

PRIJEVOZNA SREDSTVA U OPTICI HRVATSKOG I POREDBENOG MEĐUNARODNOG PRIVATNOG PRAVA

*Prof. dr. sc. Vilim Bouček **

UDK 341.92:347.763

347.763.3(497.5)

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: rujan 2007.

U radu se teleološkim i poredbenopravnim tumačenjem određuje zakonski pojam kategorije vezivanja "prijevozna sredstva" te mjerodavno pravo za njih. Iako je riječ o pokretninama, na prijevozna sredstva u pravilu se ne primjenjuje lex situs, već se to pitanje uređuje posebnom kolizijskom normom stvarnog statuta. Koji se pravni problemi pri tome pojavljuju i kako se pojedina prijevozna sredstva kolizijskopravno uređuju, objašnjava autor u ovom radu.

Ključne riječi: prijevozna sredstva, stvarni statut, međunarodno privatno pravo

I. UVOD

Današnju globalizaciju ne možemo zamisliti bez modernih prijevoznih sredstava. Uz njihovu uporabu suvremeni svijet je uistinu postao globalno selo.¹ Zahvaljujući prijevoznim sredstvima, danas su nam približeni i najudaljeniji egzotični krajevi svijeta o kojima su naši preci samo maštali. Istodobno su nam, kako na hrvatskom tako i na svjetskom tržištu, dostupni proizvodi iz svih dije-

* Dr. sc. Vilim Bouček, profesor Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Trg maršala Tita 14, Zagreb

¹ O globaliziranom svijetu John Baylis i Steve Smith ističu: "A globalised world is one in which political, economic, cultural and social events become more and more interconnected... In each case, the world seems to be 'shrinking', and people are increasingly aware of this." Vidi: Baylis, J., Smith, S. (eds.), *The globalization of world politics*, Oxford, 1997., str. 7.

lova svijeta, čime je bitno poboljšana ponuda robe na razini svjetskog tržišta. Promatrana sama za sebe, prijevozna sredstva zbog svoje su velike materijalne vrijednosti također važan segment svjetskog gospodarstva.² Privatnopravnim aspektom prijevoznih sredstava posebno se bave dvije grane prava, i to pomorsko i općeprometno kao i međunarodno privatno pravo.

U obradi navedene teme, u nastavku ovog rada potrebno je objasniti zakonski pojam kategorije vezivanja "prijevozna sredstva" u hrvatskom međunarodnom privatnom pravu i potom za pojedina prijevozna sredstva, uzimajući u obzir poredbeno pravo, analizirati odgovarajuća kolizijskoppravna rješenja.

II. ZAKONSKI POJAM KATEGORIJE VEZIVANJA "PRIJEVOZNA SREDSTVA" U HRVATSKOM MEĐUNARODNOM PRIVATNOM PRAVU

1. Opće napomene

U hrvatskom međunarodnom privatnom pravu (u nastavku rada: mpp), Zakon o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima iz 1991.³ (u nastavku rada: ZRS ili hrvatski ZMPP), kao opći i supsidijarni izvor hrvatskog mpp-a (*arg. ex 3. ZRS*)⁴, rabi među odredbama stvarnog statuta izraz "prijevozna sredstva" kao pravni standard jer, za razliku od npr. čl. 45. njemačkog ZMPP-a iz 1999.,⁵ u svojim odredbama nastavno ne određuje točan sadržaj navedenog pojma, prepuštajući to nadležnom tijelu primjene (čl. 18., st. 3. ZRS-a).⁶ Budući da su u navedenom kolizijskom pravilu "prijevozna

² Usp. *Basedow, J.*, The effects of globalization on Private International Law, u: *Basedow, J., Kono, T.* (eds.), *Legal Aspects of Globalization*, Kluwer Law International, The Hague-London-Boston, 2000., str. 3.

³ NN RH, br. 53/1991.

⁴ Slijedeći opće pravno načelo *lex specialis derogat legi generali*, ZRS određuje da se njegove odredbe ne primjenjuju na privatnopravne odnose ako su oni uređeni drugim hrvatskim zakonima ili međunarodnim ugovorima kojih je Republika Hrvatska stranka (čl. 3.).

⁵ Vidi u nastavku rada *infra*, pod III.3.

⁶ Čl. 18., st. 3. ZRS-a određuje:

"Za (stvarnopravne, op. V.B.) odnose iz st. 1. ovog članka na prijevoznim sredstvima mjerodavno je pravo države čiju državnu pripadnost imaju ta sredstva, ako propisima Republike Hrvatske nije drugačije određeno."

sredstva” i kategorija vezivanja, potrebno je tumačenjem odrediti sadržaj i opseg tog zakonskog pojma. Prema doktrinarnom tumačenju, **prvenstveno se misli na brodove i zrakoplove**,⁷ čiji se stvarnopravni statut u hrvatskom mpp-u uređuje Pomorskim zakonikom iz 2004. (u nastavku rada: PZ)⁸ i Zakonom o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu iz 1998. (u nastavku rada: ZOSZP),⁹ kao posebnim zakonima (*lex specialis*).

Iako i u poredbenopravnim odredbama nacionalnih ZMPP-a¹⁰ nalazimo veoma slične kategorije vezivanja onoj iz čl. 18., st. 3. ZRS-a,¹¹ izraz “prijevozna sredstva” u hrvatskom mpp-u treba tumačiti šire.

2. Šire tumačenje izraza “prijevozna sredstva”

Izraz “prijevozna sredstva”, prema našem stajalištu, treba prije svega proširiti i na **tračna prijevozna sredstva**, jer imaju gotovo istu gospodarsku funkciju kao brodovi i zrakoplovi, a uz to i slične kolizijskopravne probleme.¹²

Takvo tumačenje izraza “prijevozna sredstva” potvrđuju i sve one poredbenopravne kolizijske norme koje **eksplicitno**, također u okviru stvarnog statuta, uređuju tračna prijevozna sredstva. Tako npr. čl. 33., st. 1, druga rečenica

⁷ Usp. *Sajko, K.*, Međunarodno privatno pravo, IV., izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Narodne novine, Zagreb, 2005. (u nastavku rada: Međunarodno privatno pravo), str. 138-139.

⁸ NN RH, br. 181/2004.

⁹ NN RH, br. 132/1998.

¹⁰ Kad u obradi teme ovoga rada navodimo određene poredbenopravne primjere iz nacionalnih izvora inozemnog mpp-a, tada u prvi plan stavljamo, kada je to moguće, pravne poretke onih država koje zajedno s našim pravnim sustavom pripadaju srednjoeuropskoj podskupini poredaka kontinentalnoeuropskog pravnog kruga. Usp. *Gavella, N. i Matanovac, R., Klarić, P., Alinčić, M., Josipović, T., Gliha I., Sajko, K.*: Reintegracija hrvatskog pravnog poretka u kontinentalnoeuropski pravni krug, u: *Gavella, N., Alinčić, M., Klarić, P., Sajko, K., Tumbri, T., Stipković, Z., Josipović, T., Gliha I., Matanovac, R., Ernst, H.*: Teorijske osnove građanskog prava - Građansko pravo i pripadnost hrvatskog pravnog poretka u kontinentalnoeuropskom pravnom krugu, Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2005., str. 181-184. Navedeni kriterij bit će prema potrebi dopunjen i svim onim poredbenopravnim odredbama koje odražavaju suvremena rješenja mpp-a.

¹¹ Tako npr. i portugalski Građanski zakon iz 1966. rabi izraz “prijevozna sredstva” (čl. 46., st. 3.), a mađarski ZMPP-a iz 1979. “vodna i zračna prijevozna sredstva” (paragraf 23., st. 1.).

¹² Usp. *Bouček, V.*, Opće odredbe stvarnog statuta - prinos Tezama za nacrt novog hrvatskog Zakona o međunarodnom privatnom pravu, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 1/2003. (u nastavku rada: Opće odredbe stvarnog statuta), str. 55.

austrijskog ZMPP iz 1978.,¹³ španjolski Građanski zakon iz 1889./1981., koji redom navodi brodove, zrakoplove i tračna prijevozna sredstva (čl. 10., st. 2, prva rečenica),¹⁴ te rumunjski ZMPP iz 1992. (čl. 55., t. b)¹⁵ s veoma sličnom pravnom stilizacijom. I njemački ZMPP iz 1999. u najnovijim odredbama ima sadržajno slično kolizijskopravno rješenje za obuhvaćena zračna, vodna i tračna prijevozna sredstva (st. 1. čl. 45. njemačkog Uvodnog zakona za Građanski zakon iz 1896., odnosno 1986./1999.).¹⁶ Poseban (nomotehnički) pristup prijevoznim sredstvima sadržan je u korejskom ZMPP-u iz 2001., koji pod tom kategorijom vezivanja uređuje stvarni statut za zračna i tračna prijevozna sredstva (paragraf 20.), a stvarnopravne odnose na brodovima (kasnijim) posebnim odredbama (paragraf 60., t. 1. i 2.).¹⁷

Točnost poredbenopravnog tumačenja, prema kojem i tračna prijevozna sredstva ulaze u polje primjene čl. 18., st. 3. ZRS-a **implicitno** potvrđuju i oni inozemni zakoni o mpp-u koji u svojim odredbama, uz vodna i zračna, određuju i “druga prijevozna sredstva”. Tako npr. švicarski ZMPP iz 1987. navodi uz brodove i zrakoplove “i ostala prijevozna sredstva” (čl. 107.),¹⁸ a

¹³ Usp. *Schwimann, M.*, Internationales Privatrecht, einschließlich Europarecht, 3. Auflage, Manzsche Verlags- und Universitätsbuchhandlung, Wien, 2001. (u nastavku rada: Internationales Privatrecht), str. 142, kao i *Posch, W.*, Bürgerliches Recht, Band VII, Internationales Privatrecht, 3., vollständig überarbeitete Auflage, Springer Wien New York, 2002. (u nastavku rada: Internationales Privatrecht), rubna oznaka 13/7, str. 72.

¹⁴ Vidi: španjolski Građanski zakon od 24. srpnja 1889. s izmjenama Zakona od 13. svibnja 1981. i kasnijim izmjenama, u prijevodu dr. Witolda Peustera, suca Zemaškog suda (LG) u Kölnu, u: *Riering, W. (Hrsg.)*, IPR-Gesetze in Europa, Verlag Stämpfli, CIE AG Bern i C.H. Beck'sche Verlagsbuchhandlung, München, 1997. (u nastavku rada: IPR-Gesetze in Europa), str. 265, 270-272.

¹⁵ Vidi: rumunjski Zakon br. 105 za uređenje pravnih odnosa međunarodnog privatnog prava (u nastavku rada: rumunjski ZMPP) od 22. rujna 1992., u: *Riering, W. (Hrsg.)*, IPR-Gesetze in Europa, str. 133-209.

¹⁶ Usp. *Kropholler, J.*, Internationales Privatrecht, 6. Auflage, Mohr Siebeck, Tübingen, 2006. (u nastavku rada: Internationales Privatrecht), str. 565, kao i *Kegel, G./Schurig, K.*, Internationales Privatrecht, 9. Auflage, Verlag C. H. Beck, München, 2004. (u nastavku rada: Internationales Privatrecht), str. 776-777, te *Siehr, K.*, Internationales Privatrecht, Deutsches und europäisches Kollisionsrecht für Studium und Praxis, C.F. Müller Verlag, Heidelberg, 2001. (u nastavku rada: Internationales Privatrecht), str. 277-278 i 281.

¹⁷ Vidi u nastavku rada *infra*, pod III.3.

¹⁸ Vidi: *Siehr, K.*, Das Internationale Privatrecht der Schweiz, Schulthess, Zürich, 2002. (u nastavku rada: Internationales Privatrecht der Schweiz), str. 199-200.

belgijski ZMPP iz 2004. uz “zrakoplove, brodove, brodice” uvrštava “i druga prijevozna sredstva” (čl. 89.).¹⁹

Svaki pokušaj što točnijeg određivanja izraza “prijevozna sredstva” popraćen je i određenim iznimkama koje relativiziraju polje primjene čl. 18., st. 3. ZRS-a. Tako je npr. u našoj opremi za godišnji odmor na moru gumeni trometarski čamac s izvanbrodskim motorom u pravilu vodno prijevozno sredstvo, ali je jasno da se obični zračni jastuk ili čamac-sandolina treba drugačije kolizijskopravno odrediti. S druge, pak, strane postoje mnogobrojni objekti, kao npr. svemirske kapsule, svemirske postaje ili morske bušaće platforme, koji u kolizijskim pravilima nisu izrijeком spomenuti, a možemo ih ipak podvesti pod (zračna ili vodna) prijevozna sredstva.²⁰

Imajući u vidu navedene specifičnosti prijevoznih sredstava, za vodna, zračna i tračna prijevozna sredstva potrebno je utvrditi njihovu zajedničku odliku kao opću pretpostavku, a potom dodatno dati i teleološko i poredbenopravno tumačenje, dakle u kolizijskopravnoj normi odrediti sadržaj i opseg zakonskog pojma kategorije vezivanja.²¹

¹⁹ Belgija je uz mnoga sporenja (vidi o tome npr. Mišljenje Državnog vijeća, doc. nr. 29.210/2, Parlamentarno izvješće Senata 2001-2002, nr. 1225/1, str. 244), pa i čuđenja u raspravi, kodificirala svoje nacionalno međunarodno privatno pravo donošenjem Zakona o međunarodnom privatnom pravu od 16. srpnja 2004. koji je stupio na snagu 1. listopada 2004. Vidi: Belgisch Staatsblad/Moniteur belge od 27. srpnja 2004.

²⁰ Usp. *Wendehorst, Ch.*, Art. 45, u: Münchener Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch, Band 10, Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche - Internationales Privatrecht (Redakteur J. Sonnenberger), 4. Auflage, München, 2006. (u nastavku rada: *Wendehorst, Ch.*, Art. 45, u: Münchener Kommentar), str. 2619.

²¹ Ovdje dakle nije riječ o kvalifikaciji, već je riječ o tumačenju koje prethodi kvalifikaciji. U ovom dijelu rada potrebno je odrediti pojam kategorije vezivanja “prijevozna sredstva”, što nameće potrebu tumačenja tog dijela kolizijskog pravila i njezino razlikovanje od drugih pravila. Pri tome je važno razlikovati tumačenje od kvalifikacije. Tumačenje se, naime, tiče sadržaja svakog pravila, pa tako i kolizijskog, odnosno *in concreto* kategorije vezivanja kao elementa njegove dispozicije, a kvalifikacijom se supsumira konkretan slučaj pod takav sadržaj, bez obzira jesmo li do tog sadržaja došli doslovce po zakonskom tekstu ili njegovim tumačenjem. Ovdje je, dakle, riječ o tumačenju koje se odnosi na višu premisu, dok je kvalifikacija supsumpcija niže premise pod, eventualno protumačenu, višu. Vidi više o tome: *Katičić, N.*, Ogledi o međunarodnom privatnom pravu, Narodne novine, Zagreb, 1971. (u nastavku rada: Ogledi), str. 138 i dalje, kao i *Sajko, K.*, Međunarodno privatno pravo, str. 174 i dalje, te *Wendehorst, Ch.*, Art. 45, u: Münchener Kommentar, str. 2619.

3. Prijevozna sredstva općenito i pojedine vrste

3.1. Prijevozna sredstva - opća pretpostavka

Sva prijevozna sredstva koja se u čl. 18., st. 3. ZRS-a uređuju posebnim kolizijskim pravilom, trebaju ispunjavati i jednu zajedničku odliku koju percipiramo ujedno i kao njihovu opću pretpostavku, a ta je **da je riječ o prijevoznim sredstvima koja “pod normalnim uvjetima mogu služiti prometu osoba i robe s inozemstvom”**.²² To međutim ne znači da treba zahtijevati da su ta prijevozna sredstva i konkretno uključena u prekogranični promet.²³ Zbog kolizijskopravne specifičnosti “prijevoznih sredstava”, navedena kategorija vezivanja u čl. 18., st. 3. ZRS-a neće se uvijek i u cijelosti pojmovno poklapati s izrazima pojedinih prijevoznih sredstava definiranim u drugim hrvatskim formalnim, pretežito materijalnopравnim izvorima.²⁴ Budući da se navedena opća pretpostavka ponekad ne može ili teško može nesporno utvrditi,²⁵ potrebno je **teleološkim i poredbenopravnim tumačenjem** što točnije odrediti svako od navedenih vodnih, zračnih i tračnih prijevoznih sredstava.²⁶

3.2. Vodna prijevozna sredstva

U vodna prijevozna sredstva koja ulaze u polje primjene čl. 18., st. 3. ZRS-a ubrajamo prije svega **brodove** (pomorske brodove i brodove unutarnje plovidbe²⁷),²⁸ koji su upisani u odgovarajući upisnik brodova ili im je izdan privremeni

²² Drobniig, U., *Entwicklungstendenzen des deutschen internationalen Sachenrecht*, FS Kegel, Verlag C.H. Beck, München, 1977., str. 145.

²³ Ibid., str. 144.

²⁴ Usp. npr. u ovom radu vodna prijevozna sredstva navedena *infra*, pod II.3.2., i čl. 5. PZ.

²⁵ Tako npr. treća osoba kao vanjski promatrač ne može točno znati prometuju li određeni vagoni kao tračno prijevozno sredstvo samo u tuzemstvu ili također prelaze državnu granicu.

²⁶ Usp. *Wendehorst, Ch.*, Art. 45, u: *Münchener Kommentar*, str. 2619.

²⁷ Usp. u poredbenom pravu npr. belgijski ZMPP iz 2004., koji navodi pomorske i riječne brodove kao prijevozno sredstvo (čl. 89.). Vidi o tome: *Franq, S.*, *Das belgische IPR-Gesetzbuch*, *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht*, 2006. (u nastavku rada: *Das belgische IPRG*), str. 276.

²⁸ Usp. čl. 5., t. 4. PZ-a.

upisni list,²⁹ kao i one pomorske brodove i brodove unutarnje plovidbe koji nisu upisani u registar brodova ako ispunjavaju opću pretpostavku.³⁰ Isto, *mutatis mutandis*, vrijedi i za **tegljače**.³¹

U vodna prijevozna sredstva također ubrajamo **jahte**³² i **brodice**.³³ Pri tome nije odlučujuća njihova svrha, odnosno jesu li izgrađeni za prijevoz robe i osoba, pa su stoga obuhvaćene i sportske brodice, kao i one za razonodu.³⁴

Ako prihvatimo stajalište da vodna prijevozna sredstva ne moraju ploviti (samo) po vodnoj površini, tada u njih ubrajamo i **podmornice**.³⁵

Iako su **zračni (lebdeći) jastuci**³⁶ ili **hovercrafti**³⁷ po nekim svojim obilježjima bliže zračnim lebdjelicama, zbog toga što ne mogu prometovati preko neravnih površina, ipak pripadaju vodnim ili tračnim prijevoznim sredstvima.³⁸

Razdjelnicu među vodnim prijevoznim sredstvima treba povući tako da se pod odredbu čl. 18., st. 3. ZRS-a ne mogu podvesti ona vodna prijevozna sredstva koja po svom načinu gradnje ne mogu na uobičajeni način služiti prometu s inozemstvom. U tom smislu **vodno prijevozno sredstvo nije** mali zračni čamac, mali čamac za veslanje,³⁹ kao ni ronilačke kapsule ili splavi. Vodna prijevozna sredstva također nisu oni plovni objekti u kojima je transportni aspekt, iako je riječ o sportu i rekreaciji, potpuno u zadnjem planu i koje pri uobičajenom

²⁹ Vidi o tome čl. 179. PZ-a.

³⁰ Vidi u ovom radu *supra*, pod II. 3.1. Također usp. *Wendehorst, Ch.*, Art. 45, u: Münchener Kommentar, str. 2620.

³¹ Usp. čl. 5., t. 16. PZ-a.

³² Usp. čl. 5., t. 20. PZ-a.

³³ Usp. čl. 5., t. 20. PZ-a. U hrvatskom pravu za brodove i jahte vodi se upisnik (čl. 179. PZ-a), a brodice se upisuju u odgovarajući očevidnik (čl. 186. PZ-a).

³⁴ Usp. stajalište njemačke pravne doktrine u izradi njemačkog ZMPP-a iz 1999., vidi: Drucksachen des Deutschen Bundestages, 14/343, str. 17.

³⁵ Usp. *Wendehorst, Ch.*, Art. 45, u: Münchener Kommentar, str. 2620.

³⁶ Oni se kreću lebdeći nad razinom vode ili iznad površine tla na zraku punjenom jastuku, kožnom ili gumenom.

³⁷ Engl. *air cushion vehicles, hovercraft*; njem. *Luftkissenfahrzeuge*; franc. *aéroglosses*.

³⁸ Usp. *von Staudinger, J./Stoll, H.*, Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch mit Einführungsgesetz und Nebengesetzen, Einführungsgesetz zum Bürgerlichen Gesetzbuche/IPR, Internationales Sachenrecht, Berlin, 1996. (u nastavku rada: Internationales Sachenrecht), str. 254.

³⁹ Čamac bi, *arg. a contrario*, čl. 5., t. 15., 1. reč. PZ-a, bio vodno prijevozno sredstvo namijenjeno za plovidbu, koje nije brod, jahta ili brodica, čija je duljina manja od 2,5 metara ili ukupne snage porivnih strojeva manje od 5 kW.

korištenju imaju značenje sportskih naprava: npr. daske za jedrenje i daske za jahanje na valovima, kanui i kajaci za divlje vode, gondole i pedaline.⁴⁰

Teleološkim tumačenjem izraza “vodna” prijevozna sredstva, njima također mogu biti **obuhvaćeni i tehnički plovni objekti** namijenjeni za obavljanje tehničkih radova (pokretni odobalni objekt za istraživanje i eksploataciju podmorja, jaružalo,⁴¹ off-shore vjetroenergetska postrojenja i sl., ako su podobni za rad na otvorenom moru ili na raznim prekograničnim lokacijama.⁴²

Izraz vodna “prijevozna” sredstva, također kao sastavnicu čl. 18., st. 3. ZRS-a, treba šire tumačiti kad je pak riječ o većim plivajućim objektima koji su osposobljeni za prekogranično djelovanje. To se posebice odnosi na **pliveće dizalice i bagere** i takvu sličnu tzv. off-shore opremu.⁴³

Svu preostalu opremu i postrojenja, tzv. “nepomične odobalne objekte”,⁴⁴ koji su stalno i čvrsto povezani s mjestom gdje su instalirani, kao npr. podvodni morski kabeli, cjevovodi za naftu ili plin i slično, ne ubrajamo u vodna prijevozna sredstva, jer s njima nisu povezana ni u najširem smislu riječi.⁴⁵

3.3. Zračna prijevozna sredstva

U zračna prijevozna sredstva u smislu čl. 18., st. 3. ZRS-a ubrajamo prvenstveno **zrakoplove**. Zrakoplov je “svaka naprava koja se održava u atmosferi zbog reakcije zraka, osim reakcije zraka u odnosu na zemljinu površinu” (čl. 2., t. 63. Zakona o zračnom prometu - u nastavku rada: ZZZP).⁴⁶ Tu ubrajamo

⁴⁰ Usp. čl. 5., t. 15., 2. reč., alineje 3. i 4. PZ-a. Također usp. *Wendehorst, Ch.*, Art. 45, u: Münchener Kommentar, str. 2620.

⁴¹ Usp. čl. 5., t. 12. PZ-a.

⁴² Usp. *von Staudinger, J./Stoll, H.*, Internationales Sachenrecht, str. 254.

⁴³ Usp. čl. 5., t. 12. PZ-a.

⁴⁴ Vidi: čl. 5., t. 14. PZ-a.

⁴⁵ Usp. *Wendehorst, Ch.*, Art. 45, u: Münchener Kommentar, str. 2621.

⁴⁶ U njemačkoj literaturi zračna prijevozna sredstva su svi oni umjetni objekti koji su prikladni, bez čvrste veze s površinom tla ili vodenom površinom, savladati udaljenosti prevozeći pri tome osobe ili stvari koje same nisu potrebne za njihov pogon. Vidi: *Wendehorst, Ch.*, Art. 45, u: Münchener Kommentar, str. 2619-2620.

avione,⁴⁷ jedrilice,⁴⁸ rotokoptere,⁴⁹ zračne brodove⁵⁰ te balone na vrući zrak.⁵¹

Budući da se suvremeni čovjek u prošlom stoljeću vinuo i u svemir, pod čl. 18., st. 3. ZRS-a možemo pod prijevozna sredstva podvesti i **svemirske letjelice** (npr. *space shuttles*), **svemirske kapsule i svemirske postaje.**⁵²

S druge pak strane, u navedenom smislu nisu zračna prijevozna sredstva npr. padobrani, mikrolaki avion, parajedrilica, ovjesna jedrilica i sl.,⁵³ zračni zmajevi,⁵⁴ paraglajderi i sl., jer pod uobičajenim uvjetima ne mogu služiti prometu putnika i robe s inozemstvom. Jednako tako nisu zračna prijevozna sredstva oni umjetni leteći objekti koji su to po svojoj prirodi samo kratkotrajno i/ili jednokratno, kao npr. noseće rakete i sve vrste streljiva, iako mogu npr. nositi bojeve glave.⁵⁵ Isto se odnosi npr. i na zrakoplovne model-letjelice koje uopće nemaju namjenu prijevoza.⁵⁶

3.4. Tračna prijevozna sredstva

U tračna prijevozna sredstva u smislu čl. 18., st. 3. ZRS-a ubrajamo sva željeznička prijevozna sredstva kao npr. **lokomotive (motorna kola), putničke i teretne vagona te vagona-hladnjače i cisterne, kompozicije za popravak i rekonstrukciju pruge.**⁵⁷ Pri tome je načelno nebitno jesu li navedena kola stvarno uključena u prekogranični promet, ako su općenito prikladna za

⁴⁷ Usp. čl. 2., t. 2. ZZP-a.

⁴⁸ Usp. čl. 2., t. 10. ZZP-a.

⁴⁹ Usp. čl. 2., t. 44. ZZP-a.

⁵⁰ Usp. čl. 2., t. 55. ZZP-a. Takav zrakoplov poznat je pod nazivom "cepelin".

⁵¹ Usp. *Wendehorst, Ch.*, Art. 45, u: Münchener Kommentar, str. 2620.

⁵² O izrazu "svemirski objekt" vidi više u Konvenciji o registraciji objekata lansiranih u svemir od 14. siječnja 1975., United Nations Treaty Series, sv. 1023, str. 15, i u prijevodu na hrvatski, u: *Lapaš, D., Šošić, T. M.*, Međunarodno javno pravo - izbor dokumenata - suradnici: Bakotić, B., Ibler, V., Seršić, M., Vajić, N., Vukas, B., 3., izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Pravni fakultet u Zagrebu, Zagreb, 2005., str. 309. Također usp. *Wendehorst, Ch.*, Art. 45, u: Münchener Kommentar, str. 2620.

⁵³ Usp. čl. 2., t. 67. ZZP-a - tzv. "zrakoplovno-sportske letjelice".

⁵⁴ Usp. čl. 2., t. 54. ZZP-a.

⁵⁵ Usp. *Wendehorst, Ch.*, Art. 45, u: Münchener Kommentar, str. 2620.

⁵⁶ Usp. čl. 2., t. 65. ZZP-a.

⁵⁷ Usp. *von Staudinger, J./Stoll, H.*, Internationales Sachenrecht, str. 262-263.

korištenje otvorenom međunarodnom željezničkom mrežom. U tom smislu u tračna prijevozna sredstva shodno čl. 18., st. 3. ZRS-a možemo ubrojiti i sve vagoni i slična gore nabrojena tračna prijevozna sredstva koja sudjeluju u unutarnjem (regionalnom) prijevozu.⁵⁸

Izraz “tračnice” u pojmu tračna prijevozna sredstva potrebno je pri teleološkom tumačenju interpretirati što šire. Naime, već danas postoje **magnetno ili zračno lebdeći vlakovi**, koji koristeći se novim tehnologijama traže od nas ne samo novo određivanje pojma tračnice već i redefiniranje naših uobičajenih predodžbi.

Budući da razdjelnicu među tračnim prijevoznim sredstvima ne možemo povući prema kretanju navedenih prijevoznih sredstava nacionalnom ili međunarodnom željezničkom mrežom, to možemo postići ocjenjujući činjenicu pripadaju li ta prijevozna sredstva eventualno jednom zatvorenom (tračnom) prometnom sustavu, kao što su npr. zrakoplovne luke, morske ili riječne luke, proizvodni pogoni u kojima se koriste tračna prijevozna sredstva te npr. rudnici kao i zabavni parkovi. Iako bi u tehničkom smislu, posebice u nekim prometno razvijenim europskim zemljama, i neka od gradskih tračnih prometnih sredstava (tramvaji i podzemne željeznice) mogla prometovati istodobno i inozemnom tračnom mrežom, ne dijelimo stajalište onih koji na taj način tumače izraz “tračna prijevozna sredstva”.⁵⁹ Suprotno tomu, držimo da **gradska tračna prijevozna sredstva**, upravo po teleološkom kriteriju, treba ubrojiti među ona tračna prijevozna sredstva koja pripadaju zatvorenom tračnom prometnom sustavu i time **ne ulaze u polje primjene čl. 18., st. 3. ZRS-a**.

Interpretirajući zakonsku kategoriju vezivanja “prijevozna sredstva” iz čl. 18., st. 3. ZRS-a šire od njezina tradicionalnog značenja, dodajući joj, dakle i tračna prijevozna sredstva, nameće se nadalje i sljedeće pitanje: ubrajamo li i druga vozila, npr. cestovna, u prijevozna sredstva koja se uređuju posebnim kolizijskim pravilima?

3.5. I druga prijevozna sredstva?

Slijedeći dosadašnju nit tumačenja pojma prijevoznog sredstva iz čl. 18., st. 3. ZRS-a, veoma je lako uočiti da između spomenutih zračnih, vodnih i tračnih prometnih sredstava s jedne strane i određenih vrsta cestovnih (motornih) vo-

⁵⁸ Ibid.

⁵⁹ Usp. *Wendehorst, Ch.*, Art. 45, u: *Münchener Kommentar*, str. 2621.

zila, kao što su npr. cisterne, kamioni i autobusi za međunarodni prijevoz robe i putnika, s druge strane, postoji veoma velika sličnost u gospodarskoj namjeni. Međutim, istodobno je očito da se to ne odnosi na sva cestovna prijevozna sredstva. I među njima valja odrediti razdjelnicu, ovisno o njihovoj namjeni. U tom bi smislu samo cestovna vozila trajno namijenjena međunarodnom prijevozu robe i osoba također mogla biti obuhvaćena sintagmom "prijevozna sredstva"⁶⁰ iz čl. 18., st. 3. ZRS-a koji sadržava posebno kolizijsko pravilo, dok bi za ostala cestovna vozila vrijedila opća kolizijska odredba⁶¹ izražena u čl. 18., st. 1. ZRS-a.⁶²

Iako imaju mnoga zajednička obilježja s brodom i željeznicom te na specifičan način pomažu prijevozu robe, **kontejnere ne ubrajamo u prijevozna sredstva**, već u prijevozna dobra koja služe za opremanje (zamatanje) robe u prijevozu.⁶³

Međutim, za primjenu čl. 18. st. 3. ZRS-a kao posebnog kolizijskog pravila, za prijevozna sredstvo nije jedino važno njegovo opće i tehničko uvrštavanje među vodna, zračna, tračna ili određena cestovna prijevozna sredstva, već je važno odrediti služi li ono stvarno kao prijevozna sredstvo.

4. Vanjska stvarna uporaba prijevoznog sredstva

Primjenom tog kriterija iz područja primjene čl. 18., st. 3. ZRS-a **isključena** su sva **prijevozna sredstva u gradnji**, npr. u more porinuti dio broda u gradnji,⁶⁴ kao i **podrtine broda**.⁶⁵ Osim iz svrhe samog gore navedenog hrvatskog

⁶⁰ Usp. također *Kropholler, J.*, Internationales Privatrecht, str. 566, kao i *Kegel, G./Schurig, K.*, Internationales Privatrecht, str. 777-778, te *Stoll, H.*, Zur gesetzlichen Regelung des internationalen Sachenrechts in Artt. 43-46 EGBGB, IPRax 2000., str. 266, i *von Staudinger, J./Stoll, H.*, Internationales Sachenrecht), str. 264.

⁶¹ Usp. *Sonnenberger, H.J.*, La loi allemande du 21 mai 1999 sur le droit international privé des obligations non contractuelles et des bien, Revue critique de droit international privé, 88 (1999), str. 665-667.

⁶² Usp. *Bouček, V.*, Opće odredbe stvarnog statuta, str. 56.

⁶³ Usp. *Wendehorst, Ch.*, Art. 45, u: Münchener Kommentar, str. 2621.

⁶⁴ U nastavku izgradnje suvremenih brodova koji se nužno ne sastavljaju samo na suhom, prije u more porinuti dio broda spojiti će se tek završno u jedan cjeloviti plovni objekt. Tek potom bit će brod, odnosno vodno prijevozna sredstvo. Također usp. *Katičić, N.*, Ogledi, str. 192.

⁶⁵ Usp. *Kropholler, J.*, Internationales Privatrecht, str. 566.

posebnog kolizijskog pravila, takvo tumačenje izraza “prijevozno sredstvo” temelji se i na poredbenopravnoj analogiji.⁶⁶

Ipak, ako je npr. riječ o tankeru koji ne ispunjavanja suvremene visoke sigurnosne plovidbene i ekološke standarde, te je u tom smislu podoban za odlazak u rezalište brodova, ali se još uvijek prema prvobitnoj namjeni koristi, takav tanker ne može biti kvalificiran kao podrtina broda, već kao prijevozno sredstvo. Suprotno od navedenog primjera, tehnički ispravan vagon, čija se prodaja nakon otvorenog stečajnog postupka poduzeća pokazala neuspješnom, nije više prijevozno sredstvo ako je trajno ostavljen na ranžirnom kolodvoru i prepušten laganom propadanju na sporednom kolosijeku.⁶⁷

Za određivanje prijevoznog sredstva u smislu čl. 18., st. 3. ZRS-a nema važnost činjenica privremenog prekida stvarne uporabe prijevoznog sredstva, kao npr. ako se ono nalazi na duljem popravku ili remontu, čekanju istovara ili utovara ili poboljšanja vremenskih uvjeta.⁶⁸

Prijevozna sredstva u smislu čl. 18., st. 3. ZRS-a također ne mogu biti ona prijevozna sredstva koja služe kao **izložbeni ili muzejski izložci**,⁶⁹ odnosno kad se prijevozno sredstvo pojavljuje kao **trgovačka roba**.⁷⁰

U vezi s prijevoznim sredstvima također se postavlja pitanje stvarnog opsega s njima povezanih stvari koje prate kolizijskopravnu sudbinu prijevoznih sredstava.

5. Stvarni opseg prijevoznih sredstava

U polje primjene st. 3. čl. 18. ZRS-a osim dosada navedenih prijevoznih sredstava trebamo ubrojiti i one njihove sastavnice koje su tehnički ili funkcionalno tako povezane s prijevoznim sredstvom da omogućuju njegovu uporabu i siguran rad.

U određivanju kriterija za stvarni opseg prijevoznih sredstava možemo se koristiti onima koji su sadržani u važećoj Ženevskoj konvenciji o međunarodnom

⁶⁶ Tako npr. u njemačkom mpp-u vidi: Drucksachen des Deutschen Bundestages, 14/343, str. 17.

⁶⁷ Usp. *Wendehorst, Ch.*, Art. 45, u: Münchener Kommentar, str. 2622.

⁶⁸ Ibid.

⁶⁹ Npr. lokomotiva ispred željezničkog kolodvora ili u Tehničkom muzeju u Zagrebu.

⁷⁰ Npr. jahta ili jedrilica na zagrebačkoj “Internautici” kao izložbeni eksponat na prodajnoj izložbi.

priznanju prava na zrakoplovima od 19. lipnja 1948.⁷¹ Osim samih zrakoplova, Konvencija obuhvaća osnovnu strukturu, motore, propelere, radiouređaje i **sve sastavnice namijenjene za rad zrakoplova**, bez obzira na to jesu li u njega ugrađene ili od njega privremeno odvojene (čl. XVI.). Taj konvencijski kriterij možemo, *mutatis mutandis*, primijeniti općenito, dakle i na ostala prijevozna sredstva.

Osim navedenih, u stvarni opseg prijevoznih sredstava možemo ubrojiti i **zamjenske dijelove**, koji postoje radi ugradnje kao supstitut za uklonjene dijelove, **te sve pripadnosti** prijevoznih sredstava.⁷²

Za razliku od navedenih, u područje primjene čl. 18., st. 3. ZRS-a **ne ulaze** transportirana dobra i predmeti za osobnu uporabu putnika i osoblja.⁷³

Za navedena prijevozna sredstva, odnosno pojedinačno vodna, zračna, tračna i cestovna prijevozna sredstva, potrebno je u privatnopravnim situacijama s međunarodnim obilježjem odrediti mjerodavno pravo.

III. MJERODAVNO PRAVO ZA PRIJEVOZNA SREDSTVA U HRVATSKOM I POREDBENOM MPP-U

I. Opće napomene

Nacionalni zakoni o mpp-u ne sadržavaju uvijek i odredbe o mjerodavnom pravu za prijevozna sredstva.⁷⁴ Kad se, pak, među odredbama stvarnog statuta u nacionalnim ZMPP-ima pojavljuju i odredbe o mjerodavnom pravu za prijevozna sredstva, tada su to **posebne odredbe stvarnog statuta**,⁷⁵ koje različito od opće odredbe stvarnog statuta (načelo *lex rei sitae*) uređuju mje-

⁷¹ Narodne novine, međunarodni ugovori (u nastavku rada NN MU) 4/94. i 6/96. RH postala je stranka Konvencije na temelju notifikacije o sukcesiji, s primjenom od 8. listopada 1991.

⁷² Usp. *von Staudinger, J./Stoll, H.*, Internationales Sachenrecht, str. 260.

⁷³ Usp. *Wendehorst, Ch.*, Art. 45, u: Münchener Kommentar, str. 2624.

⁷⁴ Tako npr. čl. 27. grčkog GZ-a iz 1940., paragrafi 5.-8. češkog i slovačkog ZMPP-a iz 1963., čl. 23. turskog ZMPP-a iz 1982. i čl. 51. talijanskog ZMPP-a iz 1995. prepuštaju uređenje navedenog pitanja drugim unutarnjim izvorima (*lex specialis*) i/ili (eventualno) međunarodnim ugovorima koji su na snazi u navedenim državama.

⁷⁵ Usp. *Kropholler, J.*, Internationales Privatrecht, str. 565.

rodavno pravo.⁷⁶ Navedena različitost prijevoznih sredstava u odnosu prema drugim pokretninama na koje se u pravilu primjenjuje *lex situs*, određena je njihovim posebnim obilježjima. Prijevozna sredstva, naime, po namjeni brzo i često mijenjaju svoje mjesto,⁷⁷ pa se ono često ne može sa sigurnošću odrediti. Ako bi se stvarna prava na prijevoznom sredstvu stjecala, mijenjala i gubila prema pravu države u kojoj se ono nalazi, stvarni bi se statut s promjenom smještaja prijevoznog sredstva neprestano mijenjao, što bi bilo protivno načelu pravne sigurnosti. Osim u stranoj državi, prijevozna sredstva mogu se nalaziti i na otvorenom moru ili iznad njega, dakle izvan svakog državnog područja, pa u tom času *lex rei sitae* ne bi ni postojala.⁷⁸ Budući da svakodobni fizički smještaj (*situs*) očito ne može biti poveznica za određivanje mjerodavnog prava za prijevozna sredstva, potrebno je odrediti stalniji, konstruirani *situs*,⁷⁹ koji će nas dovesti do mjerodavnog prava. To će načelno biti mjesto registracije prijevoznog sredstva.

Navedene konstatacije jednako vrijede u poredbenom kao i u hrvatskom mpp-u.

⁷⁶ S druge pak strane, odredba stvarnog statuta za prijevozna sredstva u ZRS-u ima opći karakter i opća je odredba u odnosu prema drugim izvorima kao PZ i ZOSZP (*lex specialis*). Dakle, u ovom radu pod posebnom odredbom u smislu čl. 18., st. 3. ZRS-a mislimo na odredbu o stvarnom statutu za prijevozna sredstva, za razliku od opće iz čl. 18., st. 1., koja izražava opće načelo *lex rei sitae*. Veoma slična podjela odredaba stvarnog statuta postoji i u engleskom pravu u kojem se odvojeno određuje *situs* nekretnine (Rule 120., st. 2.), a za pokretnine, uz određene iznimke, to je država u kojoj se ona nalazi u relevantno vrijeme (Rule 120., st. 3.). U odnosu prema tom pravilu postoje dvije iznimke. Prva se odnosi na trgovački brod, za koji se ponekad pretpostavlja da se nalazi u luci u kojoj je registriran. Druga iznimka odnosi se na civilni zrakoplov, za koji se ponekad pretpostavlja da se nalazi u državi u kojoj je registriran. Vidi: *Dacey, Morris and Collins on The Conflict of Laws* (under the General Editorship of Lawrence Collins), Volume 2, 14th ed., Sweet & Maxwell, London, 2006., str. 1116, 1129-1131.

⁷⁷ Usp. *Sajko, K.*, Međunarodno privatno pravo, str. 138.

⁷⁸ Usp. *Matić, Ž.*, Međunarodno privatno pravo, Posebni dio (izabrana poglavlja), Pravni fakultet u Zagrebu, Zagreb, 1982. (u nastavku rada: Međunarodno privatno pravo, Posebni dio), str. 22, kao i *Bouček, V.*, Opće odredbe stvarnog statuta, str. 54.

⁷⁹ Usp. *Katičić, N.*, Novi ogleđi o međunarodnom privatnom pravu i o procesu prava, Sveučilišna naknada Liber, Zagreb, 1977. (u nastavku rada: Novi ogleđi), str. 98 i dalje.

2. Hrvatsko mpp

2.1. ZRS

Hrvatski ZRS (ZMPP) iz 1991. propisuje da je za prijevozna sredstva, ako propisima Republike Hrvatske nije drugačije određeno, mjerodavno pravo države čiju **državnu pripadnost** ta prijevozna sredstva imaju (čl. 18., st. 3).

Zajednička odlika svih vrsta prijevoznih sredstava je u tome što ona imaju svoje matično mjesto u kojem su u pravilu i registrirana za promet. U smislu šire interpretacije izraza “prijevozna sredstva” iz čl. 18., st. 3. ZRS-a,⁸⁰ to znači da vodna, zračna, tračna, baš kao i određena cestovna prijevozna sredstva imaju svoje **mjesto registracije**, koje se može veoma lako objektivno odrediti. S tim pravnim poretkom ona imaju, u pravilu, užu vezu nego s onim u kojem je određeno prijevozno sredstvo privremeno ili trenutno smješteno. Na taj način nas u hrvatskom ZMPP-u navedena poveznica mjesta registracije upućuje na pravo državne pripadnosti za sva prometna sredstava (čl. 18., st. 3. ZRS-a), uključujući i tračna.⁸¹

2.2. PZ

PZ iz 2004. dvostranim kolizijskim pravilom određuje da se stvarna prava na brodu ocjenjuju po “pravu države čiju državnu pripadnost brod ima” (čl. 969., st. 1., t. 2). U hrvatskom pravu brodovi državnu pripadnost stječu upisom u odgovarajući upisnik brodova odnosno izdavanjem privremenoga plovidbenog lista.⁸²

Pravo državne pripadnosti broda naziva se još i pravo luke registracije⁸³ odnosno pravo zastave (*lex banderae*).⁸⁴ Kod ovog posljednje navedenog mjerodavnog prava, očito se polazi od odredbe međunarodnog prava koje određuju da je zastava vanjski znak državne pripadnosti broda, jer prema Konvenciji

⁸⁰ Vidi u ovom radu *supra*, pod II.1. do II.3.

⁸¹ Šire obrazloženje navedenog stajališta u odnosu na tračna prijevozna sredstva vidi u ovom radu *infra*, pod III.2.5.

⁸² Vidi o tome odgovarajuće odredbe PZ-a.

⁸³ Usp. *Kegel, G./Schurig, K.*, Internationales Privatrecht, str. 777, kao i *Matić, Ž.*, Međunarodno privatno pravo, Posebni dio, str. 22.

⁸⁴ Usp. *Bosnić, P.*, Hrvatsko međunarodno privatno pravo, obrazloženje i komentar zakona, Pravni fakultet u Splitu, Split, 1999., str. 102.

Ujedinjenih naroda o pravu mora iz 1982.,⁸⁵ brodovi “imaju pripadnost one države čiju su zastavu ovlaštenu vijoriti” (čl. 91., st. 1., reč. 2.). Ipak, ima slučajeva kad je brodu strane državne pripadnosti dopušteno vijoriti zastavu druge države. U takvoj konkurenciji prava državne pripadnosti broda i prava zastave, osnovni kriterij za određivanje mjerodavnog prava je državna pripadnost broda, a ne njegova zastava.⁸⁶

Budući da smo u ovom radu već prije isključili brod u gradnji iz polja primjene zakonske kategorije vezivanja “prijevoznog sredstva” u čl. 18., st. 3. ZRS-a,⁸⁷ jednostrano kolizijsko pravilo kojim se u PZ-u određuje da se na stvarna prava na brodu u gradnji koji se gradi u hrvatskom brodogradilištu primjenjuje hrvatsko pravo (čl. 970. PZ-a)⁸⁸, ima posebno stvarnopravno značenje, izvan konteksta “prijevoznih sredstava” u ovom radu.⁸⁹

2.3. ZOSZP

ZOSZP iz 1998. glede stvarnih prava na zrakoplovu upućuje na “pravo države u kojoj je zrakoplov registriran” (čl. 181.). U hrvatskom pravu zrakoplovi državnu pripadnost stječu imatrikulacijom,⁹⁰ odnosno upisom u registar zrakoplova.⁹¹

⁸⁵ NN MU, br. 9/2000.

⁸⁶ Usp. Katičić, N., Novi ogledi, str. 98.

⁸⁷ Usp. Katičić, N., Ogledi, str. 192.

⁸⁸ Navedenu odredbu mogli bismo tumačiti i kao dvostrano kolizijsko pravilo prema kojem bi se na stvarna prava na brodovima u gradnji primjenjivalo pravo te države (u kojoj se nalazi brodogradilište).

⁸⁹ Ipak, ako postoji upisnik (registar) za brodove u gradnji, tada bi za stvarnopravne odnose na tim brodovima moglo biti mjerodavno pravo države registracije. Međutim, primijenit će se isto mjerodavno pravo ako kolizijsko pravilo upućuje na primjenu odredaba *legis rei sitae* broda u gradnji.

Imajući u vidu suvremenu tehnologiju izgradnje brodova, mogli bismo zamisliti i privatnopravnu situaciju da brod u gradnji prisprije na otvoreno more ili u strano morsko područje. U takvoj pravnoj situaciji morali bismo uzeti u obzir da takav brod ne obavlja komercijalnu djelatnost (prijevoz putnika ili robe), pa bismo tada trebali primijeniti pravo njegove registracije, a ako ono ne postoji, *lex rei sitae* broda u gradnji (koji se nakon završetka radova u stranom brodogradilištu odmah vratio u matično brodogradilište radi dovršetka gradnje). Vidi više o tome: Katičić, N., Ogledi, str. 192-193.

⁹⁰ Usp. Matić, Ž., Međunarodno privatno pravo, Posebni dio, str. 59.

⁹¹ Vidi čl. 49., st. 1. ZZP-a.

Navedena kolizijska norma i materijalno pravilo hrvatskog autonomnog prava sukladni su odredbi međunarodnog (javnog) prava, također sastavnici unutarnjeg pravnog poretka Republike Hrvatske,⁹² kojom se određuje da “zrakoplovi imaju državnu pripadnost države u kojoj su registrirani” (čl. 17. Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu od 7. prosinca 1944.).⁹³

2.4. Međunarodni ugovori

Što se pak tiče međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka, valja istaknuti da oni u pravilu ne sadržavaju ili veoma rijetko kolizijskim normama uređuju mjerodavno pravo za stvarnopravne odnose na stvarima, a posebice na prijevoznim sredstvima.

To vrijedi i za višestrane međunarodne ugovore, budući da pokušaji ujednačenja kolizijskih pravila na međunarodnom planu nisu urodili plodom.⁹⁴ Ipak, iznimka je već spomenuta **Ženevska konvencija o međunarodnom priznanju prava na zrakoplovu iz 1948.** Ona obuhvaća samo prava na civilnim zrakoplovima, jer su vojni, carinski i policijski izrijekom iz primjene isključeni (čl. XIII.). Konvencija treba, između ostalog, pridonijeti zaštiti vlasništva i stvarnih prava na zrakoplovu, pri čemu se prvenstveno misli na stvarnopravno osiguranje tražbina zasnovanim na založnog i drugih prava (čl. I., st. 1., t. a) do d). Države članice posebno se obvezuju priznati vlasništvo i određena ograničena stvarna prava na zrakoplovu pod pretpostavkom da su ta prava valjana nastala po pravu države stranke u kojoj je zrakoplov u trenutku njihova nastanka bio registriran i propisno unesen u javni upisnik (registar) države stranke u kojoj je zrakoplov bio registriran (čl. I., st. 1., t. d).⁹⁵

Dvostrani međunarodni ugovori koji su na snazi u Republici Hrvatskoj, koji tek iznimno sadržavaju odredbe stvarnog statuta, kao npr. čl. 33. Ugovora o pravnoj pomoći u građanskim i krivičnim stvarima s Poljskom od 6. veljače

⁹² *Arg. ex* 140. Ustava Republike Hrvatske, NN RH, br. 41/2001. (pročišćeni tekst) i ispravak u br. 55/2001.

⁹³ NN MU, br. 1/1996.

⁹⁴ Tako npr. do danas nije stupila na snagu kao međunarodni ugovor Haška konvencija od 15. travnja 1958. o mjerodavnom pravu za prijenos vlasništva pri međunarodnoj prodaji pokretnih stvari, jer je interes država za njezinu ratifikaciju od početka bio minoran.

⁹⁵ Vidi o tome: *von Staudinger, J./Stoll, H.*, Internationales Sachenrecht, str. 256.

1960.,⁹⁶ čl. 34. Ugovora o reguliranju pravnih odnosa u građanskim, porodičnim i krivičnim stvarima sa ČSSR-om od 20. siječnja 1964.,⁹⁷ kao i čl. 39. Ugovora o uzajamnom pravnom saobraćaju s Mađarskom od 7. ožujka 1968.,⁹⁸ ne sadržavaju odredbe stvarnog statuta o prijevoznim sredstvima.

Iako poseban unutarnji izvor ili međunarodni ugovor u hrvatskom mpp-u posebno ne uređuje stvarni statut za tračna prijevozna sredstva, potrebno se u smislu polja primjene čl. 18., st. 3. ZRS osvrnuti i na tu vrstu prijevoznih sredstava.

2.5. Mjerodavno pravo za tračna prijevozna sredstva

U hrvatskom mpp-u stvarnopravni statut tračnog prijevoznog sredstva nije uređen izričitim kolizijskim pravilom. Držimo da je u hrvatskom mpp-u u određivanju mjerodavnog prava za tračna prijevozna sredstva (željeznice), kao u nekim poredbenopravnim sustavima, potrebno primijeniti **pravo državne pripadnosti**⁹⁹ shodno st. 3. čl. 18. ZRS-a.

Eisner, pak, predlaže da se na željeznice primjenjuje kolizijsko pravilo koje vrijedi za stvari u prijevozu.¹⁰⁰ Takvo pravno rješenje bilo je sredinom prošloga stoljeća veoma prihvatljivo. Međutim, razvitak suvremenog međunarodnog prometnog i međunarodnog privatnog prava, koji je uslijedio počev od šezdesetih godina do danas, uvažio je zahtjeve za integriranjem međunarodnog željezničkog prijevoza, kako u svijetu, tako posebice i u Europi. Zbog toga držimo

⁹⁶ Republika Hrvatska stranka je tog međunarodnog ugovora na temelju Ugovora o sukcesiji dvostranih ugovora između Vlade Republike Hrvatske i Vlade Republike Poljske od 13. travnja 1995. (NN MU br. 9/95. od 27. srpnja 1995. Tekst međunarodnog ugovora vidi u: Sl. list SFRJ, MU br. 5/1963. od 30. svibnja 1963.).

⁹⁷ Republika Hrvatska stranka je tog međunarodnog ugovora, kako s Češkom Republikom, tako i sa Slovačkom Republikom, na temelju sukcesije (NN RH br. 11/1997. od 11. srpnja 1997. Tekst međunarodnog ugovora vidi u: Sl. list SFRJ, MU br. 13/1964. od 20. studenog 1964.).

⁹⁸ Republika Hrvatska stranka je tog međunarodnog ugovora na temelju sukcesije (NN RH br. 13/1997. od 19. rujna 1997. Tekst međunarodnog ugovora vidi u: Sl. list SFRJ, MU br. 3/1968. od 20. listopada 1968.).

⁹⁹ Usp. u ovom radu *infra*, pod III.3.4.

¹⁰⁰ *Eisner*, B., Međunarodno privatno pravo, I, Školska knjiga, Zagreb, 1953. (u nastavku rada: Međunarodno privatno pravo, I), str. 190, s upućivanjem na tadašnju poredbenu doktrinu (Nussbaum i Raape).

da i stvarnopravni statut za tračna prijevozna sredstva treba drugačije urediti, i to uvažavanjem klasičnih, poznatih razloga, ali i onih novonastalih pravno relevantnih okolnosti. Uvažavajući činjenicu da tračna prijevozna sredstva imaju istu gospodarsku funkciju kao brodovi i zrakoplovi, pa i slične kolizijskopravne probleme, stvarnopravne odnose željeznice kao prijevoznog sredstva također ne bi bilo primjereno vezati za pravo svakodobnog mjesta u kojem se ona kao pokretna stvar nalazi (st. 1. čl. 18. ZRS-a), jer to ne bi bilo u duhu načela najuže veze. Uzimajući također u obzir da su brodovi, zrakoplovi i tračna prijevozna sredstva u pravnotehničkom smislu pokretne, iako su brodovi i zrakoplovi po nekim stvarnopravnim učincima veoma bliski nekretninama na koje se primjenjuje *lex situs*, držimo da se, prema uzoru na poredbenopravna rješenja,¹⁰¹ **i na tračna prometna sredstva treba primijeniti pravo njihove državne pripadnosti odnosno registracije.** Naime, u potrazi za stalnijim mjestom (*situsom*) tračnih prijevoznih sredstava (željeznice), potrebno je utvrditi njeno prikladno povezivanje s određenim pravnim područjem. To mjesto nalazi se na području države odobrenja¹⁰² ili registracije,¹⁰³ čije nadležno tijelo za željezničko vozilo izdaje odobrenje (dozvolu) za međunarodni promet ili provodi registraciju. U tom smislu mjesto odobrenja ili registracije željezničkog vozila ima značaj konstruiranog *situsa* te ujedno i poveznice koja nas upućuje na mjerodavno pravo države odobrenja ili registracije odnosno državne pripadnosti.¹⁰⁴ Pri tome u prvi plan nije nužno, a ni potrebno, stavljati različite stvarnopravne učinke koje imaju upisi u upisnik brodova i zrakoplova, koji se razlikuju po svom konstitutivnom stvarnopravnom učinku od učinka koji ima odobrenje (dozvola) za međunarodni promet željezničkih vozila, odnosno njihova registracija i registracija cestovnih (motornih) vozila). Za određivanje mjerodavnog prava za stvarnopravna pitanja na tračnim prijevoznim sredstvima dovoljna nam je činjenica postojanja mjesta odobrenja ili registracije koje kao poveznica, lišena prigovora upućenih svakodobnom *situsu*, može ostvariti svoju svrhu i stoga što prikladno mjesto, kao poveznica, može uputiti na pravo države odobrenja ili registracije odnosno državne pripadnosti željeznice. U tom smislu, u suvremenom međunarodnom pravnom prometu poveznica mjesto odobrenja

¹⁰¹ Vidi u nastavku ovog rada *infra*, pod III.3.4.

¹⁰² Njem. Staat der Zulassung, usp. *Wendehorst, Ch.*, Art. 45, u: *Münchener Kommentar*, str. 2627.

¹⁰³ Usp. *von Staudinger, J./Stoll, H.*, *Internationales Sachenrecht*, str. 263.

¹⁰⁴ Usp. *Katičić, N.*, *Novi ogleđi*, str. 98-99.

(registracije) uže je povezana s tračnim prijevoznim sredstvom i lakše se može dokazati nego mjesto odredišta robe, čiju analognu primjenu, kao i za *res in transitu*, predlaže profesor *Eisner*.

Takvo određivanje mjerodavnog prava za stvarnopravni statut tračnih prijevoznih sredstava, koje se razlikuje od onih koje zastupaju *Eisner* i *Katičić*¹⁰⁵ oko sredine prošlog stoljeća, ima svoje utemeljenje u novovjekom međunarodnom prometnom pravu. Prema ATMF Dodatku G Konvencije od 9. svibnja 1980. o međunarodnom željezničkom prometu, u verziji Protokola o izmjenama od 3. lipnja 1999. i u njemu navedenim Jedininstvenim pravilima o tehničkom odobrenju za prihvatljivost željezničkih sredstava namijenjenih za korištenje u međunarodnom prometu,¹⁰⁶ u svim državama strankama određen je postupak odobrenja za željeznička vozila u međunarodnom prometu (čl. 3.-4.).

Također su u okviru postupka harmonizacije europskog prava, Smjernicom EZ 2004/49 EZ od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznice,¹⁰⁷ određene osnove za usklađivanje postupka njezine registracije (čl. 10.). Ako pri tome, u smislu gore navedenog, mjesto registracije željeznice koristimo kao poveznicu za određivanje stvarnopravnog statuta za tračna prijevozna sredstva, tada je važna pretpostavka da se takav postupak registracije ili odobrenja u državama članicama EU obavlja na temelju posebnog upravnog postupka, a relevantni podaci za željeznicu ulaze u odgovarajući javnopravni upisnik.¹⁰⁸ U tom smislu, svi interno relevantni upisi, koje često puta obavljaju i sama privatna željeznička trgovačka društva, ne mogu zadovoljiti pretpostavku javnopravnog upisa u odgovarajući registar.¹⁰⁹

Dakle, postojanje i jačanje suvremene pravne poredbenopravne regulative koja sve više afirmira postupak odobrenja ili registracije i upisa željeznice u javne registre, učvršćuje i plauzibilnim čini naše stajalište da se na željeznice primijeni ono isto posebno kolizijsko pravilo koje vrijedi i za brodove i zrako-

¹⁰⁵ Usp. *Varadi, T., Bordaš, B., Knežević, G., Pavić, V.*, Međunarodno privatno pravo, osmo, izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu i Službeni glasnik, Beograd, 2007., str. 365.

¹⁰⁶ NN MU, br. 12/2000.; franc. Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (tzv. COTIF konvencija); engl. Convention Concerning International Carriage by Rail of 9 Mai 1980 in the Version of the Protocol of Modification of 3 June 1999. Tekst na njemačkom vidi u: BGBl. 2002, II, str. 2140.

¹⁰⁷ OJ EC Nr. L 164, str. 44.

¹⁰⁸ Usp. *Wendehorst, Ch.*, Art. 45, u: Münchener Kommentar, str. 2627.

¹⁰⁹ Ibid.

plove (čl. 18., st. 3. ZRS-a), jer ista čvrsta i stabilna poveznica može vrijediti kako za vodna i zračna, tako i za tračna prijevozna sredstva.

Određujući mjerodavno pravo za prijevozna sredstva, također treba odgovoriti na pitanje: Ubrajamo li i cestovna (motorna) vozila u prijevozna sredstva za koja je mjerodavno pravo njihove državne pripadnosti?

2.6. Mjerodavno pravo za cestovna (motorna) prijevozna sredstva

Iako poseban unutarnji izvor ili međunarodni ugovor u hrvatskom mpp-u posebno ne uređuje stvarni statut cestovnih vozila, potrebno se u smislu polja primjene čl. 18., st. 3. ZRS-a osvrnuti i na tu vrstu prijevoznih sredstava.

Eisner predlaže da se i na cestovna prijevozna sredstva ("auta") primjenjuje kolizijsko pravilo koje vrijedi za stvari u prijevozu.¹¹⁰

Nakon polustoljetnog daljnjeg razvitka mpp-a, držimo da u suvremenom hrvatskom mpp-u, prema uzoru na poredbeno pravo,¹¹¹ na cestovna vozila načelno treba primijeniti *lex rei sitae*.¹¹² Međutim, između određenih vrsta cestovnih vozila (npr. cisterni, kamiona i autobusa za međunarodni prijevoz robe i putnika) i spomenutih zračnih, vodnih i tračnih prometnih sredstava postoji veoma velika sličnost u gospodarskoj namjeni. Zbog toga bi i za cestovna vozila trajno namijenjena međunarodnom prijevozu robe i osoba također **moglo** biti mjerodavno pravo države u kojoj su ona registrirana. Za osobna motorna vozila, pak, **treba primijeniti**, kao što smo već naveli, opće kolizijsko načelo *lex rei sitae*¹¹³ (čl. 18., st. 1. ZRS-a).¹¹⁴

Međutim, u određivanju mjerodavnog prava za cestovna prijevozna sredstva potrebno je u izradi novog hrvatskog ZMPP-a¹¹⁵ uzeti u obzir i opća obilježja

¹¹⁰ *Eisner, B.*, Međunarodno privatno pravo, I, str. 190.

¹¹¹ *Usp. von Staudinger, J./Stoll, H.*, Internationales Sachenrecht, str. 264, kao i *Kreuzer, H.*, Gutachtliche Stellungnahme zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Ergänzung des Internationales Privatrechts (Außervertragliche Schuldverhältnisse und Sachenrechtliche Bestimmungen) in: Vorschläge und Gutachten zu Reform des deutschen internationalen Sachen- und Immaterialgüterrechts, vorgelegt von *Heinrich, D.*, Materialien zum ausländischen und internationalen Privatrecht Bd 33 (1991) 37 ff.

¹¹² *Usp. von Staudinger, J./Stoll, H.*, Internationales Sachenrecht, str. 47.

¹¹³ *Usp. Kegel, G., Schurig, K.*, Internationales Privatrecht, str. 776.

¹¹⁴ *Usp. Bouček, V.*, Opće odredbe stvarnog statuta, str. 56.

¹¹⁵ Vidi: *Bouček, V.*, Varijanata A, teza III. i varijanta B, teza III., Prijevozna sredstva, u: Opće odredbe stvarnog statuta, str. 69 i 71. Ako se navedenim tezama u određivanju

Republike Hrvatske kao suvremene države. Pri tome posebice treba imati u vidu da je Republika Hrvatska turistička zemlja, kao i činjenicu da je i tranzitna država, u kojoj prometuju mnoga strana cestovna prijevozna sredstva. S tog privatnopravnog aspekta potpuno je opravdano **za stvarnopravni status svih cestovnih (motornih) vozila primjenjivati *lex situs***.¹¹⁶

2.7. Stvarna prava i prijevozna sredstva te situacije u kojima se primjenjuje *lex fori*

Shodno dosadašnjem izlaganju, za stjecanje, promjenu ili gubitak **vlasništva** na vodnim, zračnim i tračnim prijevoznim sredstvima mjerodavno je pravo mjesta njihove registracije odnosno pravo državne pripadnosti.¹¹⁷ Ako se vlasništvo na prijevoznim sredstvima stječe na temelju zakona (npr. nasljeđivanjem) ili pravnim poslom (npr. ugovorom), pravna osnova vlasništva ocjenjuje se po pravu koje je mjerodavno za to stjecanje (npr. nasljedni ili ugovorni statut), a za stvarnopravne učinke bit će mjerodavno pravo državne pripadnosti prijevoznog sredstva.¹¹⁸

Za osnivanje i opseg **hipoteke**, kao i za **privilegije** (na brodu), također je mjerodavno pravo državne pripadnosti prijevoznog sredstva.¹¹⁹ U takvom

stvarnog statuta za vodna, zračna i tračna prijevozna sredstva određuje pravo državne pripadnosti tih sredstava, tada se, *a contrario*, na cestovna prijevozna sredstva primjenjuje *lex situs* u smislu teze I., kako u varijanti A, tako i u varijanti B.

¹¹⁶ Takvo pravno rješenje poznato je već u poredbenom pravu, kao npr. španjolskom, ali načelno i u njemačkom pravu. Osim navedene stvarnopravne poredbene logike u određivanju mjerodavnog prava za cestovna vozila upućivanjem na hrvatsko pravo, moguće je također kao primjer "brige za određivanje mjerodavnog prava" navesti i švicarski model razmišljanja, koji se u ovom slučaju može analogno primijeniti. Švicarska je naime u svoj ZMPP iz 1987., umjesto dotadašnje poveznice državljanstva, uvela u svoj novi savezni zakon poveznicu prebivališta i time postigla u velikom broju slučajeva, umjesto stranog, primjenu švicarskog prava na mnoga pitanja osobnog statuta stranaca s prebivalištem ili redovnim boravištem u Švicarskoj. Takvim mpp-ovskim potezom olakšava se u većem broju slučajeva domaćim nadležnim tijelima primjena domaćeg, umjesto stranog prava. To pak u konačnici pravosudnih aktivnosti pri rješavanju privatnopravnih situacija s međunarodnim obilježjem može pospješiti i brzinu rješavanja sporova.

¹¹⁷ Usp. čl. I., st. 1., t. a) i b) Ženevske konvencije o međunarodnom priznanju prava na zrakoplovu iz 1948.

¹¹⁸ Usp. *Matić, Ž.*, Međunarodno privatno pravo, Posebni dio, str. 24.

¹¹⁹ *Ibid.*, str. 25-26. Usp. također čl. I., st. 1., t. d) Ženevske konvencije o međunarodnom priznanju prava na zrakoplovu iz 1948., vidi u ovom radu *supra*, pod III. 2.4.

načinu određivanja mjerodavnog prava prevladava očito kriterij predvidljivosti i pravne sigurnosti, a ne kriterij blizak kreditodavcu, kao npr. pravo mjesta davanja kredita.

Pravo državne pripadnosti prijevoznog sredstva bit će mjerodavno i u slučaju da se pravo državne pripadnosti ne podudara s pravom zastave ili mjesta registracije, kao i u slučaju višestruke registracije u različitim državama.¹²⁰

Iznimno, za stjecanje vlasništva sudskom odlukom primjenjuje se *lex fori*.¹²¹

U ovršnom postupku koji se provodi na prijevoznom sredstvu također se primjenjuje *lex fori*. Tako će se npr. i pretpostavke za postupak zapljene broda kao sredstvo osiguranja prosuđivati po *legi fori* države luke u kojoj se provodi zapljena i kojoj ta luka pripada,¹²² a “postupci prisilne prodaje zrakoplova utvrđuju se pravom države ugovornice u kojoj se prodaja obavlja.”¹²³ Teškoće koje nastaju oko reda prvenstva pri dražbi prosuđivat će se također po *legi fori*, iako je taj redoslijed određen i materijalnopравnim i procesnim odredbama.¹²⁴

Izneseno tumačenje stvarnog statuta glede pojedinih vrsta prijevoznih sredstava usporedit ćemo u nastavku rada s onima iz važećih odredaba poredbenog prava.

3. Poredbeno mpp

3.1. Opće napomene

Poredbenopravne odredbe kojima se uređuje mjerodavno pravo za prijevozna sredstva možemo sistematizirati u tri skupine s obzirom na njihov pravni pristup tom posebnom stvarnopравnom pitanju u nacionalnom ZMPP-u.

U prvu skupinu možemo ubrojiti one koji poput hrvatskog ZMPP-a uređuju općenito mjerodavno pravo za prijevozna sredstva, kao npr. čl. 46., st. 3. portugalskog Građanskog zakona iz 1966. i čl. 2092. peruanskog Građanskog zakona iz 1984.¹²⁵

¹²⁰ Usp. *Katičić, N.*, Novi ogleđi, str. 99.

¹²¹ Usp. *Matić, Ž.*, Međunarodno privatno pravo, Posebni dio, str. 24.

¹²² Usp. *Eisner, B.*, Međunarodno privatno pravo, I., str. 190.

¹²³ Čl. VII., st. 1. Ženevske konvencije o međunarodnom priznanju prava na zrakoplovu iz 1948.

¹²⁴ Usp. *Katičić, N.*, Novi ogleđi, str. 99.

¹²⁵ Usp. *von Staudinger, J./Stoll, H.*, Internationales Sachenrecht, str. 53 i 263.

U drugu skupinu svrstali bismo one pravne poretke koji u svom ZMPP-u izričito spominju samo vodna i zračna prijevozna sredstva, kao npr. čl. 23., st. 1. mađarskog ZMPP-a iz 1979., odnosno, uz navedena, spominju i druga (ostala) prijevozna sredstva, kao npr. čl. 89. belgijskog ZMPP-a iz 2004. ili čl. 107. švicarskog ZMPP-a iz 1987.

U trećoj skupini nalaze se oni pravni poredci koji svojim ZMPP-om uređuju mjerodavno pravo za poimenično sva, tj. vodna, zračna i tračna prijevozna sredstva, kao npr. paragraf 33. austrijskog ZMPP-a iz 1978. i čl. 45., st. 1. njemačkog ZMPP-a (UZGZ) iz 1896./1986./1999., te one koji, uz navedeno, uređuju još i stvarni statut za cestovna prijevozna sredstva, kao npr. čl. 10., st. 2. španjolskog Građanskog zakona iz 1889./1981. i čl. 55. rumunjskog ZMPP-a iz 1992.

Prema odredbama poredbenog mpp-a određuje se mjerodavno pravo za pojedina prijevozna sredstva.

3.2. Mjerodavno pravo za vodna prijevozna sredstva

U poredbenom se pravu za stvarnopravne odnose na vodnim prijevoznim sredstvima u pravilu primjenjuje **pravo mjesta registracije**. Tako se npr. u austrijskom ZMPP-u iz 1978. upućuje na “pravo države registracije” (paragraf 33., st. 1., reč. 1.),¹²⁶ a u njemačkom ZMPP-u iz 1999. na pravo “države registracije, inače matične luke ili matičnog mjesta” (čl. 45., st. 1., t. 2.),¹²⁷ dok se u belgijskom ZMPP-u iz 2004. mjerodavno pravo za vodna prijevozna sredstva uređuje po “pravu države na čijem području je izvršena registracija” (čl. 89.).¹²⁸

Na kolizijskopравни gotovo identičan način upućuje se i u onim pravnim poredcima koji pravo državne pripadnosti broda izražavaju **pravom zastave** (*lex banderae*). Tako se npr. u mađarskom ZMPP-u iz 1979. upućuje na “pravo države pod čijom zastavom ili drugom oznakom suvereniteta sredstvo prometuje” (paragraf 23., st. 1.), a u rumunjskom ZMPP-u iz 1992. na “pravo države čiju zastavu brod vijori” (čl. 55., t. a).

Dakle, *lex banderae* praktično se podudara s *lex stabuli*.¹²⁹

¹²⁶ Vidi: *Schwimann, M.*, Internationales Privatrecht, str. 142.

¹²⁷ Vidi: *Kropholler, J.*, Internationales Privatrecht, str. 565 i 566.

¹²⁸ Vidi: *Franq, S.*, Das belgische IPRG, str. 276.

¹²⁹ Usp. *Kegel, G./Schurig, Schurig, K.*, Internationales Privatrecht, str. 777.

Samo formalno drugačije mjerodavno pravo za sva stvarnopravna pitanja na brodu određuje korejski ZMPP od 7. travnja 2001., koji kao poveznicu uzima “nacionalitet broda” (paragraf 60., t. 1. i 2.). Taj sporni izraz u određivanju mjerodavnog prava potrebno je ipak tumačiti u smislu prava mjesta registracije odnosno prava državne pripadnosti broda, a ne po pravu zastave.¹³⁰

Na takav, gotovo identičan način, određuje se i mjerodavno pravo za zračna prijevozna sredstva.

3.3. Mjerodavno pravo za zračna prijevozna sredstva

U nekim poredbenim pravnim poređcima, kao što smo već isticali, mjerodavno pravo za zračna prijevozna sredstva određuje se **na identičan način kao i za vodna**. Tako npr. paragraf 33., st. 1. austrijskog ZMPP-a,¹³¹ paragraf 23., st. 1. mađarskog ZMPP-a, čl. 55., t. a) rumunjskog ZMPP-a i čl. 89. belgijskog ZMPP-a, i za zračna prijevozna sredstva upućuju na **pravo mjesta registracije**.¹³²

Na kolizijskopravno identičan način upućuje se i u onim pravnim poređcima koji za mjerodavno pravo za zračna prijevozna sredstva određuju **pravo njihove državne pripadnosti**. Tako npr. čl. 45., st. 1., t. 1. njemačkog ZMPP-a,¹³³ kao i paragraf 20. južnokorejskog ZMPP-a iz 2001.¹³⁴

Mjerodavno pravo za tračna prijevozna sredstva ne određuje se na tako ujednačeni način, iako je rezultat kolizijskopavnog upućivanja veoma sličan.

3.4. Mjerodavno pravo za tračna prijevozna sredstva

Za razliku od vodnih i zračnih, mnogo manji broj nacionalnih ZMPP-a sadržava kolizijske norme koje upućuju na mjerodavno pravo za tračna prijevozna sredstva.

¹³⁰ Vidi o tome: *Pissler, K. B.*, Einführung in das neue Internationale Privatrecht der Republik Korea, *Rabels Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht*, 2006. (u nastavku rada: IPR der Republik Korea), str. 334.

¹³¹ Vidi: *Schwimann, M.*, Internationales Privatrecht, str. 142.

¹³² Vidi: *Franq, S.*, Das belgische IPRG, str. 276.

¹³³ Vidi: *Kegel, G./Schurig, K.*, Internationales Privatrecht, str. 777.

¹³⁴ Vidi: *Pissler, K. B.*, IPR der Republik Korea, str. 302.

Tako npr. austrijski ZMPP određuje da je za tračna prijevozna sredstva mjerodavno **pravo u kojem željezničko poduzeće** koje se tim prijevoznim sredstvima koristi **ima stvarno sjedište svoje glavne uprave** (čl. 33, st. 2., druga rečenica).¹³⁵

Prema rumunjskom ZMPP-u, stvarni statut tračnih prijevoznih sredstava određuje se prema **osobnom statutu željezničkog prijevoznika** (čl. 55., t. b).

Južnokorejski ZMPP za tračna vozila upućuje na **pravo mjesta gdje je njihova poslovna jedinica registrirana** (paragraf 20.).¹³⁶

Španjolski Građanski zakon iz 1889./1981., kolizijskopravno izjednačujući brodove, zrakoplove i tračna prijevozna sredstva, upućuje na pravo mjesta njihova “unošenja, upisa ili registracije”¹³⁷ (čl. 10., st. 2., prva rečenica). Dakle, prema španjolskom mpp-u, za stvarnopravne odnose na tračnim prijevoznim sredstvima mjerodavno je **pravo mjesta njihove registracije**.

Njemački mpp u najnovijim odredbama sadržava sadržajno slično, ali notehnički drugačije oblikovano kolizijskopravno rješenje. Prvo se općenito određuje da se prava na zračnim, vodnim i tračnim prijevoznim sredstvima prosuđuju po pravu države podrijetla (njem. Herkunftsstaat - čl. 45., st. 1. njemačkog ZMPP-a), dakle po *lex stabuli*,¹³⁸ a potom se za tračna prijevozna sredstva navodi da je to **pravo države odobrenja odnosno registracije**.¹³⁹ (t. 3., st. 1. čl. 45. njemačkog ZMPP-a).¹⁴⁰

Drugačije se, pak, određuje mjerodavno pravo za cestovna vozila.

3.5. Mjerodavno pravo za cestovna prijevozna sredstva

Iako mnoge države, kao što se vidi i iz ovog rada, u svojim formalnim izvorima mpp-a¹⁴¹ imaju i kolizijske odredbe kojima se određuje mjerodavno

¹³⁵ Vidi: *Posch, W.*, Internationales Privatrecht, str. 72.

¹³⁶ Vidi: *Pissler, K. B.*, IPR der Republik Korea, str. 302.

¹³⁷ Španj. *abanderamiento, matricula o registro*; njem. *Eintragung, Einschreibung oder Registrierung*.

¹³⁸ Usp. *Kropholler, J.*, Internationales Privatrecht, str. 565.

¹³⁹ Njem. *der Staat der Zulassung*.

¹⁴⁰ Usp. *Wendehorst, Ch.*, Art. 45, u: Münchener Kommentar, str. 2627.

¹⁴¹ To su danas u pravilu ZMPP-i, a prije toga su to tradicionalno bili građanski zakonic ili uvodni zakoni za građanske zakone. Iznimka u suvremenom poredbenom pravu je mađarski ZMPP donesen u uredbi sa zakonskom snagom.

pravo za prijevozna sredstva, tek rumunjski i španjolski ZMPP sadržavaju i eksplicitnu odredbu za cestovna vozila.

Tako su u rumunjskom mpp-u određuje da se stvarnopravni odnosi na “cestovnom vozilu prijevoznika uređuju pravom koje je mjerodavno za njegov osobni statut” (čl. 55., t. b) rumunjskog ZMPP) odnosno da je za “automobile i druga cestovna prijevozna sredstva” **mjerodavno pravo mjesta u kojem se oni nalaze** (čl. 10., st. 2., druga rečenica španjolskog Građanskog zakonika iz 1889./1981).¹⁴²

Identičan zaključak, shodno španjolskom mpp-u, mogao bi se, *arg. a contrario*, izvesti i iz već prije analizirane odredbe čl. 45., st., 1, t. 1). do 3) njemačkog ZMPP-a. Naime, ako se u odredbi čl. 45. navedenog zakona, koja nosi naslov “prometna sredstva”, govori (samo) o zračnim, vodnim i tračnim prometnim sredstvima, onda se na cestovna vozila ne primjenjuje ta odredba, već opće kolizijskopravno načelo stvarnog statuta, *lex rei sitae*, sadržano u čl. 43., st. 1. njemačkog ZMPP-a. Takvo načelno stajalište bilo je već prije zastupano i u njemačkoj sudskoj praksi,¹⁴³ a prevladalo je i u raspravi u povodu donošenja izmjena i dopuna njemačkog mpp-a 1999., kao i u doktrini.¹⁴⁴

Međutim, njemačko mpp razlikuje se od španjolskog.¹⁴⁵ Ono je uvođenjem omekšavajuće klauzule (čl. 46. UZGZ-a)¹⁴⁶ omogućilo elastičniji pristup kolizijskopravnom rješavanju cestovnih vozila. Naime, ako je riječ o **određenoj vrsti cestovnih vozila koja su trajno namijenjena međunarodnom prijevozu robe i osoba, moglo bi biti mjerodavno pravo države u kojoj su ona**

¹⁴² *Ratio* te odredbe je davanje prednosti zaštiti tuzemnog pravnog prometa, budući da je Španjolska kao turistička destinacija u većem dijelu godine preplavljena stranim motornim vozilima.

¹⁴³ Vidi npr.: presuda njemačkog Saveznog suda od 20. ožujka 1963., BGHZ 39, 173. Usp. također LG Ravensburg IPRspr 1954-55, Nr. 75; OLG Celle IPRspr 1978., Nr. 41; BGH IPRspr 1991., Nr. 70, cit. prema: *von Staudinger, J./Stoll, H.*, Internationales Sachenrecht, str. 264.

¹⁴⁴ *Ibid.*, kao i *von Bar, Ch.*, Internationales Privatrecht, Zweiter Band - Besonderer Teil, C.H Beck'sche Verlagsbuchhandlung, München, 1991., str. 556, kao i *Kegel, G. /Schurig, K.*, Internationales Privatrecht, str. 777-778.

¹⁴⁵ Njemačko mpp ugradilo je u svoje nove odredbe iz 1999. dominantna doktrinarna stajališta koja su se potvrđivala i u njemačkoj sudskoj praksi. U tom smislu njemačko kolizijskopravno rješenje stvarnopravnih odnosa na motornim vozilima sadržava i sva pravna iskustva nakon 1981. u kojoj su mijenjane i dopunjene odredbe španjolskog mpp-a.

¹⁴⁶ Vidi: *Kropholler, J.*, Internationales Privatrecht, str. 567-568.

registrirana, a za osobna motorna vozila vrijedi, kao što smo već naveli, opće kolizijsko načelo *lex rei sitae*.¹⁴⁷

IV. ZAKLJUČAK

Odredbu čl. 18., st. 3. ZRS-a, nastalu na doktrinarnim stajalištima šezdesetih i sedamdesetih godina prošlog stoljeća, potrebno je u duhu suvremenog poredbenog mpp-a promatrati novom pravnom optikom. Kao prvo, potrebno je teleološkim i poredbenopravnim tumačenjem odrediti zakonski pojam kategorije vezivanja "prijevozna sredstva". Ovdje je riječ o takvim prijevoznim sredstvima koja "pod normalnim uvjetima mogu služiti prometu osoba i robe s inozemstvom" (*Drobnig*) te mora postojati njihova vanjska stvarna uporaba. Zbog te kolizijskopravne specifičnosti "prijevoznih sredstava", navedena kategorija vezivanja u čl. 18., st. 3. ZRS-a neće se uvijek i u cijelosti pojmovno poklapati s izrazima pojedinih prijevoznih sredstava definiranim u drugim hrvatskim unutarnjim, dominantno materijalopravnim izvorima.

Polazeći od suvremenog poredbenopravnog uređenja stvarnog statuta za prijevozna sredstva, važeću odredbu st. 3. čl. 18. ZRS-a, kojom se za prijevozna sredstva upućuje na pravo njihove državne pripadnosti, potrebno je ne samo *de lege ferenda* već i *de lege lata* tumačiti šire. Prema tom tumačenju, uz vodna i zračna, također za tračna prijevozna sredstva treba biti mjerodavno pravo njihove državne pripadnosti. Imajući u vidu Republiku Hrvatsku kao turističku destinaciju te ujedno i kao tranzitnu zemlju na čije područje prispijeva velik broj stranih motornih vozila, za cestovna (motorna) vozila treba biti i ostati mjerodavna *lex rei sitae*, pa čak i onda ako bi se *pro futuro* u novi hrvatski Zakon o mpp-u uvela izbjegavajuća ili omekšavajuća klauzula i u stvarni statut, kao npr. čl. 46. njemačkog Uvodnog zakona za Građanski zakon iz 1896./1986./1999. Primjena odredaba *legis fori* ostaje i nadalje rezervirana npr. za postupke prisilne naplate, kao npr. prodajom prijevoznog sredstva ili npr. u slučaju pravnih teškoća koje nastaju oko reda prvenstva pri dražbi, kad će se i materijalopravne i procesne pretpostavke također prosuđivati po *legi fori*.

¹⁴⁷ Usp. Kegel, G./Schurig, K., Internationales Privatrecht, str. 777-778.

Summary

Vilim Bouček*

THE MEANS OF TRANSPORT IN CROATIAN AND
IN COMPARATIVE PRIVATE INTERNATIONAL LAW

This article offers an analysis of the special conflict of law rule for the means of transport contained in Art. 18 (3) of the Croatian Private International Law Act (Cro-PIL-A) which, within the frame of a real statute, determines applicable law. This provision, created in the 1970s, needs new and modern de lege lata and de lege ferenda interpretations as well.

By providing a teleological interpretation of Art. 18 (3) of the Cro-PIL-A and by analysing modern comparative private international law provisions in German, Austrian, Hungarian, Swiss, Belgian, Spanish, Korean and some other legal systems, the author concludes that “the means of transport” as a legal concept and object of connection of the conflict of law rule should be interpreted more extensively. It should include not only watercraft (vessels) and aircraft, but also railway vehicles. On the other hand, motor vehicles, as is usually the case in the comparative PIL, should be submitted under the general provision of the lex situs rule, contained in Art. 18 (1) Cro-PIL-A.

With respect to the modern comparative PIL provision, especially in the German and Spanish legal systems, modern trends in European law (Directive 2004/49 EC of 29 April 2004 on the Railway Safety), and modern traffic conventions, i.e. Arts. 3 and 4 ATMF Appendix G to the COTIF Convention of 9 May 1980 in the Version of the Protocol of Modification of 3 June 1999, the author draws the conclusion that “the means of transport” in Article 18 (3) of the Cro-PIL-A, which includes railway vehicles, should be governed by the law of the state of admission or the law of the state of registration.

Key words: means of transport real statute; private international law

* Vilim Bouček, Ph. D., Professor, Faculty of Law, University of Zagreb, Trg maršala Tita 14, Zagreb

