

HAŠKA KONVENCIJA OD 4. SVIBNJA 1971. O MJERODAVNOM PRAVU ZA PROMETNE NEZGODE NA CESTAMA – IZABRANA PITANJA

*Prof. dr. sc. Vilim Bouček**

UDK: 341.96:347.518“1971“

341.24:347.518“1971“

DOI: 10.3935/zpfz.69.56.06

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: prosinac 2019.

U radu se razmatraju najvažnija pitanja deliktneog statuta iz Haške konvencije od 4. svibnja 1971. o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama koje je Republika Hrvatska stranka i koja u okviru svojega polja primjene isključuje odredbe Uredbe Rim II o mjerodavnom pravu za izvanugovorne obveze iz 2007. Autor u radu želi naglasiti specifičnost pravnih rješenja sadržanih u analiziranoj Konvenciji i izabranu poredbenu sudsku praksu iz određenih država stranaka. Iako bi unifikacija odredaba deliktneog statuta sadržanih u Uredbi Rim II iz 2007. i u Haškoj konvenciji iz 1971. trebala spriječiti forum odnosno lex shopping, autor zaključuje da sadašnje stanje unifikacije navedenog pitanja deliktneog statuta to u dovoljnoj mjeri ne uspijeva te predlaže da se navedeno pitanje cjelovito uredi budućim europskim ugovorom donesenim na temelju članaka 216. i 218. Ugovora o funkcioniranju EU-a.

Ključne riječi: Haška konvencija iz 1971. o mjerodavnom pravu za cestovne prometne nezgode, lex loci delicti commissi, lex stabuli, lex connexitatis, izravna tužba, forum shopping, Uredba Rim II iz 2007.

* Dr. sc. Vilim Bouček, profesor Pravnog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Trg Republike Hrvatske 14, Zagreb; vilim.boucek@pravo.hr;
ORCID ID: orcid.org/0000-0002-8677-5872

1. OPĆE NAPOMENE

Cestovne prometne nezgode štetni su događaji koji u suvremenom odštetnom pravu rezultiraju najvećim brojem zahtjeva ili tužbi za naknadu štete koji se u pravilu rješavaju izvansudskom nagodbom ili pred nacionalnim sudovima. U *materijalnopравnim* odredbama država članica o građanskoj izvanugovornoj odgovornosti za štetu, posebice kada je riječ o odgovornosti za cestovne prometne nezgode, postoje raznovrsna pravna rješenja. Tako npr. većina država članica EU-a primjenjuje sustav objektivne odgovornosti za štetu, ali u nekima od država članica primjenjuje se i sustav dokazane krivnje (npr. u Engleskoj i Irskoj). U segmentu *materijalnopравnih* rješenja država članica susrećemo različite opsege (obujme) naknade štete, zatim se dosuđuju različiti iznosi visine naknada štete, a neujednačeni su i zastarni rokovi. Ta šarolikost i neujednačenost materijalnopравnih rješenja dodatno je razvidna ako još i neujednačene odredbe o mjerodavnom pravu upute na primjenu određenog pravnog poretka po kojem će se prosuđivati i dosuđivati naknada štete u slučajevima građanskopravne izvanugovorne odgovornosti u cestovnim prometnim nezgodama.¹

Iako je već sredinom šezdesetih godina prošloga stoljeća artikulirana potreba donošenja (opće) konvencije o mjerodavnom pravu za delikte, točnije za izvanugovornu odgovornost za štetu, u Haškoj konferenciji za međunarodno privatno pravo (dalje u tekstu: MPP) postupno je sazrela ideja da se konsenzus oko unifikacijskog teksta treba i može postići tek za jedan društveno sve eksponiraniji i time važniji segment deliktneog statuta, a to je *problem naknade štete kod prometnih nezgoda na cestama kada postoji međunarodno obilježje*. Na temelju tih premisa na jedanaestom zasjedanju Haške konferencije za MPP od 7. do 26. listopada 1968. godine donesena je Haška konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode, koja nosi nadnevak 4. svibnja 1971. (dalje u tekstu: Hk iz 1971.), jer je tada treća država u nizozemskom Ministarstvu vanjskih poslova stavila potpis na Konvenciju u smislu čl. 16. i 17. Hk iz 1971.).²

*Konvencija je na snazi u Republici Hrvatskoj od dana sukcesije, odnosno od 8. listopada 1991.*³, što deklarativno potvrđuje i čl. 27. hrvatskog Zakona o međun-

¹ Usporedi Kadner Graziano, Th., *Traffic accidents*, u: Basedow, J.; Rühl, G.; Ferrari, F.; Asensio, P. (ur.), *Encyclopedia of Private International Law*, vol. 2, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, Northampton, 2017., str. 1717 – 1718.

² Usporedi Matić, Ž., *Međunarodno privatno pravo, Posebni dio (izabrana poglavlja)*, Pravni fakultet u Zagrebu, Zagreb, 1982., str. 85.

³ Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 4/1994.

arodnom privatnom pravu (dalje u tekstu: HRZMPP).⁴ Hk iz 1971. primjenjuje se *erga omnes* jer ne ovisi o bilo kakvom uvjetu o uzajamnosti (čl. 11. reč. 1. Hk iz 1971.)⁵ i bez obzira je li pravo koje je mjerodavno na temelju tih odredaba pravo jedne od država stranaka ili nije (čl. 11. reč. 2. Hk iz 1971.).⁶

Mjerodavno pravo za prometne nezgode na cestama prosuđuje se na temelju Hk iz 1971. još u sljedećih dvanaest država članica EU-a: Austriji, Belgiji, Češkoj, Francuskoj, Latviji, Litvi, Luksemburgu, Nizozemskoj, Poljskoj, Slovačkoj, Sloveniji i Španjolskoj. Izvan EU-a stranka Konvencije je i Švicarska, kao i Bjelorusija i Maroko, te ostale države sljednice nastale raspadom (*dismembratio*) bivše SFRJ: Bosna i Hercegovina, Crna Gora, Sjeverna Makedonija i Srbija.⁷

Hk iz 1971. nadređena je Uredbi Rim II⁸ jer potonja daje prednost u primjeni onim međunarodnim ugovorima kojih su stranke u vrijeme njezina stupanja na snagu jedna ili više država članica, ako te konvencije sadržavaju kolizijska pravila za izvanugovornu odgovornost za štetu (čl. 28. st. 1. Uredbe Rim II). Ako Hk iz 1971. nije na snazi u određenoj državi članici EU-a, a to se u legislativnom postupku moglo anticipirati, EUMPP svojim odredbama ne jamči jednu jedinstvenu normu o mjerodavnom pravu. Stoga će sudovi država članica EU-a i nadalje primjenjivati kolizijskopravne odredbe međudržavnih ugovora koji su u njih na snazi⁹, a sudovi država članica koje nisu stranke Hk iz 1971. opće odredbe Uredbe Rim II koje se na taj pravni odnos primjenjuju¹⁰, dakle, na deliktни statut za cestovne prometne nezgode primjenjivat će se u pravilu

⁴ Narodne novine, br. 101/2017. HRZMPP stupio je na snagu 29. siječnja 2019. (čl. 81.). Usporedi i čl. 28. st. 1. Uredbe EZ br. 864/2007. Europskog parlamenta i Vijeća od 11. srpnja 2007. o mjerodavnom pravu za izvanugovorne obveze – dalje u tekstu: Rim II (ABl. EU L 199, 31. srpnja 2007., ispravljen ABl. EU 2012. Nr. L 310, str. 52) kao i t. 36. reč. 1. preambule Rim II.

⁵ Usporedi Siehr, K., *Das Internationale Privatrecht der Schweiz*, Schulthess, Zürich, 2002., str. 366.

⁶ Usporedi Staudinger, A., *Das Konkurrenzverhältnis zwischen dem Haager Straßenverkehrsübereinkommen und der Rom II-VO*, u: Baetge, D.; von Hein, J.; von Hinden, M. (ur.), *Die richtige Ordnung, FS für Jan Kropholler*, Mohr Siebeck, Tübingen, 2008., str. 698.

⁷ Vidi www.hcch.net.

⁸ Vidi o tome u: Bouček, V., *National Reports, Croatia*, u: Basedow, J.; Rühl, G.; Ferrari, F.; Asensio, P. (ur.), *Encyclopedia of Private International Law*, vol. 3, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, Northampton, 2017., str. 1991 i str. 1998 – 1999.

⁹ Vidi presudu austrijskog Vrhovnog suda (OGH) od 25. ožujka 2009. 2 OB 150/08k (RIS).

¹⁰ Vidi presudu Europskog suda od 10. prosinca 2015., C-350/14., u predmetu *Lazar c/a Allianz SpA*.

odredbe čl. 4. i čl. 14., kao i one s njima povezane odredbe Uredbe Rim II. Upravo zbog toga na tom mjestu dolazi do najsnažnijeg urušavanja željenog europskog ujednačenog rješavanja deliktnog statuta.¹¹

Takvu neujednačenost ne ublažava ni daljnja odredba na temelju koje je Uredba Rim II po pravnoj snazi iznad međunarodnih ugovora koji su sklopljeni *isključivo* između dviju ili više država članica ako ti međunarodni ugovori uređuju odnose sadržane u toj Uredbi (čl. 28. st. 2.). Praktičnu važnost odredbe st. 2. očito umanjuje činjenica što je više država nečlanica EU-a stranke Hk iz 1971., pa se stoga, budući da ne predleži pravna situacija u kojoj su međunarodni ugovori sklopljeni *isključivo* između država članica EU-a, čl. 28. st. 2. Uredbe Rim II ne primjenjuje, već opetovano predleži primjena st. 1. čl. 28. Uredbe Rim II, koja prioritet u primjeni daje navedenoj Hk iz 1971.¹²

2. POLJE PRIMJENE (RATIONE MATERIAE) HK IZ 1971. – ČL. 1. I 2.

Hk iz 1971. primjenjuje se na *građansku izvanugovornu odgovornost za štetu koja je posljedica prometne nezgode na cesti* (čl. 1. st. 1.). *Arg. a contrario* ex čl. 1. st. 1. Hk iz 1971. ne primjenjuje se na kaznenu i ugovornu odgovornost. Pri tome je za primjenu Konvencije irelevantno pitanje postupka u kojem se raspravlja o građanskoj izvanugovornoj odgovornosti za štetu. Hk iz 1971. također će se primjenjivati i ako bi o mjerodavnom pravu za građansku izvanugovornu odgovornost za štetu odlučivao i kazneni sud u adhezijskom postupku (čl. 1. st. 1.).

Budući da je za polje primjene Hk iz 1971. određena prometna nezgoda na cesti¹³, njezine važne sadržajne odrednice čine specifično određeni pojmovi “vozila” i “ceste”. Prometna nezgoda na cesti je ona:

¹¹ Usporedi Wagner, R., *Das Vermittlungsverfahren zur Rom II-Verordnung*, u: Baetge, D.; von Hein, J.; von Hinden, M. (ur.), *Die richtige Ordnung, FS für Jan Kropholler*, Mohr Siebeck, Tübingen, 2008., str. 726 – 727.

¹² Usporedi Halfmeier, A.; Sonder, N., u: Calliess, G.-P. (ur.), *Rome Regulations, Commentary on the European Rules of the Conflict of Laws*, Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, 2011., str. 640 – 642.

¹³ *Arg. a contrario* ex čl. 1. st. 1. Haške konvencije iz 1971., taj se izvor ne primjenjuje na vodna, zračna i tračna prijevozna sredstva, dakle, ne primjenjuje se u pomorskom ili riječnom kao ni u zračnom i željezničkom prometu te ako je riječ o tračnom vozilu koje se kreće isključivo svojim tračnicama, svojim peronom i svojom prugom bez doticaja s vozilom na cesti. Vidi *infra* i bilješku uz konvencijski pojam “vozila”.

- “u kojoj je bilo”¹⁴ (uključeno) jedno ili više vozila, dakle,
- *vozilo*¹⁵ - bez obzira pokreću li se na vlastiti pogon ili motorni pogon,
 - bilo da je riječ o vozilu koje je stajalo¹⁶ ili se kretalo u prometu na
- *cesti*¹⁷ - i to bilo na javnoj cesti, odnosno javnoj prometnici otvorenoj za svakoga (javna površina) ili
 - privatnom (nejavnom) području otvorenom za određeni broj osoba koje su se njome ovlaštene služiti (čl. 1. st. 2.).

¹⁴ Engl. *which involves*, franc. *concernant*, njem. *beteiligt sind*. HK iz 1971. izbjegava izraz vozilo koje je “sudjelovalo u” nezgodi, već koristi neutralni izraz (*vozilo*) “bilo u” nezgodi. Tim se izrazom ne misli na vozilo koje je uzrokovalo nastalu štetu, nego na vozilo koje se našlo u situaciji da bude (uključeno) u nezgod(i)u, “bez obzira na to je li ono prouzročilo štetu krivnjom osobe koja je upravljala vozilom ili ne, ili je šteta nanesena jedino vozilu koje je uslijed nezgode bilo oštećeno”, *Actes et documents de la Onzième session de la Conférence de La Haye de droit international privé*, Tome III, 1970. (dalje u tekstu: Actes), str. 207. Navedeno tumačenje prihvatila je i razradila i sudska praksa država stranaka Konvencije. Prema ustaljenoj sudskoj praksi ne pretpostavlja se da je vozilo u pokretu, da je uzrokovalo nezgodu ili da je bilo oštećeno, već se zahtijeva jedan relevantan odnos vozila u prometnoj nezgodi, odnosno njegova aktivna ili pasivna uloga. Tako je npr. uključenost (njem. *Beteiligung*) kamiona kao vozila u prometnoj nezgodi potvrđena u slučaju kada u stražnji dio parkiranog kamiona udari drugo vozilo, neovisno o (ne)kretanju toga vozila. Vidi o tome npr. u presudi austrijskog Vrhovnog suda (OGH) od 26. siječnja 2017. – 2 Ob 50/16s, IPRax, 2018., str. 274 – 276.

¹⁵ Konvencijski *pojam vozila* obuhvaća npr. i bicikle i tricikle, invalidska kolica, vozila sa životinjskom zapregom (zaprežna kola), konja s jahačem, dječja kolica na cesti ili uz cestu, prikolicu ili trokolicu bez pogona itd. Haška konvencija iz 1971. također se treba primijeniti ako je riječ o prometnoj nezgodi u kojoj su “uključeni” vozilo i vozilo koje se kreće po tračnicama na području luka ili industrijskih zona (vidi *infra* i bilješku uz konvencijski pojam “ceste”) ili se npr. vozilo koje se kreće po tračnicama sudari s kamionom ili osobnim vozilom na pružnom prelazu na nivou ceste, kojim, dakle, prelazi preko te ceste. Usporedi također Schwimann, M., *Internationales Privatrecht einschließlich Europarecht*, 3. Auflage, Manzsche Verlags und Universitätsbuchhandlung, Wien, 2001., str. 73.

¹⁶ Konvencija se, dakle, primjenjuje i na *pasivna vozila*, bilo da je riječ o šteti nastaloj na tom vozilu ili koju je ono uzrokovalo. Npr. parkirano vozilo ili čak i na u mraku parkirano neosvijetljeno vozilo. Ta činjenica je dovoljna. Pitanje je li riječ o eventualno nepropisno parkirano vozilo ocjenjivat će se kroz potencijalnu odgovornost vlasnika vozila za štetu.

¹⁷ Hk iz 1971. široko definira *pojam ceste*. Konvencija se, dakle, primjenjuje i na prometne nezgode na parkiralištima, na području luka, industrijskih objekata ili područja kampova te privatnih prometnih putova.

Međutim, Konvencija se primjenjuje i na štete izvan javne ceste nastale npr. kada vozilo siđe ("sleti") sa svojega puta i ošteti ogradu ili zgradu uz prometnicu ili npr. kada vozilo u kretanju odbaci kamen s puta koji uzrokuje štetu.¹⁸

Hk iz 1971. ne primjenjuje se na:

- 1) odgovornost za štetu proizvođača, prodavača ili popravljача (servisera) vozila
- 2) odgovornost vlasnika ceste ili svake druge osobe koja je dužna osigurati održavanje ceste ili sigurnost osoba koje se njome služe
- 3) odgovornost trećih osoba, osim odgovornosti vlasnika vozila ili naredbo-davaca
- 4) regresne zahtjeve između odgovornih osoba
- 5) regresne zahtjeve i subrogacije koje se odnose na osiguratelje
- 6) zahtjeve i regresne zahtjeve što ih podnose ustanove socijalnog osiguranja i javni automobilski jamstveni fondovi ili se ti zahtjevi podnose protiv njih¹⁹ kao i na svako isključenje od odgovornosti koje određuje pravo koje uređuje pravo mjerodavno za navedene ustanove (čl. 2.).

Međutim, ovom odredbom ne isključuje se npr. odgovornost pješaka koji je kao strani turist uzrokovao prometnu nezgodu na području Republike Hrvatske dospjevši pod kotače automobila.²⁰ Dakle, ovom odredbom izričito su iz polja primjene Konvencije isključene nabrojane štete i odgovornost za štetu. Na ta pitanja u pravilu se primjenjuju odredbe Uredbe Rim II iz 2007. Tako se npr. na regresne zahtjeve između odgovornih osoba (t. 4. čl. 2.) i na regresne zahtjeve i subrogacije koje se odnose na osiguratelje (t. 5. čl. 2.) primjenjuju odredbe čl. 19. i 20. Uredbe Rim II.²¹

¹⁸ Usporedi Actes, *op. cit.* u bilj. 14, str. 204.

¹⁹ Vidi više o tome u presudi austrijskog Vrhovnog suda (OGH) od 21. listopada 2015., 2 Ob 40/15v, IPRax 2017., str. 507. Na navedeno pitanje koje se nalazi izvan polja primjene Konvencije u navedenom primjeru OGH je na temelju čl. 16. u vezi s čl. 4. st. 1. Uredbe Rim II primijenio austrijsko harmonizirano pravo.

²⁰ Usporedi Siehr, *op. cit.* u bilj. 5, str. 367.

²¹ Vidi više o tome u presudi austrijskog Vrhovnog suda (OGH) od 21. listopada 2015., 2 Ob 35/15h, IPRax 2017., str. 503.

3. MJERODAVNO PRAVO

3.1. Općenito

U određivanju mjerodavnog prava za cestovne prometne nezgode postojao je neujednačen dvojak pristup. Prvi je bio onaj klasični, sadržan u primjeni *lex loci delicti commissi*, sa svim nedostacima neizražavanja najuže veze u njegovoj primjeni. Drugi je bio onaj elastičniji, koji se temeljio na konkretizaciji slučajeve najuže veze pri određivanju mjerodavnog prava, ali nije istodobno odražavao dovoljan stupanj pravne sigurnosti.

Haška konvencija iz 1971. pokušala je stoga oba načela pomiriti tako što je mjerodavno pravo načelno uredila općim pravilom *legis loci delicti commissi* (čl. 3., dakle, pravom mjesta gdje se dogodila nezgoda), a u ostalim odredbama deliktne statuta (čl. 4. do čl. 7.) ponudila je niz iznimaka od pravila radi postizanja elastičnosti svojih odredaba u toj specifičnoj privatnopravnoj materiji. Upućivanjem u tim odredbama na primjenu "unutarnjeg prava" u određivanju mjerodavnog prava isključen je uzvrat i upućivanje na treće pravo, dakle, institut *renvoi*, baš kao i u povijesno kasnijoj Uredbi Rim II iz 2007.²²

3.2. Opće pravilo: primjena *legis loci delicti commissi* (čl. 3.)

U prometnim nezgodama na cestama u pravilu je riječ o građanskim deliktima u kojima su u jednom mjestu sadržani mjesto štetne radnje i mjesto štetne posljedice.²³ Budući da se u Hk iz 1971. pošlo od pretpostavke da je mjesto gdje se dogodila nezgoda lako određivo, Konvencija za opću poveznicu uzima *locus delicti commissi*, iako je pri tome potpuno jasno da se posljedice nezgode ponekad mogu manifestirati i na nekom drugom mjestu, povezanim, dakle, s drugim pravnim poretom. Međutim, životne varijacije činjenica i okolnosti vezanih uz cestovne prometne nezgode pokazuju u sudskoj praksi da deliktne statut nije ni na temelju čl. 3. Hk iz 1971. jednostavno odrediti.

Primjer: Iz francuske sudske prakse razvidno je kako je ponekad složeno odrediti primjenu *lex loci delicti commissi*. Cestovna prometna nezgoda dogodila se 1977. u Maroku, kada je francuski vozač osobnog vozila registriranog u Francuskoj, izbjegavajući u zavoju nalet osobnog vozila s marokanskim regis-

²² Usporedi Matić, *op. cit.* u bilj. 2, str. 86.

²³ Njem. *Punktdelikte*, za razliku od *Distanzdelikte*. Distanzijski delikti, kao npr. eksplozija kamiona cisterne stotinjak metara od granice, veoma su rijetki kao npr. u slučaju *Martelange* u Belgiji, usporedi *Actes, op. cit.* u bilj. 14, str. 206.

tracijskim oznakama, sletio s ceste niz nasip. Pri tome su uz tuženog vozača žrtve bile tri osobe koje su zadobile tjelesne ozljede, od kojih je jedna podnijela tužbu, a peti putnik smrtno je stradao. U prometnoj nezgodi nije bilo fizičkog sraza ili kontakata između dvaju navedenih vozila, iako je bilo pokazatelja da je marokansko vozilo utjecalo na predmetnu cestovnu nezgodu. Primjena francuskog (materijalnog) prava u navedenom predmetu rezultirala bi odgovornošću vozača, dok primjena marokanskog prava ne bi dovela do njegove odgovornosti. Prvostupanjski francuski sud je na temelju navedenih činjenica primijenio čl. 4. Konvencije i odredio primjenu prava mjesta registracije, dakle, francuskog prava, jer je pošao od utvrđenja da je u prometnoj nezgodi sudjelovalo samo jedno vozilo (registrirano u državi različitoj od mjesta nezgode i od države registracije drugoga vozila). U izjavljenoj žalbi (vozač) tužitelj je isticao da je u prometnoj nezgodi "bilo" i marokansko osobno vozilo, slijedom čega je to bila prometna nezgoda u kojoj su bila uključena dva vozila registrirana u različitim državama te predleži primjena marokanskog prava, odnosno *lex loci delicti commissi*. Francuski Apelacijski sud u Parizu u presudi iz 1981., prihvaćajući žalbeni navod da je riječ o cestovnoj prometnoj nezgodi u kojoj su bila (uključena) dva vozila različitih (državnih) registracijskih oznaka, primijenio je pravilo *lex loci* iz čl. 3. Konvencije i time marokansko pravo jer nisu bile ispunjene pretpostavke iz čl. 4. za primjenu iznimke odnosno *lex stabuli* i primjenu francuskog prava.²⁴

Zbog pravne sigurnosti i predvidivosti za opće pravilo deliktneog statuta u slučaju cestovne prometne nezgode određuje se *lex loci delicti commissi* (čl. 3.). U praksi, u veoma čestim slučajevima izvansudskog rješavanja pitanja naknade štete iz prometnih nezgoda na cestama međusobna prava i obveze rješavaju se polazeći od primjene pravila *legis loci* iz čl. 3., a u sudskim pak sporovima primjenjuje se učestalo i *lex connexitatis* na temelju čl. 4. do 7. Konvencije.

Opće pravilo načelno, pa tako i mjerodavnost *legis loci* u čl. 3. Haške konvencije iz 1971., ne može ujedno odoljeti svim životnim varijacijama građanskih delikata iz cestovnih prometnih nezgoda te je stoga istodobno u praktičnoj primjeni i neprikladno. Te iznimke uređuje čl. 4. Konvencije.

²⁴ Usporedi presudu Apelacijskog suda u Parizu od 24. lipnja 1981. u predmetu *O. Brandicourt c/a A. Bigou*, Rev. crit. DIP, 1982., str. 691.

3.3. Iznimka: *lex stabuli* – pravo države registracije vozila – čl. 4. Konvencije

3.3.1. *Općenito*

Primjena prava države registracije vozila²⁵ predleži ako je pravo države registracije vozila u užoj vezi s oštećenikom i štetnikom od prava mjesta gdje se dogodila cestovna prometna nezgoda, dakle, od primjene *legis loci delicti commissi*. *Lex stabuli* primijenit će se ako je primjena općeg pravila *legis loci* potpuno slučajna, odnosno ako ne postoji bilo kakva relevantna, bitna ili stvarna, veza štetnog događaja sa strankama koje su u njemu sudjelovale. *Lex loci delicti* bit će isključen iz primjene i kada je pravo države registracije vozila ujedno i pravo uobičajenog boravišta oštećenika.²⁶

Poveznicu mjesto registracije vozila lako je utvrditi i ona ne otvara problem kvalifikacije. S mjestom registracije u pravilu je povezano i osiguranje za slučaj štete. Takvo pravno rješenje u praksi će olakšati i poziciju oštećenika: budući da će se na odgovornost za štetu i na obvezu osiguratelja primijeniti isto pravo, osiguratelj će oštećeniku u pravilu naknaditi štetu. Oštećenik je time lišen rizika neuspjeha ili djelomičnog uspjeha naplate štete od štetnika koji u praksi često još otplaćuje banci predmetni automobil, eventualno uzdržava djecu i nema druge imovine iz koje se može prisilno naplatiti šteta.

Dakle, na temelju čl. 4. Hk iz 1971. zahtjevi za izvanugovornu odgovornost za prometne nezgode na cestama prosuđivat će se po pravu države registracije vozila ako dionici štetnog događaja nemaju užu vezu s pravom države u kojoj se dogodila nezgoda. *Arg. a contrario ex čl. 4. Hk iz 1971.*, za sve zahtjeve za izvanugovornu odgovornost za štetu iz cestovnih prometnih nezgoda na koje se ne primjenjuje *lex stabuli* (čl. 4. Hk iz 1971.) mjerodavan je *lex loci delicti commissi* (čl. 3. Hk iz 1971.).

3.3.2. *Osobne štete i štete nanesene vozilu/vozilima*

Ako je u prometnoj nezgodi “bilo” samo *jedno vozilo*, a ono je bilo registrirano u drugoj državi, a ne u onoj gdje se nezgoda dogodila, mjerodavno pravo za

²⁵ Poveznica je mjesto registracije vozila (*locus stabuli*), a ona upućuje na primjenu prava registracije vozila – *lex loci stabuli* ili, u praksi skraćeno, *lex stabuli*. Dakle, pravo države registracije vozila ili u njemačkom *Recht der Zulassung*, ali i *Recht der heimischen Garage oder des Stalles* – pravo “domaće” (ili “zavičajne”) garaže ili staje (konjušnice).

²⁶ Usporedi Matić, *op. cit.* u bilj. 2, str. 87.

odgovornost štetnika prema jednom ili više oštećenika je pravo države registracije vozila, bez obzira na njihovo uobičajeno boravište. Dakle, u opisanim okolnostima slučaja *lex loci stabuli* mjerodavan je za *odgovornost štetnika prema vozaču, vlasniku ili nekoj drugoj osobi koja je imala neko pravo na vozilu* (kao npr. unajmljivač ili detentor). Ako je jedna od navedenih osoba ujedno i štetnik, bit će također mjerodavno pravo države registracije vozila (čl. 4. t. a) *prva alineja Hk iz 1971.*).

Primjer: Dvojici putnika iz osobnog vozila registriranog u Austriji koji su u tom vozilu imali prometnu nezgodu u Italiji naknadili su štetu vlasnik vozila i njegov osiguratelj na temelju primjene prava države registracije (*lex stabuli*), dakle, austrijskog prava.²⁷

I dok se gornja odredba odnosi samo na odnos štetnika spram vlasnika za štetu počinjenu na njegovu vozilu, ako je pak vlasnik bio ujedno i ozlijeđeni putnik u tom vozilu, tada će se primijeniti druga alineja t. a) čl. 4. Hk iz 1971., koja određuje mjerodavno pravo za odgovornost štetnika prema oštećeniku koji je bio putnik.²⁸

Ako je u prometnoj nezgodi “bilo” *samo jedno vozilo i registrirano u drugoj državi*, a ne u onoj gdje se nezgoda dogodila, za odgovornost prema oštećeniku koji je pretrpio ozljedu (*žrtva*), a bio je *putnik u vozilu* i čije se uobičajeno boravište nalazi izvan države gdje se dogodila nezgoda, mjerodavno je pravo države registracije vozila (čl. 4. t. a) *druga alineja Hk iz 1971.*).

Izraz “žrtva” označuje osobu koja je pretrpjela ozljedu, tjelesnu ili psihičku (duševnu bol), pri čemu nije riječ o odgovornosti za štetu na njegovim stvarima (čl. 5. Konvencije). Ako putnik ima uobičajeno boravište u državi u kojoj se dogodila prometna nezgoda, tada predleži primjena *lex loci delicti commissi*. Ako pak putnik ima uobičajeno boravište u nekoj drugoj državi, mjerodavan je *lex stabuli*.

Primjer iz francuske sudske prakse: U cestovnoj prometnoj nezgodi koja se dogodila u Francuskoj bilo je uključeno jedno unajmljeno osobno vozilo registrirano u Belgiji, a u njemu su bili putnici koji su imali uobičajeno boravište u Španjolskoj. Tužbu radi naknade štete zbog pretrpljene ozljede podnio je protiv vozača vozila jedan od putnika žrtava iz vozila. Budući da je u prometnoj nezgodi sudjelovalo jedno vozilo koje je bilo registrirano u državi različitoj od države u kojoj je mjesto u kojem se dogodila nezgoda, na odgovornost vozača prema putniku žrtvi primijenjeno je na temelju čl. 4. t. a) Hk iz 1971. belgijsko pravo kao pravo države registracije vozila.²⁹

²⁷ Vidi presudu austrijskog Vrhovnog suda (OGH) od 10. ožujka 1983., Österreichische Entscheidungen zum internationalen Privat- und Verfahrensrecht bis 1983., Wien, 1984. (dalje u tekstu: IPRE 1), IPRE 1/64.

²⁸ Vidi Actes, *op. cit.* u bilj. 14, str. 208.

²⁹ Vidi presudu francuskog kaznenog Kasacijskog suda (*Cour de cassation crim*) od 6. svibnja 1981. u predmetu *R. Casielles et J. Feyaerts*, Rev. crit. DIP, 1981., str. 679.

Ako bi u navedenom predmetu umjesto francuskog eventualno bio nadležan belgijski ili španjolski sud, budući da su njihove države stranke Hk iz 1971., i sudovi tih država primijenili bi također belgijsko pravo. Međutim, u analognom navedenom predmetu, države koje nisu stranke Hk iz 1971., na temelju čl. 4. st. 2. Uredbe Rim II primijenile bi pravo zajedničkog uobičajenog boravišta stranaka (oštećenika i štetnika) i, slijedom toga, španjolsko pravo. Dakle, u različitim državama članicama EU-a na temelju Uredbe Rim II i Haške konvencije iz 1971. primjenjuju se različita mjerodavna prava, što je suprotno deklariranim intencijama europskog zakonodavca jer je u određivanju mjerodavnoga prava za izvanugovornu odgovornost za štetu očito da kolizijska pravila u državama članicama *ne* "određuju kao mjerodavno isto nacionalno pravo bez obzira na državu suda pred kojim je tužba podnesena" (t. 6. preambule Uredbe Rim II).

Ako je u prometnoj nezgodi "bilo" *samo jedno vozilo* i registrirano u drugoj državi, a ne u onoj gdje se nezgoda dogodila, za odgovornost prema oštećeniku koji je pretrpio ozljedu (*žrtva*) i koji se nalazio *izvan vozila* mjerodavno je pravo države registracije vozila ako je oštećenik u toj državi imao svoje uobičajeno boravište (čl. 4. t. a) *treća alineja Hk iz 1971.*).

Žrtva je u ovom slučaju u pravilu pješak koji se kretao cestom ili pokraj nje. Ako je pješak imao svoje uobičajeno boravište u državi u kojoj se nalazi i mjesto prometne nezgode, primijenit će se *lex loci delicti commissi*. Međutim, ako je riječ (kao u ovom slučaju) o koincidenciji, pri čemu pješak žrtva ima uobičajeno boravište u državi u kojoj je predmetno vozilo registrirano, mjerodavno je pravo registracije vozila kao njihovo "zajedničko" pravo. Pravo registracije mjerodavno je za odgovornost prema oštećeniku (pješkaku žrtvi) kao osobi koja je "izravno" pretrpjela štetu, ali se primjenjuje i na "neizravno" oštećene kao što su uža obitelj ozlijeđenog ili poginulog pješaka.³⁰

Ako je u prometnoj nezgodi na cesti bilo *više oštećenih žrtava*, mjerodavno pravo za svakog oštećenika određuje se posebno (čl. 4. t. a) *posljednja reč. Hk iz 1971.*). To znači da će za oštećenike iz iste prometne nezgode vrijediti različito pravo, ovisno o njihovu uobičajenom boravištu: na jedne će se primjenjivati *lex loci*, a na druge *lex stabuli*. Takav naoko nelogičan i neprimjeren rezultat upućivanja opravdan je primjenom prava najuže veze. Kumulacija okolnosti uobičajenog boravišta oštećenika i mjesta registracije vozila čini taj pravni poredak, odnosno to pravo uže povezanim sa štetnim događajem od *lex loci*, dakle, od prava mjesta nezgode. *Arg. per analogiam*, ako oštećenik ima uobičajeno boravište u državi gdje se dogodila prometna nezgoda ili u nekoj drugoj državi, *lex loci delicti commissi* pravo je koje je u užoj vezi sa štetnim događajem od *lex stabuli*.³¹

³⁰ Usporedi Matić, *op. cit.* u bilj. 2, str. 88 – 89 i vidi Actes, *op. cit.* u bilj. 14, str. 209.

³¹ Usporedi Matić, *op. cit.* u bilj. 2, str. 89.

Ako su u prometnoj nezgodi na cesti bila *dva ili više vozila*, odredbe koje su navedene u čl. 4. t. a) primjenjuju se samo ako su *sva vozila registrirana u istoj državi* (čl. 4. t. b) Hk iz 1971.).

Primjer: Cestovna prometna nezgoda u kojoj su sudjelovala dva vozila registrirana u Hrvatskoj dogodila se u Sloveniji. Zbog toga je drugostupanjski hrvatski sud, umjesto prava mjesta u kojoj se dogodila predmetna prometna nezgoda, odredio mjerodavno pravo za izvanugovornu odgovornost za štetu po pravu mjesta registracije obaju vozila iz štetnog događaja i na temelju čl. 4. t. b) u svezi s čl. 4. t. a) Hk iz 1971. primijenio hrvatsko pravo, dakle, *lex loci stabuli*.³²

Ako je pak *jedno od više vozila iz prometne nezgode registrirano u drugoj državi*, bilo da je riječ o državi gdje se dogodila nezgoda ili u nekoj trećoj, primjenjuje se opće pravilo iz čl. 3. Konvencije, odnosno *lex loci delicti commissi*.

Međutim, u praksi se veoma često javlja pravna situacija u kojoj su uključena dva vozila, ali oštećeni putnici svoju tužbu podnose protiv vozača vozila u kojem su putovali.

Primjer: Cestovna prometna nezgoda dogodila se u Italiji, pri čemu je osobno vozilo registrirano u Austriji s putnicima koji su svi imali uobičajeno boravište u Austriji udarilo u parkirano vozilo koje je bilo registrirano u Italiji. Budući da u nezgodi sva vozila nisu imala isto mjesto registracije i različito od mjesta nastanka nezgode, jer je naletno vozilo imalo austrijske, a pasivno ("uključeno") vozilo talijanske registracijske oznake, ne može se primijeniti čl. 4. Konvencije te se na temelju čl. 3. Konvencije primijenio *lex loci delicti*, odnosno talijansko pravo.³³

Više vozila u prometnoj nezgodi dovodi i do mogućnosti postojanja više oštećenika, pa će tada biti mjerodavna razna prava kao npr. *lex stabuli* ako su oštećenici imali uobičajeno boravište u državi zajedničke registracije vozila, a na druge oštećenike *lex loci delicti* ako je npr. putnik imao uobičajeno boravište u državi u kojoj se dogodila prometna nezgoda ili npr. ako je pješak bio ozlijeđen na cesti ili kraj puta.³⁴

Ako su u nezgodi bile *osobe* koje su se na mjestu nezgode nalazile *izvan jednoga ili više vozila*, odredbe t. a) i t. b) čl. 4. Konvencije primjenjuju se samo ako su

³² Vidi presudu Županijskog suda u Varaždinu od 15. svibnja 2006., posl. br. Gž-1219/06-2, kojom je navedeni sud, pozivom na Hašku konvenciju iz 1971. umjesto prava države u kojoj se prometna nezgoda dogodila, a kako je prosudio prvostupanjski sud, primijenio *lex stabuli* kao pravo (naj)uže veze.

³³ Vidi presudu austrijskog Vrhovnog suda (OGH) od 21. svibnja 1989., Österreichische Entscheidungen zum internationalen Privat- und Verfahrensrecht 1983 bis 1987., Wien, 1991. (dalje u tekstu: IPRE 2), IPRE 2/90.

³⁴ Usporedi Matić, *op. cit.* u bilj. 2, str. 90. i vidi Actes, *op. cit.* u bilj. 14, str. 209.

sve navedene osobe imale uobičajeno boravište u državi registracije vozila. *Lex stabuli* primjenjivat će se i u slučaju ako su te osobe žrtve prometne nezgode (čl. 4. t. c) Hk iz 1971.).

Riječ je o dvjema osobama ili više osoba koje se nalaze na mjestu nezgode izvan vozila i koje su istodobno odgovorne za nezgodu. Ta osoba može biti isključivo odgovorna kao, npr. *pješak* koji nepropisno prelazi cestu, ili su suodgovorne zajedno s vozačem ili vozačima. *Osobe izočne s mjesta nezgode*, iako potencijalno odgovorne (vlasnici životinja koje su odlutale na cestu) ne ulaze u polje primjene ove odredbe te njihovo uobičajeno boravište nije relevantno za primjenu mjerodavnog prava. U slučaju nastanka štete na vozilu zbog životinje bez nadzora u pravilu se primjenjuje *lex stabuli*.³⁵Ako je pak neki drugi oštećenik pretrpio osobnu štetu, a njegovo uobičajeno boravište je u nekoj drugoj državi, a ne u državi registracije vozila, pod uvjetom da je riječ o putniku u vozilu ili o osobi izvan vozila na mjestu nezgode, na odgovornost prema njemu primjenjuje se, na temelju čl. 3. Hk iz 1971., *lex loci delicti commissi*.

3.3.3. Šteta na stvarima – čl. 5. Konvencije

Pod konvencijskim izrazom štete na stvarima obuhvaćeno je određivanje mjerodavnoga prava za odgovornost za štetu nastalu na stvarima izuzev vozila.

Na odgovornost za štetu na stvarima koje su se prevozile u vozilu, a pripadaju putniku ili su mu bile povjerene, mjerodavno je pravo koje je na temelju čl. 3. i 4. Konvencije mjerodavno (i) za odgovornost za štetu prema putniku (čl. 5. st. 1. Konvencije).

Hk iz 1971. primjenjuje se i na stvari koje su se nalazile i na vozilu, a izbjegavajući kvalifikaciju vlasništva i posjeda stvari primjenjuje se i na stvari trećih osoba povjerenih oštećeniku da ih preveze ako su se one nalazile s njime u vozilu u trenutku nastanka štete. Konvencija se neće primijeniti na gubitak ili oštećenje stvari ako nije došlo do cestovne prometne nezgode. U takvim okolnostima (npr. gubitak prtljage) uređuje se primjenom pravila o odgovornosti vozara u cestovnom prometu.

Na odgovornost za štetu na stvarima koje su se prevozile u vozilu, a pripadaju vlasniku ili trećim osobama koje se ne nalaze u vozilu mjerodavno je pravo koje je na temelju čl. 3. i 4. Konvencije mjerodavno (i) za odgovornost za štetu prema vlasniku vozila (čl. 5. st. 2. Hk iz 1971.).

³⁵ Usporedi Matić, *op. cit.* u bilj. 2, str. 90. i vidi Actes, *op. cit.* u bilj. 14, str. 210.

Ako je, dakle, riječ o stvarima koje pripadaju vlasniku ili trećim osobama koje se nalaze izvan vozila, a povjerene su vozaču, vozaču ili vlasniku vozila, dakle, ne pripadaju ili nisu povjerene putniku u vozilu, predleži primjena čl. 3. i 4. Konvencije. Ako su vozar ili vlasnik vozila istodobno i putnici u vozilu, na njihove ili njima povjerene stvari primjenjuje se čl. 5. st. 1. Konvencije.

Na odgovornost za štetu koja je nanesena stvarima koje se nalaze izvan vozila mjerodavno je pravo mjesta gdje se dogodila prometna nezgoda.

Ako je pak riječ o šteti nanesejnoj osobnim stvarima oštećenika žrtve, koji se nalazio izvan jednog ili više vozila, mjerodavan je *lex stabuli*, ako je on mjerodavan i za odgovornost prema oštećeniku, u smislu čl. 4. Konvencije, dakle, kada oštećenik ima uobičajeno boravište u državi registracije vozila (čl. 5. st. 3. Hk iz 1971.).

Na temelju navedene odredbe, dakle, primijenit će se *lex loci delicti commissi* u situaciji kada se odgovornost za štetu odnosi na štetu nanesenu stvarima koje se nalaze izvan vozila, kao npr. šteta nastala zbog slijetanja vozila s ceste na ogradi, u vrtu, voćnjaku ili na kući.

Međutim, ako je riječ o štetnom događaju u kojemu je šteta nastala na osobnim stvarima oštećenika koje se nalaze izvan jednog ili više vozila, budući da je za odgovornost prema takvom oštećeniku koji je imao svoje uobičajeno boravište u državi registracije vozila mjerodavan *lex stabuli*, pravo mjesta registracije vozila treba biti mjerodavno i za odgovornost za štetu na oštećenikovim stvarima. Ako pak oštećenik u toj situaciji nije imao uobičajeno boravište u mjestu registracije vozila, tada predleži primjena *lex loci delicti commissi*, dakle i na odgovornost za štetu na njegovim osobnim stvarima. Pojam "osobne stvari oštećenika" treba *arg. per analogiam* ex čl. 5. st. 1. Konvencije tumačiti ne samo u smislu stvari koje je oštećenik imao sa sobom u času nezgode i na mjestu nezgode, već i na one koje su mu bili povjerene i koje je imao sa sobom.³⁶

3.4. Neregistrirana vozila ili vozila s više registracija – čl. 6. Konvencije

Za vozila koja nisu registrirana ili su registrirana u više država umjesto prava države registracije vozila primjenjuje se pravo države u kojoj su uobičajeno smještene. To će se isto pravo primijeniti ako vlasnik, posjednik (detentor) ili vozač nemaju u vrijeme cestovne prometne nezgode svoje uobičajeno boravište u državi registracije vozila (čl. 6. Hk iz 1971.).

Ova odredba omogućuje da se zbog činjenice što vozilo nije registrirano, pa i onda ako registracija vozila uopće nije potrebna ili je zbog višestrukog osiguranja

³⁶ Usporedi Matić, *op. cit.* u bilj. 2, str. 92 i vidi Actes, *op. cit.* u bilj. 14, str. 211.

tu poveznicu otežano odrediti, umjesto prava države registracije vozila primijeni *mjerodavno pravo* na temelju kriterija *uobičajenog smještaja predmetnog vozila*.³⁷

Druga rečenica čl. 6. Haške konvencije iz 1971. primjenjuje se u praksi ako je registracija vozila u državi registracije samo formalna i nema stvarne veze s pripadnošću vozila s pravnim poretkom države registracije vozila. To je slučaj kada vozilo ima carinske registracijske tablice ili je riječ o vojnom vozilu druge zemlje koje ima privremene registracije zemlje dok se nalazi na njezinu području kao i slučaju kada vozilo ima privremenu "međunarodnu" tablicu ili ako turist u nekoj stranoj državi kupi vozilo, s tim da se vraća u svoju državu.³⁸

3.5. Prometna i sigurnosna pravila – čl. 7. Konvencije

Bez obzira na mjerodavno pravo, pri odlučivanju o odgovornosti za štetu *uzimaju se u obzir* prometna i sigurnosna pravila koja su na snazi u mjestu i u vrijeme prometne nezgode (*čl. 7. Hk iz 1971.*).

U pravilu će se za sudar dvaju vozila registriranih u Hrvatskoj, koji se dogodio u Engleskoj ili Irskoj, za pitanje protupravnosti uzeti u obzir pravilo o vožnji lijevom stranom ceste.³⁹ Ali, na temelju navedene odredbe čl. 7. Hk iz 1971., pitanje protupravnosti određene pravne radnje (ili propusta) koje je dovelo do cestovne prometne nezgode neće se prosuđivati isključivo po pravu (propisima) koji su na snazi (u vrijeme i) u mjestu gdje se nezgoda dogodila, već će se za odgovornost za štetu uvažavati i prometna i sigurnosna pravila *lex stabuli*, odnosno prava države registracije vozila, naravno, ako ne predleži primjena *lex loci delicti commissi*. To znači da čl. 7. Hk iz 1971. iznimno za ocjenu protupravnosti pravnoga čina odnosno štetne radnje dopušta i primjenu odredaba *legis stabuli* umjesto uobičajene primjene *legis loci delicti commissi*, pa čak i u slučaju ako su pravila države registracije vozila stroža. Konvencija, naime, polazi od konstatacije da su prometna i sigurnosna pravila u državama strankama različita, iz čega slijede i različite pravne sankcije koje se u određenim slučajevima u nekim državama (čak) ne izriču. Ako su npr. u državi u kojoj se dogodila cestovna prometna nezgoda tek preporučena svjetla protiv magle, a u državi registracije vozila su ona obvezatna, sudac ili arbitar će u tom slučaju moći primijeniti strože pravilo o dužnosti upotrebe svjetala protiv magle ako su oba vozila registrirana u

³⁷ Engl. *habitually stationed*, franc. *le stationnement habituel*, njem. *gewöhnliche Standort*.

³⁸ Usporedi Matić, *op. cit.* u bilj. 2, str. 92 i vidi Actes, *op. cit.* u bilj. 14, str. 211.

³⁹ Usporedi Siehr, *op. cit.* u bilj. 5, str. 369.

državi s takvim strožim prometnim i sigurnosnim pravilima.⁴⁰ Međutim, pravo države registracije vozila nikada se neće primijeniti ako je riječ o dopuštenoj brzini kretanja vozila na određenom dijelu ceste. Dakle, *propisi o ograničenju brzine kretanja vozila na mjestu gdje se dogodila nezgoda uvijek će se prosuđivati po legi loci delicti*, pa i onda kada je mjerodavan *lex stabuli*. Stoga je važno da primjena čl. 7. Konvencije ne rezultira neprikladnim rezultatima ako sudac ili arbitar primjenjuje prometna i sigurnosna pravila po pravu mjesta registracije vozila.⁴¹

4. POLJE PRIMJENE MJERODAVNOG PRAVA – ČL. 8. KONVENCIJE

Haška konvencija iz 1971., izuzev pravnih pitanja navedenih u čl. 2. Konvencije, načelno se primjenjuje na sva pitanja odgovornosti za štetu nastalu kao posljedica cestovne prometne nezgode. To je načelo jedinstvene mjerodavnosti prava jer je institut tzv. cijepanja prava općenito inkompatibilan s deliktним statutom. To je kasnije i potvrđeno (*arg. ex* čl. 14. Rim II).

Ipak, Konvencija navodi da se mjerodavno pravo “osobito” primjenjuje na sljedeća pitanja:

- 1) osnovu i opseg odgovornosti
- 2) razloge za oslobođenje od odgovornosti, ograničenje odgovornosti i podjelu odgovornosti
- 3) postojanje i prirodu štete koja se može naknaditi
- 4) vrstu i opseg naknade štete
- 5) može li se ustupiti pravo na naknadu ili naslijediti
- 6) koje osobe imaju pravo na naknadu štete koju su osobno pretrpjele
- 7) odgovornost nalogodavca za postupke njegova zastupnika ili poslodavca za njegova radnika
- 8) zastaru i gubitak prava protekom vremena, uključujući početak, prekid i privremene odgode (suspencije) tih rokova (*čl. 8. Hk iz 1971.*).

Iz stilizacije čl. 8. Konvencije, pogotovo izraza *osobito*, razvidno je da se osim na *egzemplifikativno* (primjerice) *navedena pitanja* mjerodavno pravo primjenjuje i na neka druga po ocjeni suca ili arbitra prikladna pitanja deliktного statuta.⁴²

⁴⁰ Takav će se kriterij ili obrazac razmišljanja primijeniti i ako postoji pravilo o zamjeni vozača nakon npr. pet stotina kilometara vožnje, odnosno vožnje jednoga vozača određenog broja sati u jednom danu.

⁴¹ Vidi Matić, *op. cit.* u bilj. 2, str. 92 i 93.

⁴² Usporedi Matić, *op. cit.* u bilj. 2, str. 93.

Iz tumačenja čl. 8. t. 6. Hk iz 1971. razvidno je da Konvencija pod sintagmom “osobe koja ima pravo na naknadu štete” određuje *ne samo* “izravno oštećeni”, odnosno “osobe koje su izravno pretrpjele štetu”, *već* su to i “neizravno oštećeni” (također se koriste i izrazi “indirektno oštećeni” ili “sekundarne žrtve”).⁴³ To su npr. članovi uže obitelji žrtve prometne nezgode koja je bila ozlijeđena ili je u prometnoj nezgodi smrtno stradala te je takav uži član obitelji ostao bez dijela dotadašnjeg uzdržavanja ili cjelokupnog takvoga uzdržavanja.⁴⁴ Neizravno oštećeni su u pravilu malodobna djeca kao i ona koja se redovito školuju, udovice stradalih ili njihovi roditelji koje je stradala osoba uzdržavala.⁴⁵ Zahtjev za naknadu štete koju su zatražile navedene osobe prosuđivat će se po pravu koje je mjerodavno za zahtjeve izravno oštećene osobe koja je bila putnik u vozilu.⁴⁶

Na analogan način tumači se i važeća odredba čl. 15. t. f) Uredbe Rim II, što potvrđuje i sudska praksa Suda EU-a, koji je utvrdio da je štetu koju je pretrpio neizravno oštećeni zbog smrti bliske osobe stradale u cestovnoj prometnoj nezgodi potrebno prosuditi kao indirektnu posljedicu tog štetnog događaja. Budući da je mjesto nastanka sekundarnih (indirektnih) posljedica na temelju čl. 4. st. 1. Uredbe Rim II nerelevantno za određivanje deliktnog statuta, potrebno je i na indirektno oštećenu osobu (žrtvu) primijeniti pravo koje je mjerodavno ili bi bilo mjerodavno i za izravno (primarno) oštećenu osobu.⁴⁷

5. IZRAVNA TUŽBA – ČL. 9. KONVENCIJE

U razvijenim privatnopravnim odnosima uobičajeno je postojanje osiguratelja koji će naknaditi štetu oštećeniku, ponekad i na temelju izravne tužbe oštećenoga. Pri tome je potrebno bilo odrediti mjerodavno pravo po kojem će se taj zahtjev ili tužba prosuđivati.

⁴³ Usporedi Kadner Graziano, *op. cit.* u bilj. 1, str. 1724 – 1725.

⁴⁴ Usporedi Kadner Graziano, Th., *Europäisches Internationales Deliktsrecht*, Mohr Siebeck, Tübingen, 2003., str. 129 i 136.

⁴⁵ Vidi sudsku praksu austrijskog Vrhovnog suda (OGH) u presudi od 19. studenog 1986., IPRE 2/93., zatim u presudi OGH-a od 1. ožujka 1988., Österreichische *Entscheidungen zum internationalen Privat- und Verfahrensrecht 1988 bis 1990*, Wien, 1994. (dalje u tekstu: IPRE 3), IPRE 3/67 te u presudi austrijskog Vrhovnog suda od 22. studenog 1988., IPRE 3/70 te presudi OGH-a od 30. kolovoza 1989., IPRE 3/73 i IPRE 3/74.

⁴⁶ Usporedi Essén, E. W., *Rapport explicatif*, u: *Conférence de La Haye de droit international privé, Actes et documents de la Onzième session*, 7 au 26 octobre 1968, Tome III, Accidents de la circulation routière, str. 213, uz čl. 8. t. 6. Hk iz 1971.

⁴⁷ Vidi presudu Europskog suda od 10. prosinca 2015., Case C-350/14. u predmetu *Florin Lazar c/a SpA*.

Na temelju odredaba Konvencije oštećenici imaju pravo izravne tužbe protiv osiguratelja odgovorne osobe, ako im to pravo priznaje pravni poredak čije se odredbe primjenjuju na temelju čl. 3., 4. ili 5.

Ako pravo države registracije vozila koje se primjenjuje na temelju čl. 4. i 5. Konvencije ne predviđa pravo izravne tužbe, ono se ipak može ostvariti ako to dopušta unutarnje pravo države u kojoj se dogodila prometna nezgoda.

Ako ni jedno od navedenih prava ne dopušta pravo na tužbu, ono se može ostvariti ako ga predviđa pravo koje je mjerodavno za ugovor o osiguranju (čl. 9. *Hk iz 1971.*).

Čl. 9. st. 1. Konvencije koji uvodi institut izravne tužbe odredbom o *primarno* mjerodavnom pravu ovlašćuje oštećenika uputiti zahtjev ili podnijeti izravnu tužbu protiv osiguravatelja ako im to pravo priznaju pravni poredci određeni na temelju čl. 3. do 5. Konvencije. Međutim, ako *lex stabuli* koji se primjenjuje na temelju čl. 4. i 5. Konvencije ne predviđa izravnu tužbu, *podredno* će oštećenik imati to pravo ako je ono određeno na temelju *legis loci delicti commissi* (čl. 9. st. 2.). Ako pak ni pravo države registracije vozila ni pravo mjesta gdje se dogodila nezgoda ne dopuštaju izravnu tužbu, *podredno* će se primijeniti pravo koje je mjerodavno za ugovor o osiguranju, ako ono ovlašćuje oštećenika poduzeti tu pravnu radnju.

Dakle, čl. 9. Haške konvencije iz 1971. sadržava kolizijska pravila koja se temelje na jednom primarnom i dva supsidijarna kolizijska pravila.⁴⁸ Dodatno i još preciznije tumačenje čl. 9. Konvencije dala je i austrijska sudska praksa.

Primjer: U cestovnoj prometnoj nezgodi koja se za vrijeme povratka s godišnjeg odmora dogodila u Turskoj došlo je do sudara osobnog vozila registriranog u Austriji i kamiona registriranog u Turskoj, pri čemu je vozač osobnog automobila smrtno stradao, a vozačev sin kao suvozač bio je ozlijeđen. Obojica su imala uobičajeno boravište u Austriji. Ozlijeđeni suvozač iz osobnog automobila podnio je austrijskom sudu protiv austrijskog osiguratelja štetnika tužbu radi naknade obične štete, neimovinske štete ("bolnine") te zahtjev za određivanje odgovornosti osiguratelja za naknadu buduće štete (kasnije i trajne posljedice)

⁴⁸ Međutim, Matić ističe da su odredbe čl. 9. Konvencije "samo prividno postavljene supsidijarno, ali se u stvari primjenjuju alternativno, barem što se tiče postojanja same mogućnosti postojanja zahtjeva, premda ne i za sadržaj i rokove zahtjeva". Ipak je potrebno naglasiti da i Matić drži da oštećenik pri tome neće moći izabrati za njega najpovoljnije pravo, ako je npr. riječ o roku u kojem se mora postaviti zahtjev ili podnijeti tužbu ili ispuniti druge pretpostavke na kojima se taj zahtjev temelji. U takvom slučaju oštećenik mora postaviti zahtjev za izravnu tužbu protiv osiguratelja po redoslijedu koji mjerodavno pravo predviđa i određuje Konvencija.

izašle iz iste prometne nezgode.⁴⁹ Primijenivši na temelju čl. 3. Hk iz 1971. pravo mjesta nastanka štete, u predmetu tursko pravo, austrijski prvostupanjski sud je tužitelju na temelju čl. 92. turskog Zakona o cestovnim nezgodama dosudio samo običnu štetu jer je neimovinska šteta sukladno navedenoj zakonskoj odredbi u odnosu na osiguratelja štetnika bila isključena.

U nastavku postupka austrijski prizivni sud potvrdio je prvostupanjsku presudu u dijelu kojim se tužitelju dosuđuje naknada obične štete i donio djelomičnu presudu, a u ostalom dijelu tužbenog zahtjeva poništio je prvostupanjsku presudu i predmet vratio na ponovno odlučivanje. Zatim je dopustio reviziju protiv djelomične presude, ali je odbio zahtjev protiv odluke o poništenju.⁵⁰

Odlučujući o reviziji, austrijski ju je Vrhovni sud dopustio, odlučivši da je osnovana te na temelju razloga razmatranih u obrazloženju ukinuo djelomičnu presudu prvostupanjskog i prizivnog suda i predmet vratio prvonavedenom sudu na ponovno odlučivanje te pri tome istaknuo – u ponovljenom postupku bit će potrebno utvrditi postoji li te, ako postoji, u kojoj visini je na temelju turskoga prava u smislu čl. 3. Hk iz 1971. osnovan zahtjev tužitelja protiv vozača radi naknade štete. Nakon toga moguće je takav zahtjev podnijeti i direktno protiv osiguratelja štetnika. Na temelju obrazloženja te presude razvidno je da odredba čl. 9. Haške konvencije iz 1971. ne isključuje mjerodavno pravo koje na temelju ugovora o osiguranju ima osiguranik (štetnik) u odnosu na opseg odgovornosti za štetu koju (ugovorom) pokriva osiguratelj. Navedenom presudom *austrijski Vrhovni sud zaključuje* da se na temelju čl. 9. Konvencije određuje može li oštećenik na temelju odredaba deliktneog statuta svoje zahtjeve za naknadu štete izravno uputiti osiguratelju štetnika. Istom presudom također se određuje da se pitanje u kojem opsegu (obujmu) je osiguratelj obvezan pokriti štetu (koju je počinio štetnik kao njegov sukontrahtent) prosuđuje na temelju statuta za sklopljeni ugovor o osiguranju⁵¹, dakle, po mjerodavnom pravu za taj ugovor.⁵²

Za razliku od čl. 9. Haške konvencije iz 1971. *Uredba Rim II* je u uređenju pitanja izravne tužbe protiv osiguravatelja odgovorne osobe prihvatila potpuno alternativno upućivanje na mjerodavno pravo (čl. 18.). Takvo “zakonodavno” uređenje je sigurno pravno bolje s aspekta izvanugovorne odgovornosti za štetu

⁴⁹ Usporedi t. 1. i 2. presude austrijskog Vrhovnog suda (OGH) od 26. siječnja 2017. – 2 Ob 50/16s, IPRax, 2018., str. 274.

⁵⁰ Usporedi t. 6. presude austrijskog Vrhovnog suda (OGH) od 26. siječnja 2017. – 2 Ob 50/16s, IPRax, 2018., str. 274.

⁵¹ Vidi Heindler, F., *Der Direktanspruch bei internationalen Straßenverkehrsunfällen*, IPRax, 2018., str. 280.

⁵² Usporedi t. 10. i t. 25. do 27. presude austrijskog Vrhovnog suda (OGH) od 26. siječnja 2017. – 2 Ob 50/16s, IPRax, 2018., str. 275 – 276.

jer kraćim putem oštećeničke dovodi do predvidljivog ishoda rješenja spora. Povijesno se ipak prisjetimo da je alternativno mjerodavno pravo u slučaju izravne tužbe protiv osiguravatelja prethodno u čl. 141. odredio švicarski ZMPP-a iz 1987.

6. JAVNI POREDAK – ČL. 10. KONVENCIJE

Haška konvencija iz 1971., kao i druge haške konvencije o mjerodavnom pravu iz druge polovice prošloga stoljeća, dopušta nadležnom tijelu primjene odbiti primjenu mjerodavnog prava određenog na temelju svojih odredaba samo ako je ono “očito” protivno javnom poretku (čl. 10. Hk iz 1971.). Tu formulaciju iz odredaba haških konvencija o mjerodavnom pravu preuzeo je u svoje pravne norme i EUMPP, uvrstivši ga i u odredbe o mjerodavnom pravu (čl. 21. Uredbe Rim I te čl. 26. Uredbe Rim II i čl. 35. Uredbe o nasljeđivanju), te u odredbe europskog građanskog procesnog prava (čl. 45. st. 1. t. a) BU I bis).

Javni poredak potrebno je, dakle, tumačiti restriktivno odnosno usko.⁵³ Samo ako bi primjena mjerodavnog prava određenog na temelju odredaba Konvencije ugrozila temeljne vrijednosti domaćeg pravnog poretka, primjena stranoga mjerodavnog prava bit će isključena. Sama različitost polaznog i mjerodavnog prava nije dovoljna za aktiviranje zaštitnog mehanizma javnog poretka, već mora postojati ocjena da bi primjena stranog mjerodavnog prava imala neprihvatljiv materijalnopравни učinak u domaćem pravnom poretku, odnosno da bi učinak primjene odredaba *legis causae* bio protivan odredbama *legis fori*. Austrijska sudska praksa u predmetima u kojima su protiv oštećenika postavljeni odštetni zahtjevi s naslova naknade neimovinske štete, a koje mjerodavno pravo ne poznaje i stoga ne dosuđuje u rješavanju izvanugovornih obveza, ne vidi pravnu osnovu za primjenu instituta javnog poretka iz čl. 10. Hk iz 1971.⁵⁴ Na taj je način presudio i austrijski prvostupanjski sud u opisanoj cestovnoj prometnoj nezgodi iz 2014. u Istanbulu u Turskoj.⁵⁵ Primijenivši na temelju čl. 3. Haške konvencije iz 1971. pravo mjesta nastanka štete, u predmetu tursko pravo, austrijski prvostupanjski sud je tužitelju na temelju čl. 92. turskog Zakona o cestovnim nezgodama dosudio samo običnu štetu jer je neimovinska šteta sukladno navedenoj zakonskoj odredbi u odnosu na osiguratelja štetnika

⁵³ Usporedi presudu austrijskog Vrhovnog suda (OGH) od 28. ožujka 2012. – 2 Ob 9/12f, ZfRV-LS 2012., str. 175.

⁵⁴ Usporedi presudu austrijskog Vrhovnog suda (OGH) od 4. studenog 2004. – 2 Ob 237/04y, ZVR 2005., str. 160.

⁵⁵ Vidi (primjer) u ovome dijelu rada *supra*, pod 5. (čl. 9. Hk iz 1971.).

bila isključena. Budući da na temelju austrijske sudske prakse razlika u opsegu odgovornosti za štetu u stranom i austrijskom pravu nije razlog za primjenu instituta javni poredak, prvostupanjski austrijski sud primijenio je tursko pravo iako je ono isključivalo nematerijalnu štetu kao i naknadu buduće štete u vidu kasnijih i trajnih posljedica.⁵⁶

Ipak, u teoriji MPP-a prihvaća se sljedeće načelno stajalište: ako bi zahtjev za naknadu neimovinske štete, bez obzira na utvrđenu odgovornost i vidljivu značajnu trajnu štetu koja postoji na temelju odredaba *legis fori*, ipak bio negiran primjenom odredaba *legis causae*, u pojedinim slučajevima može doći u obzir primjena javnog poretka iz čl. 10. Konvencije. Dakle, javni poredak ne može se paušalno isključiti ako (*in casu*) u određenom predmetu učinak primjene (stranog) mjerodavnog prava očito proturječi temeljnim vrijednostima (*legis fori*) prava suda.

Načelno, pak, pa tako onda i u čl. 10. Konvencije, javni poredak treba tumačiti tako da se u okviru mjerodavnog odštetnog prava postigne "umjerenost u upotrebi iznimaka"⁵⁷ kao opće prepoznato i predvidivo ponašanje sudaca svih država stranaka Konvencije ako bi se i oni našli u poziciji zaštite temeljnih vrijednosti svojega pravnog poretka. Drukčija odnosno šira primjena javnoga poretka imala bi protivan učinak koji ne bi pogodovao međunarodnom pravnom prometu.

7. NEJEDINSTVENI PRAVNI POREDCI – ČL. 12. DO 14. KONVENCIJE

U složenim državama odnosno državama s nejedinstvenim pravnim poredcima pitanje mjerodavnog prava za izvanugovornu odgovornost za štetu u cestovnim prometnim nezgodama dodatno je pravno pitanje koje zahtijeva preciznost kolizijskopравnih odnosno interlokalnih, pa i interpersonalnih, pravnih rješenja.

Zbog toga Haška konvencija iz 1971. određuje da će svaka teritorijalna jedinica u državi koja nema jedinstveni pravni ustroj, radi primjene čl. 2. do 11. Konvencije, biti izjednačena s državom, ako ta jedinica ima svoj vlastiti pravni ustroj na području građanske izvanugovorne odgovornosti u pogledu cestovnih prometnih nezgoda (*čl. 12. Hk iz 1971.*).

⁵⁶ Usporedi t. 4. presude austrijskog Vrhovnog suda (OGH) od 26. siječnja 2017. – 2 Ob 50/16s, IPRax, 2018., str. 274.

⁵⁷ Usporedi Batiffol, P., *Rapport explicatif*, u: *Conférence de La Haye de droit international privé*, Actes et documents de la Neuvième session, Tome III, 1960., str. 170.

Tom odredbom Konvencije određeno je kako riješiti interlokalni sukob zakona kada je stranka Konvencije država s nejedinstvenim pravnim poretkom ili kada se upućuje na primjenu njezina prava. Dakle, upućivanje na interlokalna pravila složene države, ako i postoje, suvišno je.⁵⁸ Takav konvencijski način određivanja mjerodavnog prava olakšan je time što su opće pravilo (mjesto gdje se dogodila nezgoda) i ostale poveznice na temelju kojih se primjenjuje pravo najuže veze, vezane također za mjesto (mjesto registracije vozila kao i mjesto uobičajenog boravišta oštećenika) i mogu se i u državi s nejedinstvenim pravnim poretkom jednostavno i precizno odrediti.

Država stranka Konvencije koja nema jedinstveni pravni ustroj nije obvezatna primjenjivati Hašku konvenciju iz 1971. ako je riječ o nezgodama koje su se dogodile na njezinu području i u kojima su sudjelovala samo vozila registrirana u teritorijalnim jedinicama te države (*čl. 13. Hk iz 1971.*).

Ako je, dakle, riječ o *unutarnjem slučaju*, odnosno o prometnoj nezgodi na području države stranke uz sudjelovanje samo vozila registriranih u ustrojbenim jedinicama složene države, *Konvencija se neće primjenjivati*.

Država koja nema jedinstveni pravni ustroj može u trenutku davanja pristanka da bude vezana Haškom konvencijom iz 1971. izjaviti da Konvencija obuhvaća sve njezine teritorijalne ustrojbene jedinice ili samo jednu ili više njih te može u svako doba izmijeniti tu izjavu dajući novu.

Te se izjave priopćuju Ministarstvu vanjskih poslova Nizozemske i izričito naznačuju pravne (ustrojbene) sustave na koje se ova Konvencija primjenjuje (*čl. 14. Hk iz 1971.*).

To je "federalna klauzula" na temelju koje može postupati složena država ako je država stranka Konvencije, a riječ je npr. o saveznoj (federalnoj) državi koja nema ustavnopravnih ovlasti sklapati međunarodne ugovore u pitanjima koja su u isključivoj nadležnosti njezine federalne jedinice. Sve relevantne činjenice vezane uz ustrojbene teritorijalne jedinice i složenu državu kao stranku Konvencije trebaju biti vidljive iz isprava, notifikacija i priopćenja pohranjenih kod nizozemskog Ministarstva vanjskih poslova kao depozitara Konvencije.

8. ODNOS HK IZ 1971. PREMA DRUGIM KONVENCIJAMA

Konvencija određuje da ona nema prednost pred drugim konvencijama kojih su stranke postale ili će postati države ugovornice ove Konvencije, kojima se za posebna područja uređuje građanska izvanugovorna odgovornost koja nastane iz cestovne prometne nezgode (*čl. 15. Hk iz 1971.*).

⁵⁸ Usporedi čl. 10. st. 1. HZMPP-a.

Primjer takve moguće iznimke je Konvencija o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom iz 1956. (CMR), koje je Republika Hrvatska postala strankom 8. listopada 1991.⁵⁹ Odredbe CMR-a o izvanugovornoj odgovornosti za štetu primjenjivat će se u svim državama strankama te Konvencije u okviru njezina polja primjene, pa i onda ako je i država čiji sud odlučuje u sporu postala strankom Hk iz 1971.

Na temelju dosad navedenog u ovome poglavlju razvidno je da odredbe Hk iz 1971. ne sadržavaju stranačku autonomiju kao poveznicu. Zbog toga u nastavku rada želimo objasniti i to pitanje.

9. SMIJU LI STRANKE U GRAĐANSKOM ODŠTETNOM SPORU U KOJEM PREDLEŽI PRIMJENA HK IZ 1971. IZABRATI MJERODAVNO PRAVO?

Odgovor na to pitanje može dati već općepravni i povijesni kontekst poveznice stranačka autonomija. Navedena poveznica krajem šezdesetih, kada je nastala Haška konvencija iz 1971., nije u poredbenom MPP-u imala tako široko polje primjene kao što ga ima danas (2019.). Također je nezaobilazna i činjenica da se stranačka autonomija nalazi utkana u opće odredbe deliktneog statuta, odnosno mjerodavnog prava za izvanugovornu odgovornost za štetu u Uredbi Rim II iz 2007. (čl. 14.).

Nakon donošenja Haške konvencije iz 1971. brojna su nacionalna zakonodavstva mnogih država u svoje autonomno MPP uvrstila stranačku autonomiju. Tako npr. austrijski ZMPP iz 1978. (§ 35. st. 1.), litavski Građanski zakon u verziji iz 1994. (čl. 620. st. 2. reč. 1.), lihtenštajnski ZMPP iz 1996. (čl. 39. st. 1.), njemački ZMPP iz 1999. za štetne događaje (čl. 42.), nizozemski ZMPP za štetne događaje iz 2001. (čl. 6.). U nekim se državama stranačka autonomija afirmirala kroz sudsku praksu i time doprinijela stvaranju običajnog prava koje poznaje i priznaje volju stranaka kao poveznicu deliktneog statuta.

Primjer (1): Dva Francuza sudarila su se vozeći motor i automobil u Džibuti. U Francuskoj su obojica, jedan protiv drugoga, podnijeli tužbe i umjesto primjene nepoznatog prava određenog na temelju *lex loci delicti commissi* izabrali su francusko odštetno pravo.⁶⁰

⁵⁹ Vidi Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 1/1992.

⁶⁰ Vidi presudu francuskog Kasacijskog suda (*Cour de Cassation*) od 19. travnja 1988. u predmetu *Roho c/a Caron et autres*, Rev. Crit. DIP, 1989., str. 68 te presudu (prije donošenja belgijskog ZMPP-a iz 2004.) belgijskog Kasacijskog suda (*Hof van Cassatie*) od 29. travnja 1996., Rechtsk. Weekbl., 1996./1997., str. 812.

Primjer (2): Automobil nizozemskih registracijskih oznaka sudario se u Turskoj s automobilom tužitelja koji je imao uobičajeno boravište u Njemačkoj. Pred nadležnim nizozemskim sudom stranke su u suglasju zatražile primjenu nizozemskog odštetnog prava.⁶¹

Austrijska sudska praksa⁶², kao i belgijska sudska praksa prije donošenja belgijskog ZMPP-a iz 2004.⁶³, također su izričito dopustile primjenu *lex autonomiae* u rješavanju sporova u kojima predleži primjena Hk iz 1971.

Imajući u vidu sve navedeno o primjeni mjerodavnog prava koje su stranke u suglasju izabrale, možemo zaključiti da bi u sadašnjem trenutku razvitka MPP-a negirati primjenu stranačke autonomije u određivanju mjerodavnog prava za cestovne prometne nezgode značilo i reteriranje od dosegnutog stupnja razvitka suvremenog MPP-a. Uzimajući u obzir razna ograničenja koja u primjeni stranačke autonomije mogu prihvatiti države stranke Haške konvencije iz 1971., kao npr. samo izričito ugovoreno mjerodavno pravo (dakle, ne i prešutno očitovanu volju), samo nakon štetnog događaja ugovoreno mjerodavno pravo, samo izbor odredaba *legis fori* te imajući u vidu da izborom mjerodavnog prava oštećenik i štetnik ne mogu ograničiti prava trećih, plediramo za široku primjenu *lex autonomiae* jer ona udovoljava i općeprihvaćenim pravnim načelima MPP-a, a to su predvidivost i elastičnost u određivanju mjerodavnoga prava, što istodobno pospješuje i opći zahtjev za postizanjem pravne sigurnosti.

Ako, pak, stranačku autonomiju stavimo u kontekst nedovoljne unificiranosti odredaba deliktnog statuta na području EU-a i time nedovoljnog sprečavanja mogućnosti *forum shoppinga*, dobivamo dodatni razlog *in favorem* izbora mjerodavnog prava za cestovne prometne nezgode.

10. MOGUĆNOST *FORUM SHOPPINGA* ODNOSNO *LEX SHOPPINGA*

Iz dosadašnjeg rada razvidna je podijeljenost država članica EU-a glede primjene triju različitih pravnih izvora u pokušaju unifikacije mjerodavnog prava za izvanugovornu odgovornost za štetu u slučajevima cestovnih prometnih nezgoda. Činjenica da na području EU-a trinaest država članica EU-a

⁶¹ Vidi presudu nizozemskog Okružnog suda (*Arrondissements-rechtbank – Rb*) u Arnheimu od 11. srpnja 1985., NIPR, 1986., Nr. 292.

⁶² Vidi presudu austrijskog Vrhovnog suda (OGH) od 26. siječnja 1996., ZfRV, 1996., str. 212.

⁶³ Vidi presudu belgijskog Kasacijskog suda od 29. travnja 1996., Rechtsk. Weekbl., 1996./1997., str. 812.

primjenjuje Hk iz 1971., četrnaest (uključujući UK) Uredbu Rim II, a Danska autonomno nacionalno MPP, dovodi i do različitih ne samo materijalnopravnih već i kolizijskopravnih rješenja za cestovne prometne nezgode. Na takvu (ne) predvidljivost ishoda parničnih postupaka u navedenim predmetima dodatno mogu utjecati i različite odredbe o međunarodnoj sudskoj nadležnosti. Tu tvrdnju možemo ilustrirati sljedećim *primjerom*:

Cestovna prometna nezgoda dogodila na regionalnoj (županijskoj) cesti u Njemačkoj (njem. *Landesstraße*) tako što je vozač (*Kieger*) osobnog automobila s uobičajenim boravištem u Francuskoj, protivno cestovnim prometnim pravilima, pretjecao kamion s prikolicom, dok su se u drugom osobnom vozilu, koje je dolazilo iz suprotnog smjera, vozila dva brata, obojica s uobičajenim boravištem u Francuskoj. Vozač toga drugog auta (*Jean-Piere Amigues*) izbjegavajući sudar bio je prisiljen naglo zakočiti uslijed čega se njihovo vozilo otklizalo i zabilo u kamion s prikolicom, pri čemu je jedan brat (*Bernard Amigues*) poginuo, a drugi zadobio teške ozljede. Oba osobna vozila bila su registrirana u Francuskoj, a kamion je imao njemačku registraciju. Preživjeli brat i otac stradalog brata (*Amigues*) podnijeli su tužbu protiv vozača (*Kiegera*) drugog osobnog vozila sa zahtjevom za naknadu imovinske i neimovinske štete zbog gubitka bliske osobe. Ova posljednja naknađuje se po francuskom pravu⁶⁴, ali ne i po njemačkom pravu.⁶⁵

U navedenom predmetu francuski Kasacijski sud u svojoj je presudi od 30. svibnja 1967., dakle, prije stupanja na snagu Haške konvencije iz 1971.⁶⁶, primijenio pravo mjesta gdje se dogodila prometna nezgoda, dakle njemačko pravo. Istodobno je najviši francuski sud utvrdio da primjena njemačkog prava na temelju kojega tužitelj nema pravo na naknadu nematerijalne štete s naslova gubitka bliske osobe (u predmetu: sina) nije protivna francuskom (međunarodnom) javnom poretku.⁶⁷

Da se navedeni štetni događaj s identičnim činjeničnim opisom (hipotetski) dogodio nakon 10. siječnja 2015., tada bi se na temelju primjene BU I *bis*⁶⁸

⁶⁴ Vidi presudu francuskog Kasacijskog suda od 30. svibnja 1967. u predmetu *Kieger c/a Amigues*, Rev. crit. DIP, 1967., str. 728.

⁶⁵ Vidi § 253. st. 1. njemačkog Građanskog zakonika (BGB).

⁶⁶ Haška konvencija iz 1971. stupila je na snagu za Francusku kao državu stranku te Konvencije 3. lipnja 1975. (Décr. du 16 juin 1975, publié an J. O., 3 juillet 1975).

⁶⁷ Presuda francuskog Kasacijskog suda od 30. svibnja 1967. u predmetu *Kieger c/a Amigues*, Rev. crit. DIP, 1967., str. 728.

⁶⁸ Uredba EU br. 1215/2012. Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2012. o nadležnosti, priznanju i ovrsci odluka u građanskim i trgovačkim predmetima koja se od 10. siječnja 2015. primjenjuje u svim državama članicama EU-a, izuzev Danske. Vidi ABl.EU 2012. L 353/1.

te Uredbe Rim II i Hk iz 1971. mogla na temelju različitih kolizijskih pravila primjenjivati različita materijalna prava u državama članicama EU-a⁶⁹:

Na temelju čl. 7. st. 2. BU I *bis* nadležni njemački sud (*forum delicti commissi*), nadležan, dakle, prema mjestu nastanka štetnog događaja, primijenit će Uredbu Rim II i na temelju njezina čl. 4. st. 2. francusko pravo jer oštećenik i štetnik imaju zajedničko uobičajeno boravište u Francuskoj.

Naprotiv, na temelju čl. 4. BU I *bis* nadležan može biti i francuski sud na temelju prebivališta tuženika (štetnika) i primjene načela *actor sequitur forum rei*, pa će taj sud, primjenjujući Hk iz 1971., naknadu štete iz cestovne prometne nezgode prosuđivati po njemačkom pravu. Zbog toga što sva vozila iz štetnog događaja nisu bila registrirana u jednoj državi (dva osobna vozila jesu, ali ne i treće vozilo – kamion), pa se u smislu čl. 4. t. b) Konvencije ne može primijeniti pravo države registracije vozila, već opće načelo *lex loci delicti commissi*, a to je onda njemačko pravo. Budući da bi u navedenom primjeru francuski sud (na temelju Konvencije) primijenio njemačko pravo, a njemački sud francusko pravo (na temelju Rim II), korisna (današnja) pravna preporuka bila bi u navedenom predmetu tužiti radi naknade štete pred njemačkim sudom koji bi primjenom francuskog mjerodavnog prava oštećeniku ili oštećenicima u većem opsegu (obujmu) dosudio odštetu nego francuski sud primjenom njemačkog prava jer bi slijedom navedenoga tužitelju pred njemačkim sudom bila nadoknađena i neimovinska šteta s naslova gubitka bliske osobe.

Iz navedenog hipotetskog primjera, u kojem smo činjenični supstrat pronašli u ranijoj sudskoj praksi, razvidno je da na temelju važećeg europskog deliktnog prava veoma lako može doći do *forum shoppinga*, odnosno do stvarnog *lex shoppinga*, iako je cjelokupni unifikacijski proces EUMPP-a svojim značajnim dijelom usmjeren upravo protiv te neželjene pojave u pravu država članica EU-a.

U dosadašnjem prikazu odredaba Hk iz 1971. ponudili smo sustav mjerodavnog prava na temelju predmetne Konvencije, koji je različit od onoga sadržanog u općim odredbama deliktnog statuta u Uredbi Rim II iz 2007. U nastavku rada ističemo stoga najvažnije razlike između tih dvaju formalnih izvora međunarodnog deliktnog prava.

⁶⁹ Identična bi situacija postojala i glede primjene *ex* BU I do 9. siječnja 2015., samo što bi se deliktna nadležnost temeljila na čl. 5. st. 3. BU I, a opća nadležnost na čl. 2. BU I. Vidi Uredbu (EZ) br. 44/2001. od 22. prosinca 2000. o nadležnosti, priznanju i ovrsi odluka u građanskim i trgovačkim predmetima, skraćeno: BU I, a stupila je na snagu 1. ožujka 2002. za sve države članice EU-a izuzev Danske, dok ju nije zamijenila nova Bruxelleska uredba *Ibis* s primjenom od 10. siječnja 2015.

11. HK IZ 1971. I UREDBA RIM II IZ 2007. – SLIČNOSTI, RAZLIKE I POTREBA

Iako se na temelju obaju pravnih izvora na području država članica EU-a (osim Danske) rješava pitanje deliktneog statuta za cestovne prometne nezgode, navedeni pravni akti sadržavaju sljedeće sličnosti i važne razlike:

- Nakon najavljenog i predvidljivog izlaska Ujedinjene Kraljevine iz EU-a 31. siječnja 2020. svaki od navedenih formalnih izvora primjenjivat će se u trinaest država članica EU-a, a u Danskoj i nadalje autonomno nacionalno MPP. Dakle, na području EU-a tri različita sustava deliktneog statuta uređuju cestovne prometne nezgode.
- Iako su oba formalna izvora unifikacijski pravni akti, oni ipak ne postižu željen i očekivan stupanj predvidljivosti ishoda parničnih postupaka jer u državama članicama EU-a ne određuju kao mjerodavno isto nacionalno pravo bez obzira na državu suda pred kojim je tužba podnesena.
- Budući da cestovne prometne nezgode gotovo nikad nisu distancijski delikti, oba formalna izvora polaze od načela primjene prava mjesta gdje se dogodila nezgoda (čl. 3. Hk iz 1971. – *lex loci delicti commissi*, a čl. 4. st. 1. Uredbe Rim II – *lex loci damni*). Međutim, zamjetno se razlikuju njihove iznimke od toga pravila.
- Hk iz 1971. ne sadržava subjektivnu poveznicu jer ne predviđa mogućnost stranačke autonomije, koja se ipak nešto kasnije pojavljuje u sudskoj praksi kao potvrda općeg širenja primjene volje stranaka i *lex autonomiae* u MPP-u. Naprotiv, čl. 14. Uredbe Rim II je legislativna inauguracija stranačke autonomije s u pravilu nespornim ograničenjima.
- Iznimka od primjene *legis loci* sadržana u objektivnim poveznicama određena je u Hk iz 1971. poveznicom *locus stabuli* (čl. 4.), a u Uredbi Rim II široko i (u unifikacijskom procesu) nesporno prihvaćenom poveznicom uobičajenog boravišta oštećenika i štetnika (čl. 4. st. 2.).
- Osim što donosi složen sustav primjene *lex stabuli*, Hk iz 1971. čini primjenu prava mjesta registracije u pravilu zavisnom od uključenosti (dakle, ne od “sudjelovanja”) svih vozila u prometnoj nezgodi koja moraju imati registracijske oznake samo jedne države, i to različite od mjesta nezgode. Međutim, (ni) ta se iznimka neće primijeniti ako npr. treće vozilo kao “pasivno vozilo” ima registraciju različitu od vozila izravno povezanih sa štetnim događajem. Pri tome zajedničko uobičajeno boravište oštećenika i štetnika (samo za sebe) nije relevantno za određivanje mjerodavnog prava (čl. 4. t. b).

- Nasuprot tome, sukladno Uredbi Rim II, *locus communis* oštećenika i štetnika povezan s njihovim uobičajenim boravištem relevantan je ako je postojao u trenutku nastanka štete (čl. 4. st. 2.⁷⁰).
- Osim što ne upućuje na primjenu *lex residentiae habitualis communis*, Hk iz 1971. ne izražava elastičnost kolizijskopravnog upućivanja jer, za razliku od Uredbe Rim II, ne upućuje na pravo (očito) najuže veze (čl. 4. st. 3. reč. 1⁷¹).
- Hk iz 1971., nadalje, za razliku od Uredbe Rim II, također ne sadržava akcesorno upućivanje na mjerodavno pravo utemeljeno na primjeni postojećeg mjerodavnog prava za već ranije nastali ugovorni odnos (čl. 4. st. 3. reč. 2. Rim II⁷²), koji, dakle, prethodi izvanugovornom odnosu između istih ugovornih stranaka koje su nakon štetnog događaja postali ujedno i oštećenik i štetnik.⁷³
 - Imajući u vidu da su pravna rješenja Uredbe Rim II spram onih sadržanih u Hk iz 1971. elastičnija, suvremenija i time prihvatljivija⁷⁴, u suvremenom međunarodnom deliktном pravu koje uređuje deliktни statut za cestovne prometne nezgode sva pitanja koja ne ulaze u pravno polje Hk iz 1971. trebali bismo, počevši od 11. siječnja 2009. (nadnevka početka primjene Uredbe Rim II), popunjavati analognom primjenom odredaba Uredbe Rim II, a ne kao do tada odgovarajućom primjenom odredaba same Hk iz 1971.
- Iako bi opisane razlike između Hk iz 1971. i Uredbe Rim II mogle biti različito pravno prevladane unutar EU-a, držimo da bi najbolje i najsigurnije pravno rješenje moglo biti donošenje europskog ugovora, kojim bi

⁷⁰ Usporedi i vidi više o tome u: Lehmann, M. i dr., *ROM II-VO*, u: Hübtege, R.; Mansel, H-P. (ur.), *Bürgerliches Gesetzbuch: BGB, Band 6: Rom-Verordnungen - EuGüVO - EuPartVO - HUP - EuErbVO*, 3. Auflage, Nomos i Deutscher Anwalt Verein, Baden-Baden, 2019., str. 373 – 375.

⁷¹ *Ibid.*, str. 375 – 378.

⁷² Usporedi Kadner Graziano, *op. cit.* u bilj. 1, str. 1719.

⁷³ Vidi više o tome u: Bouček, V., *Uredba Rim II – Europsko međunarodno deliktно pravo*, Pravo i porezi, br. 7-8, 2017., str. 55 – 72. i Lehmann, *op. cit.* u bilj. 68, str. 379 – 380.

⁷⁴ Kropholler, pak, dodatno ističe “kompliciranu kazuistiku” Hk iz 1971. i mogućnost da se na temelju općih odredaba deliktного statuta njemačkog EGBGB-a iz 1896./1986. s važnom novelom iz 1999. odredi i mjerodavno pravo za izvanugovornu odgovornost za štetu nastalu iz cestovnih prometnih nezgoda. Vidi o tome Kropholler, J., *Internationales Privatrecht*, 6. Auflage, Mohr Siebeck, Tübingen, 2006., str. 536.

se na temelju čl. 216. i čl. 218. Ugovora o funkcioniranju EU-a cjelovito unificiralo pitanje deliktneog statuta za cestovne prometne nezgode.⁷⁵

Na temelju svega gore navedenog, na kraju rada dajemo zaključak.

12. ZAKLJUČAK

Unifikacijske odredbe Uredbe Rim II iz 2007. nastajale u periodu od ranih sedamdesetih godina 20. stoljeća do 2007. godine i utemeljene na suvremenim doktrinarnim i legislativnim rješenjima u nacionalnom MPP-u država članica EU-a te država Europskog gospodarskog prostora (*ius commune*), u zajedništvu s komunitarizacijskim obilježjima, nude u svojim općim odredbama jednostavniji i suvremeniji sustav deliktneog statuta za cestovne prometne nezgode u usporedbi s pravnim rješenjima istoga pitanja u Hk iz 1971. Međutim, ako pak uzmemo u obzir da se na području unutarnjeg tržišta EU-a za izvanugovornu odgovornost za štetu u rješavanju mjerodavnog prava za cestovne prometne nezgode primjenjuju i HK iz 1971. i Uredba Rim II kao unificirajući pravni akti, ali istodobno i odredbe BU I *bis* iz 2012., kojima se prethodno određuje država foruma čiji će sud odlučivati o tužbi za izvanugovornu odgovornost za štetu, tada se oštećeniku kao tužitelju otvara preveliki areal za mogućnost smislene primjene *forum* odnosno *lex shoppinga*. Zbog toga će EU u svojem daljnjem razvitku, ako želi ostvariti viši stupanj pravne sigurnosti i predvidljivosti u određivanju mjerodavnog prava za cestovne prometne nezgode, morati pomoću novih mehanizama, kao što je npr. europski ugovor iz čl. 216. i čl. 218. Ugovora o funkcioniranju EU-a, pospješiti rješavanje deliktneog statuta za cestovne prometne nezgode.

LITERATURA

Bouček, Vilim, *Uredba Rim II – Europsko međunarodno deliktno pravo*, Pravo i porezi, br. 7-8, 2017., str. 55-72.

Bouček, Vilim, *National Reports, Croatia*, u: Basedow, Jürgen; Rühl, Giesela; Ferrari, Franco; Asensio, Pedro de Miguel (ur.), *Encyclopedia of Private International Law*, vol. 3, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, Northampton, 2017., str. 1990-2002.

Halfmeier, Axel; Sonder, Nicolas, u: Calliess, Galf-Peter (ur.), *Rome Regulations, Commentary on the European Rules of the Conflict of Laws*, Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, 2011., str. 631-654.

⁷⁵ Za ostale mogućnosti poboljšanja deliktneog statuta za cestovne prometne nezgode vidi: Staudinger, *op. cit.* u bilj. 6, str. 704-712.

- Heindler, Florian, *Der Direktanspruch bei internationalen Straßenverkehrsunfällen*, IPRax 2018., str. 279-282.
- Lehmann, Matthias i dr., *ROM II-VO*, u: Hüßtege, Rainer; Mansel, Heinz-Peter (ur.), *Bürgerliches Gesetzbuch: BGB, Band 6: Rom-Verordnungen - EuGüVO - Eu-PartVO - HUP – EuErbVO*, 3. Auflage, Nomos i Deutscher Anwalt Verein, Baden-Baden, 2019., str. 299-654.
- Kadner Graziano, Thomas, *Trafic accidents*, u: Basedow, Jürgen; Rühl, Giesela; Ferrari, Franco; Asensio, Pedro de Miguel (ur.), *Encyclopedia of Private International Law*, vol. 2, Edward Elgar Publishing, Cheltenham, Northampton, 2017., str. 1717- 1726.
- Kadner Graziano, Thomas, *Europäisches Internationales Deliktsrecht*, Mohr Siebeck, Tübingen, 2003.
- Kropholler, Jan, *Internationales Privatrecht*, 6. Auflage, Mohr Siebeck, Tübingen, 2006.
- Matić, Željko, *Međunarodno parivatno pravo, Posebni dio (Izabrana poglavlja)*, Pravni fakultet Zagreb, Zagreb, 1982.
- Schaub, Renate, *Schadensregulierung bei Verkehrsunfällen mit Auslandsbezug – Regellungsgeflecht und Grenzen der Rechtsangleichung*, IPRax 2017., str. 521-525.
- Schwimann, Michael, *Internationales Privatrecht einschließlich Europarecht*, 3. Auflage, Manzsche Verlags und Universitätsbuchhandlung, Wien, 2001.
- Siehr, Kurt, *Das Internationale Privatrecht der Schweiz*, Schulthess, Zürich, 2002.
- Staudinger, Ansgar, *Das Konkurrenzverhältnis zwischen dem Haager Straßenverkehrsübereinkommen und der Rom II-VO*; u: Baetge, Dietmar; von Hein, Jan; von Hinden, Michael (ur.), *Die richtige Ordnung, FS für Jan Kropholler*, Mohr Siebeck, Tübingen, 2008., str. 691-713.
- Wagner, Rolf, *Das Vermittlungsverfahren zur Rom II-Verordnung*, u: Baetge, Dietmar; von Hein, Jan; von Hinden, Michael (ur.), *Die richtige Ordnung, FS für Jan Kropholler*, Mohr Siebeck, Tübingen, 2008., str. 715-731.

Summary

Vilim Bouček *

THE HAGUE CONVENTION OF 1971 ON THE LAW APPLICABLE TO TRAFFIC ACCIDENTS – SELECTED ISSUES

The Republic of Croatia, together with other twelve EU Member States, is a party to the 1971 Hague Traffic Accident Convention. Created in the late 1960s this Convention lays down a rather complicated system of applicable law based on lex loci delicti as a general rule, followed by lex stabuli and other exceptions as lex loci connexitatis.

Although the Rome II Regulation of 2007 set itself the same aim and could have the same or similar Private International Law tools at its disposal, neither the Hague Traffic Accident Convention nor the Rome II Regulation has created a system of law for the EU applicable to non-contractual obligations which does not depend on the state where the claim is brought.

Bearing in mind the paramount principles, such as legal certainty, and proclaimed aims, such as predictability of the outcome of litigation, which the EU has set itself as a goal in maintaining and developing the area of freedom, security and justice, in the (near?) future of EU legislation we expect a new legal instrument, perhaps in the form of a European agreement on the law applicable to traffic accidents, which will reduce or even prevent the possibility of forum, i.e. lex shopping available under current regulation.

Key words: Hague Convention on the law applicable to traffic accidents of 1971, lex loci delicti commissi, lex stabuli, lex connexitatis, direct action, forum shopping, Rome II Regulation of 2007

* Vilim Bouček, Ph. D., Professor, Faculty of Law, University of Zagreb, Trg Republike Hrvatske 14, Zagreb; vilim.boucek@pravo.hr; ORCID ID: orcid.org/0000-0002-8677-5872

