

ГРАБАНСКА ОДГОВОРНОСТ ПУТНИКА И ПРЕМА ПУТНИКУ У ПОЉСКОЈ

I. Увод

У излагању на тему: Грабанска одговорност путника и према путнику мислимо да је најцелисходније да се израз путник узме у његовом широком, обичном смислу. Стога ћемо под путником подразумевати свако лице које се на било који начин — пешке, аутомобилом — сопственим или туђим —, аутобусом, возом, авионом или другим саобраћајним средством премешта са места на место и то без обзира на циљ тога премештања, дакле, без обзира на то да ли путовање има за циљ туризам, свршавање личних или службених послова или, пак, неке друге задатке. Исто тако, и појам премештања са места на место треба схватити широко и еластично. Истина, под овај појам се не може подвести шетња по улицама града, али излет у друго место у принципу има карактер путовања. Када се неко лице приликом премештања са места на место служи механичким саобраћајним средством, оно се по прописима често назива путником па и кад се креће на подручју места (нпр. приликом превоза градским аутобусом).

Тако широко схватање путовања омогућиће нам да овим излагањем обухватимо разновразне правне ситуације у којима ће моћи да се нађе лице које путује а које узрокује одговорност тог лица или према том лицу. При уском правном схватању тог израза требало би излагање ограничити само на оне правне односе у којима се тај израз примењује, као правни термин, дакле, на уговоре о превозу лица, уговоре о туристичком путовању и на неке уговоре о осигурању. Пољско право не регулише уопштено положај тако широко схваћеног путника. На његову одговорност примењују се општи прописи грабанског права. Ту је реч како о одредбама грабанског законика, као основног извора грабанског права, тако и о посебним законима којима се регулишу грабанскоправни односи који из разних разлога морају да буду засебно нормирани. Када је правни положај путника предвиђен у неким посебним прописима, ови се прописи често примењују поред или уместо одредаба грабанског законика. То се нарочито односи на прописе у области превоза, који су по природи ствари везани за путовање, у области осигурања (које је, међутим, предмет засебног реферата), прописе који се односе на одговорност за несрећне случајеве на раду или прописе чековног и других грана права.

Одговорност путника и према путнику у систему пољског грабанског права може да произилази било из закљученог уговора (уговорна одговорност — чл. 471—497. ГЗ), или из штете проузроковане недозвољеном радњом (деликтна одговорност — чл. 415—449. ГЗ), или пак може да има извор у активностима и чињеницама које нису ни уговори ни недозвољене радње, иако могу да имају нека њихова обележја (нпр. незвано вршење туђих послова — чл. 752—757. ГЗ), обogaћен без основа (чл. 404—414. ГЗ).

Пољска је земља са јединственим законодавством које обухвата целу њену територију. Ако је путник странац може настати проблем око тога које право, односно право које земље, има да се примени на односе који настају у вези с његовим путовањем у Пољској. Тај проблем се решава на основу колизионих норми, садржаних у Закону о међународном приватном праву од 12. новембра 1965. године (Dziennik Ustaw бр. 46, поз. 290) или, ако путник живи у земљи са којом је Пољска закључила засебан уговор о правном саобраћају, на основу одредаба тог уговора. Такав уговор је, поред осталих, закључен са СФР Југославијом (о правном саобраћају у грађанским и кривичним стварима (дана 6. фебруара 1960. године (Дз. У. од 1963. године број 27, поз. 162). У погледу обавеза из уговора, оба ова правна акта полазе од основне колизионе норме која за оцену односа који настаје из уговора предвиђа право земље са којом је закључен уговор, а за обавезе које настају из других чињеница и радњи (недозвољених и других) право земље у којој су те радње односно чињенице уследиле. Постоје, међутим, знатне разлике у изузецима од тих основних норми у ова два правна акта, поред осталих и такве које су чврсто везане за положај путника (чл. 27, § 1, 2. и 3. Закона о међународном приватном праву у поређењу са чл. 34. Уговора између СФР Југославије и НР Пољске).

II. Одговорност путника

1. Деликтна одговорност. — Одговорност за штету проузроковану недозвољеном радњом (деликтна одговорност), која се може односити и на путнике може се по прописима ГЗ темељити на неколико разних основица.

По чл. 415. ГЗ за проузроковану штету одговорно је лице које је својом кривицом извршило радњу која је проузроковала штету. Кривица се може темељити на непосредној намери (умишљају) да се проузрокуне штета, на предвиђању да штета може наступити и пристајању на то (кривица са умишљајем) а, такође, и на погрешној представи, заснованој на лакомислености или немарности, да штета неће наступити (кривица из немарности). Поред лица које је штету непосредно проузроковало, за штету одговара и лице које је другог навело да проузрокуне штету или му је у томе помагало, као и лице које је свесно искористило и другоме већ проузроковало штету (чл. 422. ГЗ). Не одговара за штету лице које је ту штету проузроковало у нужној одбрани, затим лице које се налазило у стању које спречава свесно односно слободно одлучивање и изражавање воље уколико то стање није било проузроковано употребом алкохола или других сличних средстава (чл. 425. ГЗ) а такође и лице које није навршило 13 година живота (чл. 426. ГЗ).

Ако штетник због свог узраста односно душевног или телесног стања не може да одговара за штету, а не постоје лица која су дужна да врше надзор над њим или се од њих не може добити накнада штете, оштећено лице има право да тражи пуну или делимичну накнаду штете

од самог штетника ако се из околности, а нарочито из односа имовинског стања оштећеног и штетника, произилази да је то у складу са друштвеним нормама (чл. 428. ГЗ). У том случају одговорност се заснива на разлозима правичности која произилази из тих норми. Нешто сличан карактер има одговорност лица која су имала користи од радње која је имала за циљ да се отклони штета која им прети односно заједничка опасност, ако је лице које је радило у том циљу добровољно или принудно претрпело штету на имовини (чл. 438. ГЗ).

За лица која путују моторним возилима од битног су значаја прописи којима се регулише одговорност за штете проузроковане моторним возилима која се покрећу помоћу природних снага. Одговорност држаоца, како самосталног тако и зависног, таквог возила заснива се на ризику; он се може ослободити те одговорности само ако докаже да је штета настала дејством више силе, или искључиво кривицом оштећеног или трећег лица за које оно не сноси одговорност (чл. 435. и 436. § 1). На општим принципима, дакле, само ако се докаже његова кривица, корисник моторног возила сноси одговорност према лицима која превози из предусретљивости. Исто тако, у случају кад се сударе моторна возила, узајамни захтеви корисника за накнаду проузроковане штете могу се заснивати само на кривици као општој претпоставци одговорности за накнаду штете. Треба рећи и то да ради смањења ризика који терети кориснике моторних возила и одређивања накнаде према одговорности, постоји у Пољској систем обавезних осигурања у саобраћају који обухвата осигурања од последица несрећних случајева, од грађанске одговорности и осигурање самог возила.

Пољско право предвиђа и деликтну одговорност за штете које су проузроковала друга лица, ако се одговорном лицу може приписати кривица због тога што није вршило надзор над лицем које не може самостално да одговара (чл. 427. ГЗ), или због избора лица које је вршило посао за рачун одговорног лица (чл. 429. ГЗ), или, пак, због слабог руковођења и недовољног обучавања тога лица (чл. 430. ГЗ). Сличан карактер има одговорност за штете које проузрокују животиње (чл. 431. ГЗ).

Ако више лица одговара за штету, њихова одговорност је солидарна. Лице које је, као солидарно одговорно, накнадило штету, може од осталих тражити накнаду сразмерног дела штете, који зависи од околности, нарочито од кривице датог лица и од тога колики је његов допринос у проузроковању штете (чл. 441. ГЗ).

Накнада штете обухвата штету коју је оштећени претрпео, као и користи које би он могао остварити да му штета није била проузрокована (чл. 361. ГЗ). По избору оштећеног лица, накнада штете се врши или успостављањем пребашњег стања или плаћањем одговарајућег новчаног износа. Ако би успостављање пребашњег стања било немогуће или веома тешко или би изазвало несразмерне трошкове, потраживање оштећеног лица ограничава се на плаћање у новцу. (чл. 363. § 1 ГЗ).

Пољско право посебно брижљиво регулише накнаду штете у случају оштећења тела или здравља. У том случају накнада штете обухвата: а) све трошкове које је оштећени учинио с тим да је, на захтев оштећеног, лице које је обавезано да накнади штету дужно да унапред положи износ који је потребан за подмирење трошкова лечења, б) сталну или привремену ренту (чл. 444. ГЗ), в) евентуално накнаду у новцу за претрпљену моралну штету, г) у случају смрти оштећеног — трошкове сахране, ренту за лица која су била на издржавању умрлог, као и накнаду за погоршање њиховог материјалног положаја (чл. 446. ГЗ).

Накнада се може смањити: а) ако је оштећено лице допринело проузроковању штете (чл. 362. ГЗ), б) у односима између физичких лица ако је то, с обзиром на имовинско стање оштећеног или лица које одговара за штету, у складу са друштвеним нормама (чл. 440. ГЗ).

2. Уговорна одговорност. — Одговорност за извршење закључених уговора (уговорна одговорност) више је издиференцирана, у зависности од типа уговора. Опште узевши, она се заснива на кривици обавезног лица, при чему се — осим посебно регулисаних случајева — кривица заснива на недостатку потребне брижљивости (чл. 471. и 472. ГЗ) од стране дужника или лица којима се он служи приликом извршења уговора (чл. 474. ГЗ). Одговорност дужника обухвата по правилу: а) обавезу да правилно изврши чинидабе које произилазе из уговора с разним модификацијама, зависно од врсте уговора и околности и б) обавезу да накнади штету коју је проузроковао неизвршењем или неправилним извршењем уговора (чл. 471. ГЗ). Разликује се накнада штете на општим принципима који се примењују приликом утврђивања обима деликтне одговорности, која, дакле, обухвата претрпљену штету односно стварну штету и изгубљену добит, и уговорну казну, која мора да се плати без обзира на претрпљену штету, ако је то предвиђено уговором или законом (чл. 483—485. ГЗ).

У уговорима о превозу лица, који су типични за путовања у железничком, друмском, ваздушном, речном транспорту, и уговорима о хотелским услугама одговорност путника регулисана је посебним прописима, којима се модификују општи прописи грађанског права, тј. одредбе грађанског законика (чл. 774—778, чл. 659—692).

а) Уговор о железничком превозу лица регулисан је Уредбом о превозу лица и ствари железницом од 24. децембра 1952. године (Дз. У. од 1953. г., бр. 4, поз. 7). У погледу одговорности путника заслужује пажњу одредба којом се путник обавезује да провери купљену возну карту и прописује какве ће последице имати путник ако поседује неисправну возну карту или је изгубио карту (чл. 60, т. 1 и 2. чл. 67), одредба којом се путнику намеће обавеза да уђе у одговарајући воз, да на одговарајућој станици пређе у други воз и да на одредишној станици напусти воз (чл. 60, т. 3), а такође и одредба којом се путник обавезује да се придржава прописа о понашању на железничким станицама и у возу (чл. 60, т. 1). Путник има право да са собом понесе у вагон приручни пртљаг и мале домаће животиње, али само до одређене величине и тежине (чл. 58,

ст. 1. тач. 3. и ст. 2). У случају повреде одредаба које се односе на поседовање исправне возне карте, превоз ручног пртљага и малих животиња, као и одредаба о понашању — путник је дужан да плати уговорне казне у одређеној висини. Уговорну казну плаћа и путник који је без потребе задржао воз уз помоћ кочнице за случај опасности или нужде (чл. 92). Сада су ове казне одређене Одлуком Министарског савета бр. 99. од 6. јуна 1975. године. Монитор Пољски бр. 19, поз. 117). Поред тога, путник одговара за сваку штету која је настала из оштећења или загађења вагона или његове опреме и он је по том основу дужан да накнади штету по постојећој тарифи, а ако у тарифи нема одговарајуће ставке, онда у висини стварне штете.

Од битног је значаја одредба којом се железница овлашћује да утврди висину накнаде у вези са превозом лица (путем платног налога) и по којој се неплаћени дужни износ наплаћује принудно управном поступку (чл. 125). Ради обезбеђења наплате својих потраживања железница може тражити од путника гаранцију (чл. 86), а поред тога има заложно право на стварима путника које се налазе у њеној државини (напр. на пртљагу — чл. 87).

Треба рећи и то да је Пољска члан Конвенције о превозу лица и ствари железницом (ЦИВ) од 25. фебруара 1961. године. Одредбе ове Конвенције примењују се на путовања са међународним возним картама.

б) У прописима који регулишу превоз лица другим превозним средствима а не железницом нема тако широко разрађених одредаба којима се штите интереси возара. У „Правилнику о превозу лица и ствари уз накнаду и закупу возила у друском превозу лица („Наредба Мин. саобраћаја од 12. октобра 1962. год. — Дз. У. бр. 56, поз. 282) налази се одредба по којој путник одговара за штете настале услед оштећења или загађења његовом кривицом возила или уређаја возара и дужан је да накнади штету по том основу по постојећем ценовнику, а у недостатку истог — у висини стварне штете (§ 6, ст. 7). У прописима у области ваздушнoг саобраћаја (Закон од 31. маја 1962. г. — Дз. У. бр. 32, поз. 153), нема посебних одредаба које регулишу одговорност путника према возару. Пољска је члан Варшавске конвенције о поједностављењу неких правила која се односе на међународни ваздушни превоз од 12. октобра 1929. године. Њени прописи се примењују на путнике који путују на међународним линијама. Ни та Конвенција не регулише засебно одговорност путника. У поморском кодексу (Закон од 1. децембра 1961. године Дз. У. бр. 58, поз. 318) налазе се само одредбе о обавези путника да се придржавају реда који важи у поморском саобраћају. (чл. 163, § 3), о смањењу накнаде штете ако је путник допринео проузроковању те штете (чл. 170, § 3) и праву бродара да задржи путников пртљак ради обезбеђења својих потраживања из уговора о превозу (чл. 173). На случајеве који нису регулисани тим одредбама примењују се општа правила о одговорности по основу неизвршења или неправилног извршења уговора и деликтној одговорности.

в) Пољско право не регулише као засебан тип уговор о угоститељским услугама, услед чега се на тај уговор морају сходно примењивати прописи у уговорима на основу којих се врше услуге које улазе у састав угоститељских услуга (у погледу ноћења — уговор о закупу, прехране — уговор о продаји, осталих услуга — уговор о пуномоћству или уговор о делу или пак о остави). Међутим, Грађански законик садржи у чл. 846—852. засебне одредбе о одговорности, заложном праву и застаревању потраживања лица која држе хотеле и сличне радње. Већина њих односи се на одговорност хотела према путницима и о њима ће бити речи у даљем делу реферата. Међутим, у питање одговорности путника спада законско право залоге на стварима које је путник унео у хотел. На основу чл. 850. ГЗ то право има хотел ради обезбеђења накнаде за издати стан, храну и учињене услуге лицу које користи услуге хотела или сличне радње, као и ради обезбеђења накнаде трошкова учињених у корист тог лица. Сходно чл. 852. ГЗ одредбе о законском заложном праву лица која држи хотеле сходно се примењују на јавна купатила, предузећа за спаваћа кола и предузећа за речну пловидбу. Законско заложно право престаје када путник те ствари изнесе из хотела (или сличне радње), али хотел се може томе успротивити и може ствари задржати на свој сопствени ризик (чл. 671 ГЗ).

III. Одговорност према путнику

A. Деликтна одговорност

1. *Опште напомене.* — Ова одговорност обухвата случајеве где је путник претрпео штету:

— када са одговорним лицем није био ни у каквом облигационом односу; када је додуше био у облигационом односу, али у ситуацији где је штета проузрокована на начин који би засновао и одговорност независно од постојеће облигације (тада оштећени може да бира основ и режим одговорности — деликтне, или уговорне);

— када је додуше био у облигационом односу (уговор о превозу), али кад истовремено у конкретној ситуацији право предвиђа приоритет деликтне одговорности (штете на лицу у друмском транспорту).

2. *Проузроковање штете кретањем аутомобила, воза, трамваја, итд.*

— Када је путнику проузрокована штета радом моторног возила или железнице, кретањем трамваја итд., основ одговорности чини одредба чл. 435. ГЗ (узрок штете био је „рад предузећа или радње“ који покрећу природне снаге) или чл. 436. ГЗ (штета је проузрокована кретањем аутомобила или другог механичког саобраћајног средства).

У оба случаја субјект одговорности је самостални држалац саобраћајног средства или лице које за свој рачун води предузеће или радњу; а одговорност је једнако оформљена, на принципу ризика (уз указивање на околности које искључују одговорност). У случају про-

узроковања штете кретањем моторног возила наступа искључење строге одговорности и враћање на принцип кривице, када: — је реч о превозу „из предусретљивости“ нпр. популарни аутостоп; — када је узрок штете судар моторних возила а повребени путник је самостални држалац једнога од тих возила. Исто тако се на принципу кривице заснива одговорност возача моторног возила који није уједно самостални држалац моторног возила (у таквој ситуацији возач и самостални држалац одговарају путнику солидарно ⁽¹⁾).

Према схватању пољске теорије и праксе, по чл. 435. ГЗ — супротно чл. 436. ГЗ — не тражи се да узрок штете нужно буде кретање саобраћајног средства, нпр. железница одговара на принципу ризика (чл. 435. ГЗ) и у случају када путник поклизне на перону. Битно је, наиме, за наведену одредбу да постоји веза са радом целог предузећа као организоване целине а не са кретањем појединог саобраћајног средства.

По чл. 437. ГЗ, одговорност по чл. 435. и 436. ГЗ не може се унапред ограничити ни искључити. То се односи како на једностране изјаве дате путем афиша, информација и анонса, као и на забране закључивања уговора када се коришћење услуга предузећа (у нашем случају саобраћајног) заснива на уговору, тиме деликтна одговорност заснована на чл. 435. и 436. ГЗ има приоритет испред уговорне одговорности у случају када је штета последица „кретања“ моторног возила или „рада предузећа који се врши помоћу природних снага“ (железница, трамваји). Тако решење је корисно за оштећеног (ограничене могућности искључења одговорности, лака ситуација у погледу доказа, шири обим одговорности — могућност добијања накнаде за неимовинску штету). Треба напоменути да чланом 437. ГЗ уведени приоритет деликатне одговорности по чл. 435. и 436. ГЗ представља изузетно решење; у пољском праву (чл. 443. ГЗ) као правило важи допустивост стицања одговорности *ex delicto* и *ex contractu*, која оштећеном омогућује избор режима одговорности.

3) *Одговорност по основу лошег стања путева.* — а) *Обавеза одржавања путева у исправном стању лежи на* — фактичним управитељима зграда (када је реч о терену који прилеже уз зграду у граду — то се нарочито односи на тротоаре). Фактични управитељи су власници, настојници друштвених зграда, трговинске, индустријске, угоститељске и друге организације које се налазе у згради, управе градског зеленила које прилеже уз пут — улицу ита;

— лицима која су се уговором са управитељем обавезала на одржавање реда (нпр. градска предузећа чишћење града);

— органима локалне управе основног степена ⁽²⁾ — када је реч о јавним

(1) Међутим, Радни кодекс од 1974. г. искључује могућност непосредне одговорности радника према оштећеном трећем лицу, ако је тај радник штету ненамерно проузроковао на раду (чл. 120. РК). Стога се солидарна одговорност возача и самосталног држаоца (корисника) (чл. 441. ГЗ), сада може односити само на ситуацију где се возачу може приписати умешљај или ако је возач самовољно употребио возило (нама везе се радом).

(2) Упор. у том погледу реферат S. Geberta „Одговорност за изграђивање и одржавање јавних путева...“

путевима, саобраћајницама које су у општој употреби, мада нису путеви (3).

Обавеза надзора над вршењем обавезе одржавања путева у исправном стању лежи на органима локалне управе (4) и пропусти у том погледу такође отварају пут за грађанску одговорност.

*Сва лица чије су грешке и пропусти *in concreto* у узрочној вези са штетом коју је претрпео путник одговарају солидарно, о чему је већ било речи у II делу реферата.*

б) Основицу одговорности чини то — ако се ради о одговорности физичких лица — чл. 415. Гз (изложен у другом делу реферата) а када је у питању одговорност органа управе — чл. 417. Гз, који предвиђа одговорност државе за штету коју проузрокују државни службеници. Од основног је значаја у погледу грађанске одговорности за стање путева — ова последња одредба; на основу исте, формирала се и богата судска пракса. Према опште усвојеном тумачењу (5), одговорност државе на основу чл. 417. Гз постоји када је:

— службеник радио приликом извршавања задатака који су му били поверени;

— када је радио бесправно и када му се може приписати кривица, при чему је довољно да то буде „анонимна“ кривица, то значи да није битно који је од службеника учинио кривицу. Стога одсуство кривице од стране службеника чији је рад проузроковао настајање штете не ослобађа државу од одговорности, ако је штета у нормалној узрочној вези са занемаривањем службених дужности од стране службеника који врши надзор над датим сектором државне делатности. Исто тако држава се не ослобађа одговорности због немогућности да се утврди штетник ако се докаже да је кривац један од чланова одређене групе службеника (5а).

в) Будући да се одговорност за стање путева темељи на принципу кривице, а не ризика, потребно је да се докажу конкретни пропусти од стране одговорних лица било оних који се непосредно старају о стању путева или оних који врше надзор над вршењем те дужности.

Ови пропусти могу се утврдити на основу *наредаба о одређеним дужностима* заснованим на прописима управног права или на нормама

(3) Упор. нпр. Одл.Врх.с. од 21. X 1974, II ЦР 639/74, Одлуке Врховног суда (скраћено ОВС) бр. 10 11. 75, поз. 155, где је признато да су органи управе дужни да предузимају потребне мере у смислу да опште приступачне алеје у парковима и на скверовима буду заштићене од поелице. У одлуци од 5. IV 1974, I ЦР 78/79, ОВС бр. 5/74, поз. 87. стоји да се у конкретном случају обавеза одржавања путева у исправном стању односи на саобраћајне стазе намењене за ту сврху; али у случају кад су, нпр., мештани утабали стазу чије је коришћење изложено опасности, онда су органи управе дужни да предузму потребне мере безбедности — Одл.Врх.с. од 24. IX 1969, I ЦР 221/69, ОВС бр. 7—8/70, поз. 34.

(4) Упор. нпр. Одл.Врх.с. од 17. XII 1974, I ЦР 742/74, Одлуке пољских судова и арбитражни комисија бр. 9/1975, поз. 208.

(5) Утврђеним у смерницама органа правосуђа и судској пракси у погледу примене прописа о одговорности државе за штете које проузрокују службеници в.ОВС од 15. II 1971. III ЦЗП 33/70, ОВС бр. 4/1971, поз. 59.

(5а) к.г.

друштвеног живота (нпр. толерисање коришћења стазе коју су мештани утабали на опасном месту). За утврђивање шта је оштећено лице требало да ради, није без значаја нпр. да се утврди и то у коју је категорију пут увршћен; од тога, наиме, зависи нпр. редослед чишћења снега на путевима. Та обавеза зависи, дакле, од категорије пута. Поред тога треба утврдити да ли се одговорном лицу може ставити на терет да је радило са *недовољном брижљивошћу*.

Утврђење потребног степена брижљивости јесте ствар прилично индивидуализирана. У пракси се, међутим, истиче да се ту не могу постављати захтеви у којима су рад и напор несразмерни резултату који се очекује. Стога се сматра да се, на пример, не сме захтевати да се снег или лед непрестано чисти у атмосферским приликама у којима се ефекти рада одмах униште. Прво, јер би постављање тако високих захтева одговорном лицу било практично неостварљиво а друго, јер то и онако не би спречавало могућност наступања несрећног случаја на путу.

Исти тај приговор односи се и на оцену брижљивости надзора који врше органи управе над извршавањем непосредне дужности старања о стању путева. Стога захтеви у погледу обима и начина вршења надзора морају гарантовати како његову реалност тако и ефикасност.

Стога је судска пракса више пута указивала на то да је за путовање у тешким атмосферским приликама потребно да путник буде опрезнији, брижљивији и да се више брине о својим стварима. У случају повреде тих обавеза, један део претрпљене штете мораће да остане непокривен (чл. 362. ГЗ — допринос оштећеног).

4. *Одговорност државе за безбедност на одређеном терену.* — На бази тумачења прописа о одговорности државе за штете проузроковане од стране службеника (чл. 417. ГЗ) у теорији и судској пракси испојило се схватање да је локални орган управе одговоран за безбедност на свом подручју. Ова теза се појавила у вези са издиференцираним фактичним стањима од којих у најпознатије спадају ситуације када је утврђено да држава (*statio fisci* локални орган управе основног степена (одговара за штете причињене туристима који су оштећени, шумском животињом (срном) која живи у слободи (6), лименим буретом баченим у море у близини дивље плаже (7), одроњавањем камена у неуређеној пећини, али доступној за разгледање (8).

Ваља рећи да је ту реч о ситуацијама када се органу управе могло указати на конкретне пропусте (није било упозоравања о опасности, није се затворила пећина итд.). Судске одлуке у наведеним случајевима — које се у теорији понекад оцењују као контроверзне — ипак отварају путнику — туристи пут за накнаду штете.

(6) Олл. Врх.с. од 17. VI 1966, ЦР 360/66, ОВС 1967, поз. 30.

(7) Олл. Врх.с. од 4. III 1965, III ЦР 9/65, Одлуке пољских судова и арбитражних комисија, 1965, в. 34.

(8) Олл. Врх.с. од 31. I 1968, III ПРН 66/67, Одлуке пољских судова и арбитражних комисија 1968, поз. 261.

5. Одговорност за неактуелан возни ред и друге информације. —

Док не купи возну карту или док не уђе у возило, путник који намерава да користи саобраћајно средство није са возаром ни у каквом правном односу.

У пракси се појавила сумња да ли и каква одговорност према путнику „in spe” сноси возар у случају кад се извршене информације о кретању возила, извршени возни редови итд. покажу као нетачни. Проблем је од великог друштвеног значаја због учесталости таквих грешака а, такође, због јачања свести о потреби да се штите интереси корисника (слабије уговорне стране). Судови су до сада с разном и често контраверзном мотивацијом одбијали тужбене захтеве у таквим случајевима. Међутим, у теорији може се наићи на схватање (које уосталом такође није опште усвојено) да нетачна информација о возном реду отвара пут за тражење накнаде штете (одговорност *ex delicto*, уколико се лицима која састављају возни ред може приписати кривица.

6. *Деликтна одговорност и одговорност по основу осигурања.* — У Пољској постоји обавезно осигурање од грађанске одговорности корисника моторним возила. У тој ситуацији прописи о грађанској одговорности према путницима о обиму у коме постоји обавезно осигурање губе значај као основица за остваривање потраживања од стране оштећеног путника, али задржавају значај као основица за одређивање обима одговорности осигурача. Међутим, то се односи само на одговорност корисника моторних возила (чл. 435. ГЗ), а не на друга превозна средства. Измене у погледу ризика обухваћеног обавезним осигурањем ГО повећавају (или смањују) учестаност примењивања прописа о деликтној одговорности на путнике као основици за непосредну одговорност ⁽⁹⁾.

Б. Уговорна одговорност према путнику

1. *Опште напомене.* — Основну групу случајева чини ту одговорност возара; поред тога, постоји и одговорност путничке агенције и одговорност лица које води угоститељско или слично предузеће. У свим случајевима примењују се (без обзира на модификације које произилазе из посебних прописа (општи принципи одговорности *ex contractu* предвиђеној у Грађанском законнику, у чл. 471. и даље (о њима је било речи у другом делу реферата).

Возар је дужан да ради са потребном брижљивошћу која искључује кривицу у виду немарности. Одговара, као за своје сопствене (не за *culpa in eligendo*), за (радње и пропусте својих помоћника, заменика и законских представника, (по чл. 789, Сл. ГЗ возар одговара за радње даљих возара као за своје сопствене).

Појам превоза законски је дефинисан (превозне услуге уз накнаду које се врше у оквиру делатности предузећа) — чл. 774. и наредни ГЗ

(9) Упор. реферат Ј. St. Platowskog „Осигурање путника”.

одредбе Грађанског законика о превозу имају супсидијарни карактер. Основни значај имају ту многобројни прописи који регулишу разне врсте транспорта — оне су наведене у II делу реферата).

Уговорна одговорност возара према путнику обухвата одговорност за живот и здравље путника; за закашњење; за пртљаг путника.

У односу на путнике који користе превоз без возне карте („слепи путник“) возар одговара по прописима о деликтној одговорности. Због разних ситуација које ту настају, у теорији је дошло до разлика мишљења, која се међутим не односе на одговорност за живот и здравље.

2. Одговорност возара

а) *Одговорност за живот и здравље путника.* — Општа је обавеза возара свих врста да „путницима гарантују услове безбедности и хигијене а такође и удобности, које се према врсти транспорта сматрају за неопходне.“ По судској пракси нпр. возар у аутобуском саобраћају мора да познаје стање путева, а железница одговара за несрећни случај који је доживео путник стојећи на степенику због загушености вагона ⁽¹⁰⁾.

Одговорност возара за живот и здравље путника заснива се (осим у ваздушном транспорту) на прописима, тј. Чл. 435. и 436. ГЗ, о којима је већ било речи.

Прописи у области железничког транспорта јасно упућују на прописе о „одговорности за штету проузроковану приликом коришћења механичких саобраћајних средстава.“ То је, међутим, несрећна формулација. Она, наиме, сугерише да је у овој области основица одговорности чл. 436, а не 435. ГЗ. И поред тога што су принципи одговорности у оба случаја идентични, узрок штете је — као што је то назначено на стр. 10. реферата — друкчије схваћен. За примену чл. 436. ГЗ потребна је веза штете са кретањем конкретног возила, а за чл. 435. ГЗ са радом предузећа као целине. Међутим, без обзира на наведено тумачење, и судови и пракса стоје на становишту да железница одговара за живот и здравље путника по принципу ризика и онда (чл. 436. ГЗ) када се несрећни случај догодио нпр. у кругу благајни, тј. онда, када он није у вези са кретањем конкретног возила, већ са комплетним радом предузећа.

Прописи у области *друмског транспорта* правилно упућују на одредбе чл. 436. ГЗ као основицу одговорности за живот и здравље путника.

Поморски кодекс схвата одговорност према путнику о обиму који нас овде интересује — као деликтну одговорност, засновану на принципу кривице (возара, његових представника или особља брода). Кривица се претпоставља када су штете на лицу настале у вези са насукањем брода, експлозијом или пожаром.

⁽¹⁰⁾ Нпр. Одл. Врх.с. од 15. IX 1956, 4 ЦР 356/56, ОВС 1957, поз. 58, од 3. I 1959, 3 ЦР 461/58, Одлуке пољских судова и арбитражних комисија 1959, поз. 328.

Одговорност возара у области ваздушног транспорта према путнику схваћена је као уговорна одговорност, заснована на принципу пресумптивне (претпостављене) кривице (због таквог схватања, неки аутори виде ту одговорност засновану на принципу ризика).

б) *Одговорност за закашњење.* — Теоретски, таква одговорност постоји (и произилази из општих прописа) за неизвршење (неправилно извршење) обавезе уопште (чл. 471. и нар. ГЗ.).

Међутим, у пракси одговорност за закашњење према путницима не постоји,

— јер је искључена прописима о железничком транспорту (чл. 89. Уредбе од 1952, г.);

— јер је искључена прописима о друмском транспорту (§ 6, ст. 2. Правилника од 1962. г.);

— јер прописи у области ваздушног транспорта своде одговорност за закашњење на ситуацију, када је рок превоза био изричито уговоран (у пракси, возар у области ваздушног транспорта никад не узима на себе — у другим гранама транспорта и поморском праву одговорност за ту одговорност);

закашњење се у пракси искључује уговором о превозу (у клаузулама о општим условима уговора, на полеђини превозне исправе).

То право стање предмет је оштре критике у теорији, која тражи да се она измени.

в) *Одговорност за пртљаг путника.* — О *путном пртљагу* мора да води бригу путник. Стога возар одговара само за штете на њему које је штетник проузроковао са умишљајем или из грубе немарности, што мора да докаже путник (чл. 777, § 1. ГЗ). Међутим, боља решења у том погледу садрже посебни прописи: прописи у области задружног транспорта, уредба о железничком транспорту, прописи о друмском транспорту који обично предвиђају да возар одговара за обичну кривицу.

Када је у питању *пртљаг поверен возару*, примењују се прописи о превозу ствари. Грађански законик, у случају губитка, оштећења пошिल्ке или смањење њене садржине, предвиђа пуну одговорност возара, која се заснива на пресумптивној кривици, која је, међутим, ограничена на обичну вредност пошिल्ке. То последње ограничење отпада ако је возар штету проузроковао са умишљајем или из грубе немарности.

Кад су у питању хартије од вредности, драгоцености, новац, ствари које за власника представљају посебну вредност — возар одговара само ако је био обавештен о својствима пошिल्ке, а ако није био обавештен — одговара само за умишљај и немарност. У прописима који се односе на разне врсте транспорта одговорност за поверени пртљаг се поштрава или се друкчије формулише у односу на ГЗ (Поморско право и прописи у области ваздушног транспорта).

Одговорност путне агенције према путнику. — Путна агенција најчешће закључује са муштеријом „уговор о путовању“ који има мешовит карактер, јер садржи елементе разних типова уговора.

Одговорност путне агенције заснива се на одредбама уговора и у случају када је реч о штети у погледу живота и здравља путника ⁽¹¹⁾. Међутим, од тог правила постоје изузеци, а, наиме, када:

— путна агенција врши у оквиру свог уговора са путником функцију возара, чија се одговорност за живот и здравље муштерије заснива на одредбама о деликтима (чл. 435. и 436. ГЗ — упр. горе; тада се одговорност путне агенције заснива на одредбама о деликтима;

— путна агенција према муштерији повреди општеобавезна правила понашања, што би заснивало одговорност и у случају када путник не би био са агенцијом у облигационом односу који произлази од уговора. У том случају (у складу са правилом које садржи члан 443. ГЗ) постоји стицај одговорности, а избор потраживања има оштећени:

У пољској пракси позната је појава, која се среће и у пракси путних агенција у свету, а, наиме, ограничење обима одговорности у општим условима уговора.

Ове праксе, иначе неповољне за муштерије, легалне су уколико су:

— односне клаузуле дате муштерији на знање приликом закључивања уговора и уколико су јасно формулисане;

— ако не искључују одговорност путничке агенције за умишљај (чл. 473. ГТ);

— ако се њихова садржина не противи закону или друштвеним нормама (чл. 58. ГЗ) управо за такве се сматрају клаузуле које искључују одговорност за штете које настају услед смрти, оштећења тела, нарушења здравља путника — туристе).

4. Одговорност лица које води угоститељско или слично предузеће.

— Одговорност лица које води угоститељско или слично предузеће узима се строжије него што би то произишло из општих прописа о уговорној одговорности. То се односи на штете на стварима које је унео путник — гост хотела.

Угоститељ, наиме, одговара по принципу ризика (за саму последицу) за пропаст или оштећење ствари, а ослобађа се одговорности само ако докаже да је штета настала због својстава ствари, због више силе (схваћене према објективној теорији) или је настала искључиво кривцом оштећеног ⁽¹²⁾, његовог госта или лица које га је пратило. Искључење или ограничење те поопштрене одговорности путем цедуље или огласа по закону нема дејства (чл. 846, § 3. ГЗ).

(11) Одл. Врх.с. од 6. VII 1966, 1 ЦР 1349/64, Одлуке пољских судова и арбитражних комисија, 1967, поз. 183.

(12) У погледу „искључиве кривце“ као претпоставке за искључење — V. напомене под I реферата.

Грађански законик ублажава одговорност угоститеља уколико се штета односи на новац, хартије од вредности, драгоцености, предмета од научне или уметничке вредности, тада је наиме — на основу закона ⁽¹³⁾ — одговорност према путнику ограничена на износ од 5.000 злота по лицу. Међутим, то не долази у обзир када су: — наведене скупоцене ствари примљене на чување, или када је штета последица умишљаја или грубе немарности лица које држи хотел или лица које је у њему запослено.

Горе наведени принципи одговорности односе се на хотеле, гостинске собе, преноћишта, васпитне установе, мотеле, одмаралишта и лечилишта, карантине здравствене службе (упор. Одл. Врх. с. од 28. IX 1967. године 3. ЦР 800/56, ОВС, 1957., поз. 60). Спорно је у теорији да ли се поопштрена одговорност односи на радничке хотеле, студентске домове, интернате и спаваћа кола. Међутим, наведени принципи одговорности не важе за ресторане и болнице, јер се ове организације не баве професионално давањем смештаја лицима, што се тражи за примену чл. 84б. и нар. ГЗ.

в) *Обим накнаде штете.* — У свим случајевима одговорности засноване на одредбама Грађанског законика, уговорне или деликтне, важи правило да се даје пуна накнада штете која обухвата и *damnum emergens* и *lucrum cessans* у границама нормалне (адекватне) узрочне везе и све трошкове у вези са лечењем. Ако је оштећени допринео проузроковању штете, накнада се сразмерно смањује. Накнада штете која се плаћа у новцу утврђује се према тржишним ценама које постоје у тренутку када се она утврђује.

У случају штета на лицу, чија се накнада заснива на деликту, оштећени путник може добити и новчану накнаду за претрпљену моралну-нематеријалну штету ⁽¹⁴⁾.

У односу на ове опште принципе постоје модификације садржане у прописима о посебним врстама транспорта. Тако:

— бродар одговара за штете на лицу само до висине износа одређеног у међународном уговору (ово ограничење је без дејства у случају када се бродару може приписати кривица у проузроковању штете);

— возар у области ваздушног транспорта одговара само до висине износа од 200.000 злота по једном путнику. О ограничењима одговорности у транспорту за поверени пртљаг и о ограничењима одговорности лица које води угоститељско или слично предузеће било је већ говора.

д) *Одговорност према лицу које путује службено.* — Ова одговорност се у пољском праву не узима као грађанска одговорност, већ као једна од радним правом предвиђених ситуација које представљају основ за социјална давања.

(13) Чл. 849. § 1. ГЗ и на основу истог донета Наредба Мин. правде од 24. XI 1964. г.

(14) Деликтни режим одговорности признаје право на накнаду штете и блиским лицима оштећеног у случају његове смрти, што није случај одговорности *ex contractu*.

Нормативну основицу чине ту одредбе Радног кодекса од 1974. г. Закона од 12. VI 1975ч г. о давањима по основу несрећних случајева на раду и професионалних обољења (Dziennik Ustaw бр. 20, поз. 105), и правни акти за спровођење горњих прописа.

Радник који путује има право на накнаду у случају: ,

— несрећног случаја на путу од седишта радне организације до места вршења поверених му задатака;

— несрећног случаја за време службеног путовања (осим ако узрок тог несрећног случаја није било понашање радника које нема везе са повереним му задацима);

— на путу и са посла (најкраћем или најпогоднијем за радника у саобраћајном погледу).

У опште узроке које искључују одговорност у оквиру одговорности о којој је овде реч спадају: кршење прописа о хигијенско-техничкој заштити радника, од стране радника, умишљајно или грубо немарно понашање радника, допринос у проузроковању штете од стране оштећеног радника који је био у припитом стању у тренутку несрећног случаја.

Накнаде које раднику који путује службено припадају од радне организације обухватају: једнократну накнаду штете (у случају трајног или дуготрајног оштећења здравља); инвалиднину (када је раднику смањена зарада због оштећеног здравља); накнаду ствари изгубљене или оштећене услед несрећног случаја.

Поред тога, раднику који путује може да добије од Завода за социјално осигурање инвалидску пензију. Накнада у случају несреће на путу и са посла обухватају само једнократну накнаду штете или инвалидску пензију.

Потраживање по основу социјалног осигурања искључује потраживање према радној организацији засновано на прописима Грађанског права. Међутим, радник који путује службено може на основу прописа Грађанског права тражити накнаду штете од другог лица у износу који није покривен давањима по основу социјалног осигурања.

Треба рећи и то да у случају кад радник који путује службено или се налази на путу на и са посла настрада у саобраћајном удесу, онда накнада која му припада по основу осигурања у саобраћају обухвата само штете које нису обухваћене накнадом из социјалног осигурања.

dr Mieczysław Tyczka

dr Ewa Letowska