlaku. Kao putnik malodobna je tužiteljica toga dana zadobila kontuziju glave i tijela. Prema mišljenju medicinskih vještaka doživjela je i strah jakog intenziteta i produženog trajanja. Također izražava i poremećaj ponašanja, koji se manifestira povlačenjem u sebe i neprihvatanjem kontakata. Nalazi se na liječenju u Odjeljenju za djecu i omladinu Zavoda za mentalno zdravlje. Vještaci su zauzeli stajalište da je kod malodobne tužiteljice gubitak majke i brata uvjetovao intenzivne i dugotrajne psihičke patnje. Pretrpjeli strah i psihičke patnje uvjetovali su kod tužiteljice nastanak poremećaja ponašanja kao svojevrsni oblik psihičke izmijenjenosti, koja se negativno odražava na njene opće životne aktivnosti.

Zbog svega toga putnik, prvi tužitelj, zahtijeva od željeznice naknadu za pretrpljene duševne boli za pokojnom suprugom, naknadu za pretrpljene duševne boli za pokojnim sinom, naknadu za pretrpljene fizičke boli, naknadu za pretrpljeni strah, naknadu na ime smanjenja opće životne sposobnosti, naknadu na ime uništenih stvari, naknadu za podignute spomenike i naknadu za pretrpljene duševne boli, naknadu za izgubljene zarade i to u obliku mjesečne rente. Željeznica je snosila troškove prijevoza i ukopa posmrtnih ostataka tužiteljeve supruge i sina.

Malodobna tužiteljica traži od željeznice naknadu za pretrpljene duševne boli, naknadu za pretrpljene fizičke boli, naknadu za pretrpljeni strah i naknadu na ime izdržavanja do punoljetnosti koju bi imala od pokojne majke.

Na temelju ove tužbe sud je proveo raspravu i dokazni postupak. "Cijeneći sve izvedene dokaze, sud je našao da su osnovani tužbeni zahtjevi tužioca i malodobne tužiteljice.... Provedenim dokazima je utvrđeno da je tuženi (željeznica) odgovoran za nastalu štetu tužiocima po principu objektivne odgovornosti i po principu krivice, što ni sam punomoćnik tuženog nije porekao.

Osnovan je i tužbeni zahtjev tužioca u pogledu naknade štete za pretrpljene duševne boli koje je pretrpio i koje trpi za svojom pokojnom suprugom i pokojnim sinom, jer je tužilac lijepo živio u braku s pokojnom suprugom s kojom je izrodio dvoje djece, od kojih je malodobni sin poginuo kritičnog dana. Njegovu smrt i smrt supruge tužilac je teško primio i one su na njega ostavile teške posljedice, koje su ustanovljene i iz nalaza vještaka neuropsihijatra. Osnovan je tužbeni zahtjev tužioca u pogledu naknade štete za pretrpljene fizičke boli, strah

i smanjenje opće životne sposobnosti u dosuđenim iznosima, jer je nalazima vještaka dr. B.... V....i dr. P....R.... utvrđeno kakve je fizičke bolesti tužilac imao u trenutku zadobivenih povreda, koliko su trajali i kakvog su intenziteta, kakav je strah tužilac zadobio u času teške željezničke nesreće, da je tužilac zapao u stanje duboke potištenosti, da je pretrpljeni strah uvjetovao dugotrajne poremećaje u njegovu psihičkom životu, te da je kod tužioca smanjena opća životna sposobnost 50%....Osnovan je tužbeni zahtjev tužioca u pogledu naknade za izgubljenim stvarima, naknade za podignuti spomenik....i tužbeni zahtjev u pogledu izgubljene zarade....Osnovan je tužbeni zahtjev malodobne tužiteljice.....

Sud je odbio malodobnu tužiteljicu od tužbenog zahtjeva kojim je tražila da joj tuženi plati na ime naknade štete za pretrpljene duševne boli za pokojnom majkom i pokojnim bratom, jer je u trenutku nesreće imala 4 godine i 5 mjeseci, pa joj prema sudskoj praksi i ne pripada naknada za taj oblik štete". (Iz presude Okružnog suda u Beogradu, br. P-1436/75 od 22.2.1977, koja je potvrđena presudom Vrhovnog suda Srbije, br. Gž 1702/77 od 7. lipnja 1977).

Predočit ćemo još jedan primjer iz sudske prakse o naknadi štete u slučaju kada je putnik stradao. Putnik je bio oženjen, imao je sina te živog oca, brata i sestru. Svi zajedno podnijeli su tužbu sudu tražeći, svatko kao pojedinac, naknadu za pretrpljene duševne boli. Supruga je, osim toga, tužbom tražila da željeznica snosi troškove pogreba, spomenika te njegovo izdržavanje. Tužitelj, malodobni sin pokojnog putnika, zahtijevao je u tužbi i naknadu za izdržavanje. Sud je razmotrio cjelokupni slučaj i nakon provedenog postupka donio presudu u kojoj je presudio da je željeznica dužna naknaditi štetu za pretrpljene boli svim tužiteljima. Pritom "sud nalazi da tužiocima, kao sestri i bratu, pripada pravo na naknadu štete u dosuđenom iznosu, jer prema mirovinskom pravu sestre i braća mogu ostvariti naknadu neimovinske štete zbog pretrpljenih psihičkih boli ako su s poginulim živjeli u jednom domaćinstvu i bili u tako dobrim odnosima i životno vezani da im je smrt brata prouzrokovala izuzetno teške psihičke boli. U predmetnom sporu stoje činjenice da su oni živjeli s pokojnim u jednom domaćinstvu sve do njegove smrti. To znači da su bili u dobrim odnosima i životno vezani, pa im je smrt brata izazvala izuzetno teške psihičke boli. Što se tiče tužioca - malodobnog sina, ovaj sud je mišljenja da i njemu pripada pravo na naknadu za pretrpljene psihičke boli zbog smrti oca, jer je bio u stanju, s obzirom na svoj uzrast i duševni razvoj (imao je sedam godina na dan smrti oca), osjetiti intenzivan duševni bol... Također je osnovan zahtjev tužioca malodobnog sina kojim je tražio da sud obveže tuženika da na ime njegovog doprinosa za izdržavanje plaća mjesečno dok za to postoje zakonski uvjeti. Zahtjev je osnovan stoga što djeca poginulog imaju pravo na naknadu štete zbog izgubljenog od onoga čijom je krivicom njihov otac poginuo. Pravo na tu naknadu pripada im od dana smrti oca, koji ih je izdržavao, kao dana kada je šteta nastala, jer se radi o naknadi štete koju je štetnik dužan naknaditi od trenutka njenog nastanka". U istoj presudi odbijen je zahtjev supruge pokojnog putnika za izdržavanje od željeznice. Sud je prihvatio stajalište da "je tužbeno traženje tužiteljice (supruge pokojnika) što se odnosi na obvezu tuženika da doprinosi njenom izdržavanju u mjesečnim iznosima od po 3000 dinara neosnovano pa ga je sud i odbio. Iz navedenih dokaza proizlazi da su parničari, ovdje tužiocima, živjeli u jednom domaćinstvu s pokojnim sve do njegove smrti, i da su vlasnici poljoprivrednog zemljišta i zgrade za stanovanje. Iz toga slijedi zaključak suda da pokojnik ni sam nije bio dužan izdržavati tužilju budući da ona nije bila bez dovoljno sredstva za život jer je vlasnik poljoprivrednog zemljišta i stambene zgrade, tako da je uvijek imala dovoljno prihoda za svoje izdržavanje. S druge strane sud ukazuje i na to da tužilja nije prezentirala nijedan dokaz u odnosu na obvezu pokojnog supruga da doprinosi njenom izdržavanju". (Iz presude suda u Peći, br. P-192/77 od 15. studenog 1977. koju je potvrdio Vrhovni sud Kosova, presuda br. Gž -90/78 od 9. lipnja 1978).

Ako iz tih presuda zaključujemo o odgovornosti željeznice prema putniku koji smrtno strada, vidimo da je željeznica dužna naknaditi troškove za njegov pogreb. Osim toga, osobe koje je pomagao, kao i one osobe koje su po zakonu imale pravo zahtijevati izdržavanje od poginulog, imaju pravo zahtijevati od željeznice naknadu štete koju trpe gubitkom i izdržavanja i pomaganja. Ta šteta dosuđuje se plaćanjem novčane rente, čiji se iznos odmjerava s obzirom na sve okolnosti slučaja, a koji ne može biti veći od onoga što bi oštećenik dobivao od poginulog da je ostao u životu. Pravo na naknadu štete u obliku novčane rente koja se isplaćuje uslijed smrti bliske osobe ne može se prenijeti na drugu osobu. Ako se znatno promijene okolnosti koje su postojale onda kada je sud donosio odluku o visini rente, sud može na zahtjev oštećenika povećati iznos rente, ali isto tako na zahtjev željeznice, pod uvjetom da su se znatnije promijenile okolnosti, smanjiti iznos rente ili rentu ukinuti. Renta se na zahtjev tužitelja može isplatiti u cjelokupnom jednokratnom iznosu.

Osobe bliske poginulom putniku, osim naknade materijalne štete imaju pravo i na naknadu nematerijalne štete. Naime, prema zakonskim odredbama, u slučaju smrti putnika sud može dosuditi članovima njegove uže obitelji (bračni drug, djeca i roditelji) pravičnu novčanu naknadu za njihove duševne boli. Takva se naknada, kao što smo vidjeli iz presude, može dosuditi i braći i sestrama ako je između njih i umrlog postojala trajnija zajednica života. Ta naknada može se dosuditi i izvanbračnom drugu poginulog putnika ako je između njega i umrlog

postojala trajnija zajednica života, što sud ocjenjuje od slučaja do slučaja, uzimajući u obzir sve okolnosti. Ovdje moramo reći još i to da je nacionalno zakonodavstvo limitiralo visinu naknade štete za poginulog putnika. Međutim, ako je do smrti putnika došlo krajnjom nepažnjom ili namjerom željeznice, onda željeznica odgovara za štetu do njezine stvarne visine. Ovdje nećemo ulaziti u pojmove nepažnje, krajnje nepažnje ili krivnje u javnom prometu, što je svakako željeznički promet, mada je i to vrlo zanimljivo pitanje. Kao što smo vidjeli, u slučaju smrti putnika odnosno njegove povrede sud dosuđuje i buduću naknadu štete putniku odnosno određenim osobama koje su emocionalno čvrsto vezane za putnika. Pitanje je postoji li buduća nematerijalna šteta i što je s njenom naknadom. Prema zakonskim odredbama sud će na zahtjev oštećenika dosuditi naknadu i za buduću materijalnu štetu ako je po redovitom toku izvjesno da će ona trajati u budućnosti. To smo vidjeli i iz navedene presude u kojoj je sud uzeo u obzir naknadu za duševne boli koje se trpjele, koje trpe i koje će još i u budućnosti trajati.

4. ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Na kraju, još nekoliko riječi. Prometni kapaciteti što su ih ljudi stvorili danas su veći od kapaciteta ljudskih mogućnosti da njima potpuno sigurno upravljaju. Kao posljedica pojavljuje se neizbježna opasnost da će se dogoditi nezgoda čije je potpuno sprečavanje izvan ljudske moći. Posljedice prometne nezgode uvijek su nepredvidljive. Kad je to veliki prijevoznik putnika kakva je željeznica, koja je dobila i atribut javnog poduzeća, te posljedice mogu biti katastrofalne za život putnika. Iz svega toga proizlazi i velika obveza željeznice za siguran prijevoz putnika ali i velika odgovornost željeznice ako se taj prijevoz sigurno ne obavi. Naposljetku, zakoni traže od željeznice da pri obavljanju prijevoza putnika postupa s povećanom pažnjom prema pravilima struke.

Polazeći od pravne logike, država je putnika zaštitila na dva načina: Zakonom o osnovama sigurnosti u željezničkom prometu i Zakonom o ugovorima u prijevozu u željezničkom prometu (Sl.list SFRJ, 1974,2). Država se nije zaustavila samo na tim zakonima na zaštiti psihičkog i fizičkog integriteta putnika kada se prevozi željeznicom. Propisujući i druge preventivne mjere prisilila je željeznicu da stvori preduvjete za siguran prijevoz putnika.⁷ Međutim, unatoč tim mjerama željeznički promet još uvijek nije apsolutno siguran.

Možemo ustvrditi da je željeznički promet sigurniji od cestovnog. Ali statistika pokazuje da i u željezničkom prometu u nas ipak pogine godišnje oko tri stotine ljudi. Jedan veći dio poginulih su i putnici. Na početku smo rekli da je dio sigurnosti prometa izvan ljudske moći, a protiv te opasnosti društvo ne može ništa. Međutim, postavivši načelo kauzalne odgovornosti u odgovornosti željeznice za prijevoz put-

nika, društvo želi olakšati posljedice koje nastaju onda kada željeznica nije prevezla putnika ne narušivši njegov psihički i fizički integritet. Na temelju iznijetih rješenja iz sudske prakse možemo ustvrditi da je u tome i uspjela, tj. naknada štete koja je nastala. Taj ekonomski moment ima važnu ulogu u svijetu radnika željeznice za izvršavanje obveza urednog i sigurnog prijevoza putnika. Sigurno je, ako se radi o smrti putnika da je šteta nenadoknadiva, a novčana naknada štete u tom slučaju samo je simbolična za izgubljeni život. Ovo zadnje upućuje na posebnu obvezu javnog poduzeća željeznice da organizira još sigurniji prijevoz putnika, a i stvari. Nadam se da će i ovaj napis tome pripomoći.

SUMMARY

PASSENGER RAIL TRANSPORT

This paper deals with respective changes in rail companies introduced with the Act on Enterprises (Official Gazette of the SFR of Yugoslavia No. 40/89) which from the legal aspect put the railways in the position of public services. By this the society has finally admitted the existence of public services with us. The railway is one of classical examples of public services. As such they are subject to contracting in passenger transport by a particular system which is not left to its discretion of civil normative law but is also determined by cognitive rules making in specific.

This paper provides a review of legal basis for contracting in passenger transport with rules putting the railways under obligation under given circumstances to conclude contracts for passenger transport. There follows a comprehensive review of liabilities of the railways for regular and safe passenger rail transport and the methods of redemption for damage in case of failure to provide a regular and safe passenger rail transportation.

POZIVNE BILJEŠKE

1. Opširnije o javnoj službi u našim dosadašnjim uvjetima autor je pisao u knjizi: Željeznička javna služba u samoupravnom sistemu Jugoslavije, Beograd, 1985.
2. Prema članu 681. Zakona o obveznim odnosima prijevoznik je dužan izvršiti prijevoz osoba sigurno i onim prijevoznim sredstvima kako je određeno ugovorom o prijevozu i uz one uvjete udobnosti i higijene koji se prema vrsti dotičnoga prijevoznog sredstva i udaljenosti puta smatraju nužnim. Ugovor o prijevozu je zaključen onda kada putnik kupi voznu kartu i plati na njoj naznačenu voznu cijenu. Ako se vozne cijene povise, vozna karta kupljena prije povišenja vrijedi bez doplate za putovanje u roku važenja te vozne karte.
3. Pod ovim pojmom razumijeva se vožnja u jednom pravcu, od polazne do uputne stanice, preko zahtijevanoga prijevoznog puta. Vozna karta se može izdati za putovanje u jednom pravcu i za prijevozni put na kojemu se jedan dio relacije koristi dvaput. Međutim,

vozna cijena se računa za ukupnu udaljenost putovanja. Putovanjem u jednom pravcu ne smatra se kružno putovanje pri kojemu su polazna i uputna stanica međusobno udaljene manje od 50 km.

4. Kauzalna (uzročna) odgovornost danas postaje značajna tema pravnih teorija. Pod tim pojmom razumijeva se ona veza koja objektivno postoji između uzroka i njegove posljedice. S gledišta kauzalne odgovornosti sve radnje s obzirom na posljedice mogu se podijeliti u tri skupine:

- a) radnje koje predstavljaju uzrok posljedice,
- b) radnje koje predstavljaju uvjet da bi se posljedice dogodile,
- c) radnje koje su indiferentne za posljedice.

Između nabrojanih radnji ne postoji u praksi strogo određena granica. To posebno dolazi do izražaja u prometu. Zato je teško naći objektivno mjerilo za utvrđivanje razlike između uzroka i uvjeta. Stoga su stvorene brojne teorije. Pozitivno pravo obično ne dijeli te radnje već podjelu ostavlja pravnoj teoriji i sudskoj praksi. Zbog toga i ima i više pravnih teorija o kauzalitetu. Spomenimo samo jednu; to je teorija ekvivalencije. Prema toj teoriji svaki uvjet bez kojega ne bi mogla nastati posljedica smatra se ujedno i uzrokom tog posljedici a to je u skladu s postavkom iz rimskog prava koja glasi - *Conditio sine qua non* (uvjet bez kojega se ne može nešto učiniti).

Pitanje kauzaliteta posebno je značajno za utvrđivanje obveza u naknadi štete. Naime, prema objektivnoj ili subjektivnoj teoriji odgovornosti nužno je za naknadu štete postojanje kauzalne (uzročne) veze između štetnikove radnje i nastale štete. Bez toga nema odgovornosti za štetu.

Kauzalnu odgovornost prihvatila je u nas i sudska praksa. Sve to je značajno pri određivanju odgovornosti željeznice za prijevoz putnika. S tog aspekta je i ovo izlaganje.

5. Zakon o obveznim odnosima (Sl.list SFRJ, 1978, 12) nešto drugačije je odredio odgovornost. Prema tom Zakonu (član 683, stav 2) prijevoznik je odgovoran za štetu koju bi putnik pretrpio zbog zakašnjenja izuzev ako je do zakašnjenja došlo zbog uzroka koji nije mogao otkloniti ni stručnjak. Posebni zakoni nešto drugačije uređuju odgovornost prijevoznika putnika zbog zakašnjenja. Tako je riješena i odgovornost zbog zakašnjenja prema putnicima na željeznici. Zašto je to tako, mogući odgovor se nalazi u činjenici da je Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu donijet 1974. godine a Zakon o obveznim odnosima 1978. godine.

6. Stajališta u ovim presudama su u potpunosti našla svoje mjesto u kasnije donijetom Zakonu o obveznim odnosima - član 684.

7. Na željeznici je na osnovi zakonskih odredaba ili autonomnih akata željeznice koje je ona donijela na osnovi javnog ovlaštenja u oblast donošenja općih akata, izrađen sustav čiji je cilj sigurnost i urednost željezničkog prometa. Tako postoji služba unutarnje kontrole s relativnim velikim ovlaštenjima u željezničkom prometu (može u određenim okolnostima obustaviti željeznički promet). Zatim su tu i brojne druge obveze željeznice za preventivne mjere u sigurnosti prometa. Te obveze su prema prometnoj tehnici, prometnom putu i čovjeku koji sudjeluje u realizaciji željezničkog prometa. Slobodno možemo reći da te obveze uvelike povećavaju sigurnost željezničkog prometa.

LITERATURA

- [1] Z. ANTONIJEVIĆ: Privredno pravo. Beograd, 1979.
- [2] Z. ARŽEK, G. BADOVINEC: Transport i osiguranje. Zagreb, 1986.
- [3] I. BUKLJAŠ, B. VIZNER: Komentar zakona o obveznim odnosima. Knjiga 1.3, Zagreb, 1979.
- [4] B. JAKAŠA: Kopнено i zračno saobraćajno pravo. Zagreb, 1976.
- [5] P. PETROVIĆ: Željeznička javna služba u samoupravnom sistemu Jugoslavije. Beograd, 1985.
- [6] P. PETROVIĆ: Od željezničke javne službe do željezničkog javnog poduzeća. Željeznice, 1, 1990.
- [7] STANKOVIĆ: Novčana naknada neimovinske štete. Beograd, 1972.
- [8] Dopunska konvencija uz Međunarodnu konvenciju o prijevozu putnika i prtljaga na željeznicama od 25. veljače 1961. o dogovornosti željeznice za smrt i povrede putnika. Sl.list SFRJ - Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, 9, 1967.
- [9] Međunarodna konvencija o prijevozu putnika i prtljage željeznicom (CIV). Sl.list SFRJ - Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, 56, 1971.
- [10] Tarifa za prijevoz putnika. ZJŽ, br. 73/77, Beograd, 1977.
- [11] Zakon o osnovama sigurnosti u željezničkom prometu. Sl. list SFRJ, 47, 1987.
- [12] Zakon o osnovama sistema osiguranja imovine i osoba. Sl. list SFRJ, 24, 1976.
- [13] Zakon o ugovorima o prijevozu u željezničkom prometu. Sl. list SFRJ, 2, 1974.