

Stručni rad

■ Međunarodnopravno uređenje obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti

Šime Savić¹

Sažetak: *Motorno vozilo je namijenjeno prvenstveno prometovanju. Prometovanje dovodi do prometnih nesreća u kojima dolazi do oštećenja ljudi i njihove imovine. Prometovanje u međunarodnom cestovnom prometu uključuje brojna pitanja povezana s problemom naknade šteta u slučajevima kad je do prometne nesreće došlo u inozemstvu, u zemlji izvan mjesta prebivanja ili stalnog boravišta oštećene osobe. Bez međunarodnog sustava obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti sustav osiguranja naknade štete u praksi ne bi funkcionirao. Funkcioniranju sustava naknade štete pomažu i međunarodni sporazumi o nadležnosti u slučaju prometne nesreće i sporazumi o mjerodavnom pravu koje se primjenjuje na konkretni slučaj. U radu se razmatra povijest međunarodnog sustava osiguranja od automobilske odgovornosti, kroz sve njegove razvojne faze, od početka (1952.) do Kretskog sporazuma (2003.), s pogledom u njegovu budućnost. Uz to, kao dijelu toga sustava, posebno se posvećuje pažnja institutu graničnog osiguranja, koji je i dalje aktualan, jer upravo mobilitet motornog vozila dovodi na granice zemalja članica međunarodnog sustava osiguranja od automobilske odgovornosti vozila koja se registrirana u zemljama izvan toga sustava. Vezano za probleme koje oštećeni u prometnim nesrećama imaju kad je u pitanju naknada pretrpljene štete obrađuje se tematika nadležnosti za naknadu štete iz prometnih nesreća s međunarodnim elementom, te tematika mjerodavnog prava za ocjenjivanje prava na naknadu štete i kriterija za njezino odmjeravanje. Obje teme su razmotrene s aspekta EU prava i nacionalnih prava, s kritičkim osvrtom na određena rješenja koja ne idu na ruku pravičnoj naknadi štete, s obzirom da odšteta ovisi najčešće o mjestu nastanka štete, što znači da stradali u siromašnijim zemljama dobivaju za istu štetu manju naknadu.*

Gljučne riječi: *Ugovor o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti, međunarodni sustav zelene karte, podsustav registarske pločice, sudska nadležnost, mjerodavno pravo.*

¹ Dr.sc.Šime Savić, odvjetnik u Zagrebu

1. OBVEZNO OSIGURANJE OD AUTOMOBILSKE ODGOVORNOSTI I MEĐUNARODNI CESTOVNI PROMET

Obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti sklopljeno u jednoj državi nije pokrivalo štete nastale u drugoj državi. Odgovornost osiguratelja završavala je na granicama zemlje u kojoj je motorno vozilo bilo registrirano i osigurano. Države su stoga uvodile i propisivale obvezu vozača vozila strane registracije da pri ulasku na njihov teritorij sklopi s njihovim osigurateljima ugovor o osiguranju od odgovornosti za štete nastale uporabom motornog vozila u toj, posjećenoj, zemlji. Taj institut je dobio naziv granično osiguranje i još uvijek je aktualan. Naravno, takvo rješenje nije moglo zadovoljiti vozače koji su morali plaćati premiju osiguranja svaki put kad bi prelazili granicu neke države koju posjećuju, što je putovanje, turističko, ali i poslovno, činilo vrlo skupim i kao takvo preprekom gospodarskom razvoju i međunarodnoj trgovini.² Očito, takvo rješenje je bilo nužno radi zaštite oštećenih osoba u posjećenoj zemlji. Naime, bez osigurateljnog pokrića štete koju stranac prouzroči stranim vozilom u posjećenoj zemlji, oštećeni bi vrlo teško dolazio do naknade.³ No, i radi zaštite vozača bilo je potrebno pronaći rješenje koje će, uvažavajući različitost pravnih sustava naknade štete, vozaču već u polasku pružati sigurnost da će šteta koju prouzroči u posjećenoj zemlji biti pokrivena osiguranjem, a oštećenome kojemu štetu prouzroči takav vozač, bit će mu naknađena.

1.1 Pojava sustava zelene karte osiguranja motornog vozila

Svjesni te situacije, osiguratelji četiriju skandinavskih zemalja (Finska, Švedska, Norveška i Danska), su tridesetih godina⁴ dvadesetog stoljeća došli na ideju da se dogovore i potpišu sporazum po kojemu bi udruga osiguratelja jedne zemlje, zemlje u kojoj je vozilo registrirano, jamčilo udruzi osiguratelja druge zemlje, posjećene zemlje, a ovo svojoj vladi, da će nadoknaditi sve štete koje inozemno vozilo prouzroči u posjećenoj zemlji. Radilo se o privatnoj inicijativi osiguratelja, pod patronatom i nadzorom države, a cilj joj je poboljšati položaj i oštećenih i štetnika kad se nezgoda dogodi u posjećenoj zemlji. Temeljem toga sporazuma osiguratelji su izdavali svojim osiguranicima isprave o osiguranju, tzv. zelenu kartu (Carte d'assurance)⁵ osiguranja motornog vozila, koju je vozač samo morao pokazati nadležnim policijskim tijelima pri ulasku u posjećenu zemlju.⁶

Sustav koji su prihvatile skandinavske zemlje bio je moguć samo u situaciji kad

2 Problem brzine odvijanja cestovnog prometa važan je s gospodarskog aspekta, a u okviru toga, posebno, turističkog prometa za turističke zemlje na čijim granicama se odvija ogroman cestovni promet, čije bi (pojedinačno) kontroliranje i insistiranje na sklapanju graničnog osiguranja, gotovo onemogućilo odvijanje normalnog prometa. Tako je, primjerice, u RH, kao izrazito turističkoj zemlji, u 2018. preko njezinih granica ušlo 25.763.000 motornih vozila, od čega ih je bilo sa stranom registracijom 16.874.000, Ministarstvo turizma Republike Hrvatske, Turizam u brojkama – 2018., Zagreb, 2019., str. 39.

3 Prije iznalaženja sustava zelene karte vozilo štetnika se, u slučaju prouzročene štete, obično plijenilo, kao zalag naplate štete, ali u pravilu njegova vrijednost nije uvijek pokrivala prouzročenu štetu.

4 Istovremeno, poznato je da je i u Švicarskoj funkcionirao sličan sustav, koji se zvao sustav žute karte, ali su taj način zaštite osiguranika mogli koristiti samo osiguratelji koji su u Švicarskoj imali vlastito predstavništvo ovlašteno u poslovima obveznog osiguranja u prometu, Deiddá, R., Il sistema del certificato internazionale di assicurazione, Editrice Nova Grafica RE, Milano, 2. Izd., 1986., str. 12.

5 Ime je dobila po boji koja je bila zelena i lako uočljiva.

6 Čurković, M., Sustav zelene karte, Hrvatski ured za osiguranje, Zagreb, 1995., str. 11.

su obje zemlje, zemlja registracije vozila i posjećena zemlja, imale propisano obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti. Neke zemlje su i u toj situaciji posebnim uzajamnim sporazumom između nacionalnih tijela dogovorile da se i na njih primijeni isti sustav koji je vrijedio u spomenutim nordijskim zemljama. Sustav je prilično dobro funkcionirao, što je ponukalo i Društvo naroda da pokuša pronaći slično rješenje za sve zemlje. U tom cilju Međunarodni institut za izjednačenje privatnog prava (Rimski institut) od 1935. do 1937. izradio je nacрте zakona o odgovornosti za štetu prouzročenu motornim vozilom i zakona o obveznom osiguranju od odgovornosti za štetu prouzročenu uporabom motornog vozila. Kako su nacрти zakona tražili od država promjenu njihovih nacionalnih sustava, od prihvaćanja nije bilo ništa,⁷ a 2. svjetski rat je prekinuo daljnji tijek radova na tom projektu.

1.2 Međunarodni sustav zelene karte osiguranja motornog vozila

Međunarodni sustav zelene karte zaživio je nastojanjem OUN, njegove ekonomske komisije za Europu, Pododbora za cestovni promet. Prema zahtjevu OUN-a, sustav mora ispunjavati dva temeljna načela: prvo, oštećene iz prometnih nesreća s vozilima inozemne registracije treba u svemu izjednačiti s onima oštećenima od vozila domaće registracije i drugo, vozač-štetnik inozemnog vozila mora u posjećenoj zemlji u kojoj se nezgoda dogodila biti zaštićen kao što je zaštićen u zemlji u kojoj je vozilo registrirano, odnosno osigurano.

Rezultat rada Pododbora bila je Preporuka broj 5. od 25. siječnja 1949. čiji puni naslov glasi: "Insurance of motorists against third party risks - recommendation no. 5." Preporuka je upućena vladama država članica, kojom se pozivaju da zatraže od osiguratelja svoje zemlje da sklope sporazume koji bi omogućili vozačima osigurateljno pokriće od odgovornosti za štete koje vozilom prouzroče u drugoj (posjećenoj) zemlji. Ti sporazumi moraju se temeljiti na sljedećim načelima:

- u svakoj zemlji osiguratelji će formirati središnju organizaciju koju vlada priznaje, a zvat će se „biro“/“ured“;
- taj ured će svoje članove-osiguratelje opskrbiti ispravama o osiguranju, bit će sukladne odredbama Preporuke i vrijedit će za jednu ili više zemalja;
- ove isprave potvrđuju osiguranje za sve slučajeve odgovornosti pokrivenne obveznim osiguranjem u posjećenoj zemlji za štete prouzročene trećim osobama od osoba čija odgovornost postoji prema zakonima posjećene zemlje;
- primitkom isprave o osiguranju, osiguranik (ujedno) daje punomoć svome nacionalnom uredu koji je izdao tu ispravu o primanju priopćenja pravne prirode, a odnose se na štetu i ovlašćuje urede drugih zemalja uraditi to isto u njegovo ime;
- Ured zemlje u kojoj se nezgoda dogodila prima odštetne zahtjeve od oštećenih, obrađuje ih i po potrebi isplaćuje naknadu; pri tom postupku ured te zemlje vodi računa o uvjetima navedenim u polici osiguranja, ali samo ako je to moguće prema zakonima njegove zemlje;

⁷ Ćurković, M., Sustav zelene karte, op. cit., str. 11.

- Uredi zemalja članica potpisat će uzajamne (bilateralne) sporazume u kojima će biti ugovoreno da će isplatitelj imati pravo regresa od odgovornog osiguratelja i to cjelokupnog iznosa odštete, troškove i honorare koji će biti ugovoreni;
- isprave koje su izrađene u skladu s Preporukom obvezno se priznaju u svakoj zemlji kao dokaz osigurateljnog pokrića u skladu s odredbama propisa u toj (posjećenoj) zemlji;
- države su obvezne osigurati osigurateljima slobodan prijenos deviza potreban u izvršavanju obveza iz sporazuma;⁸
- ako pri ulasku u neku zemlju članicu sustava vozač nema ovu ispravu, obvezan je na granici a) sklopiti granično osiguranje, b) sklopiti redovno osiguranje – ako zakoni posjećene zemlje to omogućuju ili c) položiti određeni iznos prema sustavu garancija za žrtve prometnih nezgoda;
- oblik isprave određuje se Preporukom: zelene boje, širine 148 mm i dužine 210 mm.

Sustav je zaključkom Ekonomske komisije UN za Europu br. 43. od 5.6.1952. godine, stupio na snagu dana 1.1.1953. godine⁹ Osiguratelji su u međuvremenu, 1949., u Londonu osnovali centralno tijelo koje će upravljati sustavom zelene karte – Savjet ureda (Council of bureaux). Savjet, koji je bio zadužen za upravljanje sustavom i tumačenje sustava, i koji je imao sjedište u Londonu, je izradio tzv. uzorak sporazuma-tipski sporazum, (Muster Abkommen) koji se zvao Londonski sporazum (Londoner Muster Abkommen, Tipski sporazum). Ubrzo su osiguratelji, odnosno njihovi nacionalni uredi, međusobno počeli potpisivati preporučene uzajamne (bilateralne) sporazume. Naime, prema Preporuci br. 5. ured neke zemlje nije morao potpisati sporazume s uredima svih zemalja. U prvobitnom tipskom sporazumu postojala je klauzula koja je omogućavala pojedinim uredima da biraju s kojim drugim uredom će sklopiti sporazum, a s kojim ne. Sam pristup sporazumu nije automatski značio i potpisivanje sporazuma s drugim uredima.

Prema Londonskom sporazumu osiguratelji koji se bave obveznim osiguranjem od automobilske odgovornosti moraju osnovati nacionalni ured (nacionalni ured). Nacionalni ured preuzima dvije funkcije: a) funkciju isplatnog ureda; u ovoj funkciji nacionalni ured jamči i u konačnici isplaćuje naknadu štete; 2) funkciju obrađivačkog ureda; u ovoj funkciji nacionalni ured obrađuje odštetne zahtjeve oštećenih u svojoj zemlji, a kojima je štetu prouzročio vozač inozemnog motornog vozila koji je imao valjanu zelenu kartu u trenutku nezgode. Iz ove dvije funkcije proizlazi i pravna priroda obveza nacionalnih ureda. Sporazum je u stvari jednostrano obvezujući ugovor u kojemu se obrađivački nacionalni ured obvezuje oštećenima dati garanciju za eventualnu štetu, a isplatni ured se obvezuje da će odštetu isplatiti. Zelena karta se prihvaća kao dokument koji pruža osigurateljno pokriće u zemlji koju vozač posjećuje i to u okviru prava

8 To je za neke socijalističke zemlje bio posebno težak uvjet, pa je SFRJ donijela posebnu Odluku Vlade o plaćanju premije i plaćanju naknade štete i o drugim plaćanjima u devizama iz poslova osiguranja i reosiguranja, Sl. I. SFRJ, br. 32/77 i 39/82. Prema čl. 4. te Odluke ondašnje zajednice osiguranja mogle su u devizama isplaćivati naknadu štete neposredno stranim osobama. Šarčević, P., Valutno-devizni aspekti naknada šteta iz cestovnih prometnih nesreća, Zbornik radova Drumski saobraćajni delikti sa elementom inostranosti Udruženja za međunarodno pravo Vojvodine, Novi Sad, 1983., str. 58.

9 Schmitt – Schomaker, Das Londoner Muster-Abkommen, Gabler, 1993., str. 12.

posjećene zemlje. Sve troškove koje ima obrađivački ured kod obrade i isplate odštete snosi u konačnici isplati ured. Londonski sporazum nije na štetu i teret treće oštećene osobe, jer ona nema nikakvih obveza, već se može tretirati kao ugovor u korist te osobe i osobe štetnika-sudionika cestovnog prometa.

Preporuku OUN br. 5. ponovno je preispitao i na nov način uredio Pododbor za cestovni promet OUN, Ekonomske komisije za Europu, donijevši novu preporuku.¹⁰ Cilj nove Rezolucije ili Preporuke, kako iz samog naziva proizlazi, je olakšati cestovni promet motornih vozila pri prelasku državnih granica. U novoj Preporuci izričito se traži da sve promjene u sustavu zelene karte koje bi htio poduzeti Savjet ureda prije toga mora odobriti Pododbor za cestovni promet UN Ekonomske komisije za Europu. Time je cijeli sustav zadržao i još pojačao svoj paradržavni značaj. Preporuku iz 1984. godine prihvatio ju je Savjet ureda na skupštini održanoj 16. - 17.5.1985. godine. To je ubrzalo izradu novog Londonskog sporazuma 1989. godine.

Sustav zelene karte odnosi se isključivo na naknadu šteta iz odgovornosti vozača motornog vozila prema trećim osobama. Ovo načelo je u početku važenja sustava prouzročilo nemale dvojbe može li se on primijeniti i na tzv. *no fault* sustave, odnosno tzv. First Party Liability, kakvi su postojali u nekim zemljama (Švedska, Norveška, Poljska), a koji u temeljima nisu imali osiguranje odgovornosti za štetu, nego osiguranje od nezgode, osiguravajući naknadu štete i odgovornom vozaču (First Party). Dvojbu je presjekao Pododbor za cestovni promet, uz pozitivno mišljenje Savjeta ureda, zauzevši stajalište da takve štete, kao ni druge štete (kasko, osiguranje nezgode vozača i putnika i sl.) ne spadaju u sustav zelene karte.¹¹

U uspostavljenom sustavu ostale su neke vrlo važne praznine u zaštiti žrtava inozemnih motornih vozila. Naime, ako inozemni štetnik nije imao zelenu kartu, ili joj je za vrijeme boravka u posjećenoj zemlji istekla vrijednost, ili se nije mogla utvrditi točna registarska pločica inozemnog vozila – oštećenik je ostajao bez naknade. On je mogao naknadu pretrpljene štete tražiti samo od nacionalnog garancijskog fonda, a znamo da je ta naknada (bila) ograničena. To je bio razlog da se na bazi reciprociteta između nacionalnih ureda dogovori odgovornost ureda zemlje registracije vozila i u slučaju neosiguranog inozemnog vozila. Problem je riješen dopunskim sporazumima između nacionalnih ureda. Tako su zabilježeni prvi (dopunski) sporazumi o registarskoj pločici kao dokazu (i zamjeni za zelenu kartu) postojanja valjanog osigurateljnog pokrića u posjećenoj zemlji. Ti sporazumi su bili, što se tiče obveza nacionalnih ureda, jednostrani ili dvostrani. Kod jednostranih sporazuma samo je jedan nacionalni ured jamčio za sve štete vozila registriranih u njegovoj zemlji, dok je drugi ured, ured posjećene zemlje, mogao obraditi i isplatiti odštetu oštećenoj osobi na temelju registarske pločice

10 R^{essolution d' ensemble sur la facilitation des transports routiers, Consolidated Resolution on the facilitation of Road transport}, koju je Pododbor odobrio 29. lipnja 1984. Novina u odnosu na tekst Preporuke iz 1949. je spominjanje Savjeta ureda (Council of Bureaux), ali najvažniji dio nove Preporuke je poticanje na ukidanje kontrole postojanja zelene karte na graničnim prijelazima između država potpisnica (t. 8., Aneksa br. 2.), a što je uvjetovano prethodnim ukidanjem kontrole zelena karte na granici, što je bilo u nadležnosti država koje Rezolucija i potiče da to učine.

11 Deiddá, R., op. cit., str. 20. Zemljama koje su imale First Party Liability preporučeno je da uvedu u zakonodavstvo (tzv. finsko rješenje, jer ga je Finska imala u Zakonu) klauzulu reciprociteta, po kojoj bi strani građani mogli koristiti sustav FPL samo ako je u pravnom sustavu njihovih zemalja predviđen isti sustav, Deiddá, op. cit., str. 356.

inozemnog vozila, koja je sporazumom bila prihvaćena kao dokaz valjanog osigurateljnog pokrića u posjećenoj zemlji, ali nije jamčio za sve štete koje bi vozila registarske pločice prouzročila u posjećenoj zemlji (jamčio je i dalje samo na temelju valjane zelene karte). Kod dvostranih sporazuma oba ureda su obrađivali i isplaćivali naknadu, a uzajamno su se registarske pločice priznavale kao dokaz valjanog osigurateljnog pokrića.¹²

Da bi se riješio taj problem EZ je donijela Direktivu br. 72/166/EEZ,¹³ kojom prihvaća preporuku Ekonomske komisije OUN za Europu i kojom je propisano da, temeljem sporazuma osiguratelja, odnosno nacionalnih ureda, za vozilo koje se stacionira u jednoj državi članici njegov nacionalni ured jamči za štetu koju je to vozilo prouzročilo u drugoj državi potpisnici, bez obzira je li u trenutku nezgode to vozilo bilo osigurano ili nije. Dakle, registarska pločica motornog vozila postaje dokaz o valjanom osigurateljnog pokriću u posjećenoj zemlji. Kontrola zelene karte na graničnim prijelazima više nije potrebna. Odredbu Direktive 72/166 materijalizirali su nacionalni uredi kroz potpisivanje tzv. Dopunskog sporazuma od 12. prosinca 1973. godine.¹⁴ Uvođenje registarske pločice kao dokaza o postojanju valjanog osigurateljnog pokrića za štete prouzročene motornim vozilom nije ukinulo zelenu kartu kao ispravu o osiguranju, već samo kontrolu postojanja valjane zelene karte na graničnim prijelazima između država članica. Dopunski sporazum nije autonoman sporazum i uporište mu je u Londonskom (tipskom) sporazumu. Dopunski sporazum uvodi neoborivu pretpostavku da postoji valjano osigurateljno pokriće. Cilj mu je bio ubrzati promet između država članica i skratiti vrijeme naknade štete oštećenima. No, obrađivački ured je morao utvrditi je li registarska pločica krivotvorena, ukradena, nepotpuno zapisana itd., pa se dogodilo da je ukidanjem kontrole postojanja valjane zelene karte položaj oštećenih pogoršan, jer su se upućivali na garancijski fond, gdje je naknada štete uvijek restriktivna.¹⁵ Kako Dopunskim sporazumom nije bilo određeno vrijeme kroz koje će nacionalni ured zemlje registracije vozila jamčiti za neosigurana vozila, potpisan je 19.4.1977. godine tzv. Luksemburški protokol, kojim je vrijeme jamstva ograničeno „do isteka roka od jedne godine od isteka registracije.“¹⁶

Luksemburškom protokolu pristupale su pojedine zemlje, odnosno nacionalni uredi/biroi osiguranja. Kad se broj povećao, izrađen je 1991. godine novi sporazum – Multilateralni sporazum o jamstvu između nacionalnih ureda (The Multilateral Guarantee Agreement between National Insurers Bureaux).¹⁷ Taj sporazum je značio novu podvrstu sustava zelene karte, sustav registarske pločice, koji postoji usporedo sa sustavom zelene karte s tim da je u sustavu registarske pločice oštećena osoba zaštićenija nego u sustavu zelene karte.

12 Takve sporazume imali su njemački i austrijski ured s Mađarskom, jednostrano, Mađari nisu jamčili za sve svoje registarske pločice za štete u Austriji i Njemačkoj, dok su Nijemci i Austrijanci jamčili za štete svih svojih registarskih pločica koje bi se dogodile u Mađarskoj.

13 Prva direktiva o osiguranju od AO (Council Directive of 24. April 1972. on the approximation of the laws of the Member States relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles and to the enforcement of the obligation to insure against such liability (72/166/EEC, OJ L 103, 2. 5. 1972., kraće nazvana Prva direktiva o osiguranju AO).

14 Čl. 1. Dopunskog sporazuma između nacionalnih ureda izričito se poziva na Direktivu br. 72/166/EEZ. Tim Dopunskim sporazumom kojemu su nacionalni uredi pristupali, registarska pločica postaje dokaz o valjanom osigurateljnog pokriću u posjećenoj zemlji.

15 Ćurković, M., Sustav zelene karte..., op. cit, str. 59.

16 Čl. 1. Luksemburškog protokola.

17 Zbog čega se u svakodnevnom osigurateljnog žargonu zove skraćeno MGA.

MGA se izričito poziva na obje preporuke OUN i na sve tri do tada donesene europske direktive o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti. MGA je definitivno odredio značenje pojma „uobičajeno stanište“ vozila, a pod tim se podrazumijeva „Područje države čiju registarsku pločicu nosi“. MGA u odnosu na Dopunski sporazum kojega je zamijenila, predstavlja korak naprijed u razvitku sustava zelene karte i znači uvažavanje promjena u Europi nastalih od 1972. do 1991.¹⁸

MGA sustav nije ukinuo ispravu koja se i dalje zove zelena karta osiguranja motornog vozila. Dapače, ta isprava je i dalje korisna i potrebna, jer se u slučaju nesreće može razmijeniti s drugim sudionicima prometne nezgode i tako na najbrži mogući način omogućiti sudionicima saznanje o podacima koji su im potrebni radi realizacije odštetnog zahtjeva. Stoga se svakako preporučuje vozačima, koji putuju u inozemstvo, da u vozilu imaju i obrazac zelene karte.

Nove tehnologije, koje zahvaćaju i ovaj segment osiguranja, donose novine. Tako se u 2020. godini očekuje i digitalizacija zelene karte (e-International Motor Insurance Card-e –IMIC) pa će ta isprava biti i u bijeloj boji.¹⁹

Da bi sve te razbacane odredbe raznih sporazuma skupio i uredio na jednom mjestu i tako i formalno pokazao jedinstvenost sustava zelene karte, Savjet ureda je pripremio sveobuhvatan sporazum pod nazivom Kretski sporazum,²⁰ koji je stupio na snagu 1. srpnja 2003. g. Kretski sporazum po svojoj strukturi sadrži tri vrste odredbi:²¹ a) opće odredbe za sustav zelene karte, b) odredbe za podsustav zelene karte – podsustav u kojemu još uvijek treba i nadzire se postojanje valjane zelene karte i c) podsustav registarske pločice u kojemu je dokaz o postojanja valjanog pokrića u posjećenoj zemlji registarska pločica motornog vozila.²²

Naravno, podsustav registarske pločice znatno olakšava cestovni promet, jer otpada potreba zaustavljanja vozila na granici, pregled dokumenata vezanih uz osiguranje, kontrola zelene karte, njena usporedba s podacima iz prometne knjižice, odnosno dozvole i sl.²³ Stoga je razumljiva želja država da njezini nacionalni uredi postanu članovi podsustava registarske pločice.²⁴ No, da bi neki

18 Ćurković, M., Sustav zelene karte..., op. cit., str. 62.

19 Naime, neke zemlje su inicirale na razini Council of Bureaux-a izdavanja zelene karte u digitaliziranom obliku. Kako je oblik i boja zelene karte propisana odlukama UN, Ekonomske komisije za Europu, to je odobrenje za takvo nešto moralo dati i to tijelo (UNECE), što je i učinjeno odlukom koja je donesena u listopadu 2018. g. Slijedom toga Skupština Savjeta ureda je donijela odluku na 53. sjednici održanoj 14. lipnja 2019. kojom ovlašćuje članice da mogu izdavati zelenu kartu i na bijelom papiru, odnosno da se osiguranicima dostavlja zelena karta u PDF formatu na bijelom papiru. Rok za implementaciju ove odluke bio je 1. siječnja 2020., ali zbog nespremnosti nekih članica produljen je do 1. srpnja 2020. Neki uredi će i nakon toga roka izdavati zelenu kartu u klasičnom obliku, u zelenoj boji, ali će kao valjane morati priznavati i e-zelenu (bijelu) kartu. Digitalizirano izdavanje zelene (bije)le karte svakako ide u korist vozača-osiguranika, jer im olakšava dobivanje korisnog, a nekad i nužno potrebnog dokumenta za putovanja u inozemstvo.

20 Naziv je dobio po mjestu donošenja, Kreta, 2002.

21 Def. v. Ćurković, Marijan – Lui, Ante, Novi sustav zelene karte osiguranja, Inženjerski biro, Zagreb, 2003., str. 46. - 50.

22 Članica sustava zelene karte je 48, a podsustava registarske pločice 32: 27 članica EU, te nacionalni uredi Andore, Islanda, Norveške, Švicarske i Srbije.

23 Kontrola zelene karte bila je potrebna kako bi se uočile eventualno krivotvoreni podaci o vozilu, jer u sustavu zelene karte nema odgovornosti izdavatelja za krivotvorene zelene karte, pa su se takva vozila s krivotvorenom zelenom kartom tretirala kao neosigurana vozila.

24 U vrijeme završetka pisanja ovoga rada (početak 2020.) BiH je predala zahtjev Savjetu ureda za članstvom u MGA podsustavu, pa se očekuje uskoro da i BiH postane punopravnim članom MGA sporazuma, što znači da

nacionalni ureda postao član podsustava mora ispuniti sve pretpostavke koje podsustav postavlja, a među njima je prva rigorozna, pravovremeno plaćanje regresa obrađivačkom uredu za isplaćene odštete temeljem registarske pločice nacionalnog ureda te jamstvo nacionalnog ureda za štete koje vozila s njegovom nacionalnom registarskom pločicom prouzroče u posjećenoj zemlji, a u trenutku nesreće stvarno nisu bila pokrivena obveznim osiguranjem od automobilske odgovornosti.²⁵

Budućnost sustava zelene karte ovisi o mnogo činitelja, a nedvojbenu volju za njegovim zemljopisnim širenjem pokazao je i Savjet ureda, koji vidi u okviru tog sustava buduće zemlje zapadno od Urala i Kaspijskog jezera - Armeniju, Gruziju i Kazahstan te zemlje na Mediteranu – Alžir, Egipat, Libanon, Libija i Sirija.

Za zemlje koje su članice EU postavlja se pitanje odnosa između nacionalnih ureda/biroa osiguranja i ovlaštenih predstavnika za rješavanje odštetnih zahtjeva imenovanih sukladno odredbama Četvrte EU direktive o obveznom osiguranju AO. Naime, ta dva sustava se ponekad isprepleću. Ženevskom Preporukom br. 5. uspostavljen je sustav zaštite oštećenih radi poboljšanja međunarodnog cestovnog prometa na taj način da se države obvežu uspostaviti obvezu osiguranja od AO za štete nanesene trećim osobama u posjećenoj zemlji, a to znači da se jamči oštećenima u posjećenoj zemlji da će im šteta od stranog vozila biti naknađena sukladno nacionalnom pravu te zemlje. Ako nema valjane međunarodne isprave o osiguranju koja jamči za štete u posjećenoj zemlji, strano vozilo bi moralo na granici biti uključeno u sustav obveznog osiguranja sklapanjem tzv. graničnog osiguranja, a to znači da bi putovanje iz zemlje u zemlju bilo skupo i nastao bi zastoј na granicama. Bez tog sustava ne bi bio moguć ni danas važeći Schengenski sporazum. Za rješavanje odštetnih zahtjeva u tom sustavu nadležni su i zaduženi tzv. nacionalni uredi zelene karte. U toj fazi sustava postojali su korespondenti koji su za inozemnog (odgovornog) osiguratelja rješavali odštetni zahtjev. Međutim, njihov broj je bio mali i glavna zadaća je bila na nacionalnim uredima zelene karte. Suradnja između nacionalnih ureda počivala je na povjerenju. Obradivački ured je primjenjivao svoje pravo i jedini je bio ovlašten tumačiti ga. Obradivački ured je imao pasivnu legitimaciju. Tako obrađene i likvidirane odštetne zahtjeve osiguratelji su prihvaćali i refundirali sredstva koja je isplatio obrađivački ured (ili izdavački ured u regresnom postupku). Poštivano je apsolutno načelo „plati pa se žali“. Dakle, vrlo učinkovito i brzo rješavanje odštetnih zahtjeva.

Za razliku od sustava zelene karte sustav uspostavljen EU Četvrtom direktivom, počiva na instituciji ovlaštenog predstavnika za rješavanje odštetnih zahtjeva. Oni su nadležni za rješavanje šteta koje u inozemstvu pretrpe posjetitelji, koji za te nezgode nisu krivi (odgovorni). Ovlašteni predstavnik djeluje u zemlji boravišta oštećene osobe, ali primjenjuje pravo zemlje osiguratelja u kojoj se nezgoda dogodila. Najveći problem je u tome što, za razliku od sustava zelene karte,

ni na njezinim granicama neće biti potrebna zelena karta za registarske pločice vozila iz zemalja članica MGA.
25 To predviđa hrv. ZOOP, čl. 44. Iz sredstava Garancijskog fonda isplaćuju se i štete koje nastanu u inozemstvu, u zemljama članicama sustava zelene karte, a koju prouzroče vozila uobičajeno stacionirana u Hrvatskoj (prevedeno: registrirana u Hrvatskoj), a za koje, na temelju međunarodnih sporazuma (Kreškog sporazuma) s inozemnim nacionalnim uredima jamči HUO.

ovlaštenu predstavnik ne raspolaže svojim sredstvima, već je ovisan o sredstvima inoosiguratelja koji im ih namjenski šalje, a to znači da je otežano održavanje propisanog roka isplate naknade. Na kraju, može se zaključiti da je sustav ovlaštenog predstavnika interni sustav zemalja članica EU. U tom sustavu pruža se zaštita turistima koji su doživjeli štetu u drugoj zemlji članici EU. No, gospodar posla ostaje odgovorni osiguratelj koji daje instrukcije ovlaštenom predstavniku. Oštećeni nema garancije koje ima u sustavu zelene karte. To posebno vrijedi za slučajeve nesolventnosti ili stečaja osiguratelja u zemlji nastanka nezgode, jer Četvrta direktiva obveznog osiguranja od AO nema pravila za takav slučaj. Problem je riješen tek posebnim sporazumom između Ureda za odštetu i garancijskih fondova zemalja članica EU od 6. 11. 2008., po kojemu je odlučeno da u slučaju nesreće u inozemstvu, za koju odgovara osiguratelj u toj zemlji, a koju obrađuje ovlaštenu predstavnik, čiji je imenitelj u nelikvidnosti ili stečaju, štetu obrađuje i isplaćuje Ured za odštetu zemlje uobičajenog boravišta oštećene osobe, koji nakon isplate ima pravo regresa od garancijskog fonda zemlje u kojoj se dogodila nezgoda.

2. GRANIČNO OSIGURANJE

Naravno, još uvijek postoji mogućnost da se na granici neke zemlje pojavi vozilo bez valjanog dokaza o postojanju obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti. Vozači takvih vozila moraju na ulasku u posjećenu zemlju zaključiti poseban ugovor o osiguranju od automobilske odgovornosti, tzv. granično osiguranje. Ugovore o graničnom osiguranju od odgovornosti provode ili nacionalni uredi osiguranja ili pojedina osiguravajuća društva. U hrvatskom pravnom sustavu granično osiguranje je slijednik Zakonu o osiguranju iz 1994. godine (NN 9/94.). To društvo je bilo pasivno legitimirano za naknadu štete koju bi oštećenome prouzročio vozač stranog vozila koji je sklopio granično osiguranje, bilo je tretirano kao osiguranje koje se zaključuje s nekim domaćim osigurateljem. Jasno je da kao takvo nije bilo dio međunarodnog sustava osiguranja motornih vozila, što je proizlazilo i iz činjenice da mu je vrijednost bila samo na području Republike Hrvatske. Taj tip graničnog osiguranja primijenjen je već Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o osiguranju (NN 46/97). Za provođenje graničnog osiguranja nadležan je HUO, koji postaje pasivno legitimiran za naknadu šteta od vozila osiguranih graničnim osiguranjem. Taj tip graničnog osiguranja zadržava i ZOOP. Osiguratelji i dalje sklapaju ugovore o graničnom osiguranju, ali sada u ime i za račun HUO-a (mandatni odnos).²⁶ Hrvatski ured za osiguranje, koji je ovlašten za sklapanje ugovora o osiguranju, treba bi prepustiti osigurateljima. Međutim, za funkcioniranje toga sustava zadužen je HUO,²⁷ a osiguratelj koji je sklopio ugovor o graničnom osiguranju može biti, uz HUO, pasivno legitimiran za rješavanje odštetnog zahtjeva temeljem police graničnog osiguranja.²⁸ Pravna priroda ovakvog rješenja nije definirana i još uvijek je predmet istraživanja. Situaciju usložnjava i činjenica da veći iznos premije graničnog osiguranja od automobilske odgovornosti pripada HUO-u,

26 Čurković, M., Obvezna osiguranja u prometu, Inženjerski biro, Zagreb, 2002.

27 Čl. 35., st. 2. hrv. ZOOP-a.

28 Čl. 36., st. 1. hrv. ZOOP-a.

koji, po odredbama ZOS-a, nije društvo za osiguranje. Kad je u pitanju granično osiguranje od AO, police sklopljene na jednoj granici zemalja članica EU moraju vrijediti za sve zemlje članice, a vrijeme valjanosti mora biti najmanje 15 dana.

Prema Zakonu o osiguranju od motornih vozila i ostale. odredbe o obveznom osiguranju od odgovornosti (Sl. n. F BiH, br. 24/05), granično osiguranje moraju sklopiti vozači koji na ulasku na teritorij BiH nemaju valjanu međunarodnu potvrdu o osiguranju (zelenu kartu). Vrijeme valjanosti ugovora o graničnom osiguranju sklapa se maksimalno do 30 dana (vrijeme unutar toga bira vozač) i po isteku se ne može obnoviti.²⁹

3. NADLEŽNOST I MJERODAVNO PRAVO U MEĐUNARODNIM SPOROVIMA O NAKNADI ŠTETE IZ PROMETNIH NESREĆA

Problem nadležnosti (jurisdikcije) i mjerodavnog prava kod šteta iz prometnih nesreća vrlo je važan kako za osiguratelje, koji su obvezni naknaditi nastalu štetu, tako i za oštećene. Razlog tomu je u činjenici da su između sudova vrlo velike razlike u brzini i troškovima odlučivanja u iskustvu i, moguće, potkupljivosti i pristranosti, u težini i složenosti dokazivanja i dokumentiranja odštetnog zahtjeva, u vrsti pravnih lijekova koji oštećenome stoje na raspolaganju te konačno u postupku izvršenja presuda. Još je važnije pitanje koje pravo primijeniti, s obzirom na različite kriterije naknade nematerijalne i materijalne štete. Naravno, ovaj problem je vrlo važan i u ugovornim odnosima,³⁰ ali u ugovornim odnosima stoji olakšavajuća okolnost da stranke ugovora, u pravilu, mogu izabrati mjerodavno pravo, što kod izvanugovorne odgovornosti za naknadu štete nije slučaj. Upravo zbog važnosti problematike države su nastojale pronaći zajednički jezik kroz razne dogovore, sporazume, konvencije i sl. Pri tome su, naravno, države članice uže zajednice, kao što je to EEZ, EZ i EU, bile u boljoj poziciji i lakše su nalazile rješenja.³¹ Nakon Briselske konvencije o nadležnosti, priznanju i ovrsi sudskih odluka u građanskim i trgovačkim predmetima od 27. rujna 1968. (dalje: BK), u EU nadležnost sudova u građanskim i trgovačkim predmetima bila je uređena Uredbom Vijeća (EZ) br. 44/2001 od 22. prosinca 2000. godine o nadležnosti,

29 Čl. 14. Zakona. Nije jasno zašto je ograničeno vrijeme trajanja graničnog osiguranja. Ako se ne može obnoviti, vozač neće moći sklopiti granično osiguranje i bit će: a) neosiguran, što znači otežan položaj za oštećenu osobu, jer mu eventualnu štetu od takvog vozila naknađuje Garancijski fond ili b) osigurati se po nekoj drugoj tarifi, jer vozila koja saobraćaju na cestama BiH moraju biti pokrivena obveznim osiguranjem od automobilske odgovornosti sukladno odredbi čl. 3. Zakona.

30 Što je EU riješila Uredbom EZ 593/2008 Europskoga parlamenta i Vijeća od 17. lipnja 2008. o pravu mjerodavnom za ugovorne obveze, poznatiju kao URim I.

31 Za mjerodavno pravo u ugovornim odnosima države članice EEZ-a već su od početka nastojale naći rješenje kroz dvostrane dogovore, a zatim kroz višestrane konvencije. 1968. sklopljena je Konvencija o jurisdikciji i provedbi sudskih presuda u trgovačkim i građanskim stvarima (Briselska konvencija, od 27. 9. 1968., OJ 1978 L304/36), koju su potpisale šest članica EEZ-a (Belgija, Francuska, Njemačka, Italija, Luksemburg i Nizozemska), kojoj a kasnije su im pristupale i druge države članice: Danska, Irska i Ujedinjeno Kraljevstvo Velike Britanije i Sjeverne Irske – Luksemburškom konvencijom od 9. 10. 1978. - OJ 1978. L304/1, odnosno Grčka – Luksemburškom konvencijom od 25. 10. 1982., te Portugal i Španjolska – San Sebastijan Konvencijom od 26. 5. 1989. - OJ 1989 L285/1; 1988. 12 članica EZ i šest zemalja članica EFTA (Austrija, Finska, Island, Norveška, Švedska i Švicarska) potpisuju sličnu konvenciju, tzv. Lugansku konvenciju. Značaj ovih konvencija je i u tome što su potpisnice imale pravo uputiti prethodno pitanje Sudu pravde, a sve s ciljem da se odredbe konvencija tumače sukladno odlukama toga Suda, koji je u prvom planu konvencije tumačio teleološkom metodom, a ne u striktno jezičnom smislu. Uslijedila je i tzv. Rimska konvencija o mjerodavnom pravu za ugovorne obveze iz 1980. (Sl. l. EZ, C 282 od 31. listopada 1980.), koja je sadržavala značajnu odredbu po kojoj se ne onemogućuje primjena drugih međunarodnih konvencija kojima su, ili će, potpisnice pristupiti.

priznanju i ovrši sudskih odluka u građanskim i trgovačkim predmetima (dalje: UBrisel I.),³² koja je u stvari pretočena BK iz 1968. godine u ovu europsku uredbu. UBrisel I. je zamijenjena novom Uredbom Vijeća (EZ) br. 1215/2012 Europskoga parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2012.³³ o nadležnosti, priznanju i ovrši sudskih odluka u građanskim i trgovačkim predmetima (dalje: UBrisel I.a).³⁴ Ova Uredba je ustvari renovirana UBrisel I., zbog čega je i zovu UBrisel I.a.³⁵ Uredba propisuje nadležnosti u predmetima osiguranja u čl. 10. – 16., u čl. 12. predviđa se (u sporovima po osiguranju od odgovornosti) mogućnost utuženja osiguratelja pred sudom mjesta u kojem se nezgoda dogodila. Ako je oštećeni tužio osiguranika, osiguratelj može biti pozvan pred taj sud, ako je to dopušteno po pravu toga suda.

Za Hrvatsku, kao članicu EU, na snazi je njezin Zakon o međunarodnom privatnom pravu (dalje: ZMPP).³⁶ Hrvatski ZMPP će se primjenjivati samo u slučajevima u kojima nije ispunjena pretpostavka za primjenu Uredbe, dakle, u slučajevima kad tuženik ima prebivalište na području druge države koja nije članica EU.³⁷ U ostalim slučajevima, kad se radi o zemljama članicama EU primjenjuje se UBrisel I.a. U izvanugovornim odnosima naknade štete vrijede čl. 3. – 5. Uredbe (EZ) br. 864/2007 Europskoga parlamenta i Vijeća od 11. srpnja 2007. godine o pravu mjerodavnom za izvanugovorne obveze (dalje: URim II.). Temeljno načelo ove Uredbe je načelo opće nadležnosti prema prebivalištu odnosno sjedištu tuženika (*actor sequitur forum rei* – tužitelj slijedi sud dužnika). Za ocjenu prebivališta tuženika mjerodavan je trenutak podnošenja tužbe. Ipak, u sporovima iz izvanugovornih odnosa, kao što je naknada štete prouzročene u prometnoj nezgodi, postoji tzv. posebna nadležnost. Po tom načelu tuženik koji ima sjedište ili prebivalište u nekoj državi članici EU može biti tužen pred mjesnim sudom³⁸ gdje se štetni događaj dogodio (*locus delicti commissi* - mjesto nastanka građanskog delikta – prometne nezgode)³⁹ i sudom mjesta gdje je nastupila štetna posljedica (*locus damni* - mjesto nastanka štete), što je kod prometnih nezgoda gotovo uvijek isto. Isto pravilo vrijedi za oštećenika i za tužbe koje podnose njegovi nasljednici ili regresni ovlaštenik. Ako se naknada štete traži u kaznenom postupku (adhezijski postupak), prema Uredbi, nadležan je sud zemlje u kojoj se provodi kazneni postupak, ako to dopušta *lex fori*.

32 Objavljena u Sl. listu EZ, 2001, L 12, od 16. siječnja 2001.

33 Objavljena u Sl. listu EU, OJ L 351/1, od 20. 12. 2012.

34 Za razliku od direktiva uredbu EU se ne transponiraju u zakonodavstva država članica, već se izravno primjenjuju u pravnim sustavima država članica.

35 Što se ističe i u t. 5. i 19. Uredbe, po kojima između Briselske konvencije i Uredbe treba postojati kontinuitet, v., Babić, D., Nadležnost sudova za prometne nezgode s međunarodnim obilježjem, Zbornik 19. Savjetovanje o obradi i likvidaciji automobilskih šteta HUO-a, Zagreb, 2011., str. 129.

36 V., NN 101/17. Zakon je na snazi od 29. siječnja 2019., a istim je stavljen izvan snage Zakon o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima bivše SFRJ iz 1982. (Sl. l. SFRJ, br. 43/82 i 72/82) (dalje: ZRSZ), koji je u RH preuzet Zakonom o preuzimanju Zakona rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima iz 1991. (NN, br. 53/91). U BiH je i danas na snazi iz bivše SFRJ preuzeti ZRSZ koji je preuzet Uredbom sa zakonskom snagom o preuzimanju i primjenjivanju saveznih zakona koji se u BiH primjenjuju kao republički zakoni (Sl. l. RBiH, br. 2/92,; Zakon 13/94).

37 Odredba iz čl. 4. Uredbe U Rim II.

38 Pod „mjestom“ se podrazumijeva mjesto prometne nezgode.

39 Izričita odredba iz čl. 10. Uredbe.

3.1 Mjerodavno pravo za štete iz cestovnih prometnih nesreća

Kolizijska pravila određuju koje će se pravo primijeniti na neki slučaj naknade štete prouzročene prometnom nezgodom. Međunarodna nastojanja da se to pitanje riješi urodila su donošenjem tzv. Haške konvencije o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama od 4. svibnja 1971. godine (dalje: Haška konvencija iz 1971.)⁴⁰ Valja napomenuti da se ova Konvencija odnosi ne samo na prometne nezgode u kojima su sudjelovala motorna vozila, već na sve prometne nezgode, pa i one koje npr. izazovu biciklisti, mopedisti, zaprežna vozila i sl.⁴¹ Cilj Konvencije je bio upravo olakšati položaj žrtvama (svih) prometnih nezgoda u kojima sudjeluju stranci. Haška konvencija iz 1971. je na snazi u Austriji, Belgiji, Bjelorusiji, Bosni i Hercegovini, Crnoj Gori, Češkoj, Francuskoj, Hrvatskoj, Letoniji, Litvi, Luksemburgu, Makedoniji, Nizozemskoj, Poljskoj, Slovačkoj, Sloveniji, Srbiji, Španjolskoj i Švicarskoj.

Hašku konvenciju iz 1971. je potpisala i bivša SFRJ.⁴² Hrvatski ZMPP izravno poziva na primjenu Haške konvencije iz 1971., a primjenjuje se za nezgode koje su se dogodile na javnoj cesti, terenima koji su pristupačni svakome, privatnim terenima na kojima je omogućen pristup određenom broju osoba koje se imaju pravo njome koristiti. Isključena je njezina primjena na nezgode koje se dogode na privatnim terenima koji služe isključivo privatnoj uporabi. Haška konvencija iz 1971. se ne primjenjuje na regresne zahtjeve osiguratelja i regresne zahtjeve između odgovornih osoba, jer se pretpostavlja da su regresna i subrogacijska prava uređena ugovorom i ne spadaju u izvanugovornu odgovornost kojom se bavi ova Konvencija.

Haška konvencija iz 1971. se odnosi isključivo na građansku izvanugovornu odgovornost za štetu koja nastane kao posljedica prometne nezgode. Temeljno načelo, za određivanje mjerodavnog prava, koje nalazimo u čl. 3. Konvencije, je pravo mjesta nezgode (*lex loci delicti commissi*),⁴³ pravo države na čijem području se i dogodila prometna nezgoda,⁴⁴ čak i kada država (na čijem se području dogodila nezgoda) nije potpisnica Konvencije. Pod mjestom nezgode podrazumijeva se mjesto gdje se radnja dogodila. Mjesto nezgode je poveznica i pravna činjenica,⁴⁵ uz koju se veže mjerodavno pravo. Poveznica za mjerodavno pravo je isključivo mjesto nastanka nezgode, a ne nastanka štete.⁴⁶ Mjerodavno pravo se primjenjuje bez obzira koji sud sudi i bez obzira na to koju odgovornu osobu oštećeni tuži (osiguratelja, štetnika ili jednog i drugog).⁴⁷ Primjena toga

40 NN - MU, br. 4/94. Pridržali su je predstavnici 25 država u okviru XI Haške konferencije 1968., 4. svibnja 1971. Nažalost, Konvenciju je potpisao mali broj država potpisnica, među kojima je bila i bivša SFRJ (uz Austriju, Belgiju, Francusku, Luksemburg i Nizozemsku).

41 Varadi, Tibor, Određivanje mjerodavnog prava za drumske saobraćajne delikte s elementom inostranosti, Zbornik Drumski saobraćajni delikti s elementom inostranosti, Udruženja za međunarodno pravo Vojvodine, Novi Sad, 1983.

42 Konvencija je objavljena u Sl. l. SFRJ – MU, br. 26/1976. Notifikacijom o sukcesiji Hrvatska je postala strankom Konvencije 8. listopada 1991. (NN MU 4/94.), a također notifikacijom o sukcesiji i BiH.

43 Grbin, I., Napomene u vezi Konvencije o zakonu koji se primjenjuje na prometne nezgode, Privreda i pravo, Zagreb, br. 10/76, str. 57.

44 Čl. 3. Konvencije.

45 Sajko, K., Međunarodno privatno pravo, Narodne novine, Zagreb, 2009., str. 99.

46 Ovo načelo je u cijelosti (bilo) prihvaćeno i u dvostranim Londonskim sporazumima između osiguratelja.

47 Čurković, M., Međunarodna karta osiguranja motornog vozila, Croatia, Zagreb, 1990., str. 141.

načela u sudskoj praksi nije prijeporna.⁴⁸

Iznimka od osnovnog načela *lex loci delicti commissi*,⁴⁹ koja se, međutim, u praksi često koristi (pogotovo kad su u pitanju oštećeni suputnici u vozilu), je primjena prava registarske pločice vozila (*lex tabuli*) ili prava zemlje u kojoj se vozilo redovito nalazi/boravi/zadržava, ako vozilo nije registrirano ili ako je registrirano u više država. Iznimka se primjenjuje u onim slučajevima u kojima je pravo zemlje registracije bliže nastalom u odnosu na pravo države gdje se šteta dogodila.⁵⁰ *Lex tabuli* primijenit će se na prometne nezgode u kojima je sudjelovalo samo jedno vozilo, a žrtva - oštećenik, čije je prebivalište izvan zemlje u kojoj se nezgoda dogodila, je bila putnik u vozilu, kao i u slučaju žrtve - oštećenika koja je bila izvan vozila, na mjestu nezgode, ako joj je redovno boravište u državi u kojoj je vozilo registrirano.⁵¹ Ako je u prometnoj nezgodi sudjelovalo više vozila, *lex tabuli* će se primijeniti samo ako su sva vozila registrirana u istoj državi. Razlog iznimke od općeg načela *lex loci delicti commissi* je postojanje tzv. bližeg prava.⁵² U ovakvim slučajevima mjesto nezgode samo je slučajna okolnost, a činjenicu registracije lakše je dokazati. Činjenica registracije vozila upućuje, između ostaloga, i na obvezno osiguranje od odgovornosti vlasnika/vozača vozila što predstavlja dodatnu sigurnost oštećenoga da će dobiti naknadu štete.⁵³ Čim nema bliže povezanosti pravila su drukčija: tako u slučaju oštećenja više osoba - mjerodavno pravo se određuje prema svakom oštećenome posebno.⁵⁴

U ovom slučaju pravo mjesta registracije motornog vozila ima prednost samo ako je isto s pravom zemlje u kojoj oštećeni redovno boravi.⁵⁵ No, ako se radi o slučaju prometne nezgode u kojoj je sudjelovalo više vozila, *lex tabuli* se primjenjuje samo ako su sva vozila registrirana u istoj državi.⁵⁶ Ali, ako se radi o vozilu koje nije registrirano ili je registrirano u više država, mjerodavno pravo je pravo države u kojoj se vozilo redovno zadržava (što se de facto izjednačuje s *lex tabuli*).⁵⁷ Vidimo, dakle, da je Haška konvencija iz 1971. napravila određeni kompromis između načela *lex loci delicti commissi* i *lex tabuli*.

Važno je odgovoriti i na pitanje što obuhvaća mjerodavno pravo. Prema Haškoj konvenciji iz 1971. mjerodavno pravo odlučuje o:

48 V. Rev x 470/14 VSRH određuje „Odredbom čl. 3. Haške konvencije o mjerodavnom pravu za prometne nesreće na cestama iz 1971., ...propisano je da zakonodavstvo koje se primjenjuje je domaće zakonodavstvo države na čijem području se dogodila prometna nezgoda“.

49 Čl. 4. Konvencije.

50 Bilić Erić, H., Haška konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode, Zbornik 16. Savjetovanja o obradi i likvidaciji automobilskih šteta, HUO, Opatija 2008., str. 158.

51 Čl. 4. st. 1. toč. a) al. 3. Konvencije.

52 Obrazloženje zašto se (ponekad) primjenjuje načelo bližeg prava dao je već Savigny u 19. st.: pravni poreci država imaju jednake vrijednosti, pa ponekad treba, pod određenim pretpostavkama, prijateljski dopustiti primjenu stranog prava; za svaki pravni odnos treba potražiti pravni poredak pod koji taj pravni odnos posvojoj prirodi pripada ili je podvrgnut, to jest u kojemu se nalazi njegovo sjedište, Sajko, K., Međunarodno privatno pravo, str. 13

53 Čurković, M., Obvezna osiguranja u prometu, Inženjerski biro, Zagreb, 2007., str. 167.

54 Čl. 4. st. 1. toč. a) al. 3. Konvencije.

55 S toga su u pravu oni, kao Matić, Ž., Međunarodno privatno pravo, Zagreb, 1982., str. 89., koji tvrde da se mjerodavno pravo koje se primjenjuje prema žrtvi koja je bila izvan vozila, ako se primjenjuje *lex tabuli*, primjenjuje i prema neizravno oštećenoj rodbini koja ima pravo na naknadu štete zbog stradanja te osobe.

56 Čl. 4. st. 2. toč. b. Konvencije.

57 Čurković, M., Međunarodna karta osiguranja motornog vozila..., op. cit., str. 140.

- uvjetima i opsegu odgovornosti (uz napomenu da se to uvijek prosuđuje prema pravilima propisa o sigurnosti zemlje gdje se nezgoda dogodila)
- razlozima za oslobodjenje i ograničenje odgovornosti i primjeni načela podijeljene odgovornosti
- opsegu naknade štete
- prenosivosti i nasljedivosti štete
- krugu osoba koje imaju pravo na naknadu štete i
- zastari i gubitku prava na temelju protoka vremena ili roka.

Mjerodavno pravo kod neimovinskih/nematerijalnih šteta obuhvaća i kriterije i opseg naknade štete.⁵⁸ To, naravno, čini prilične poteškoće nadležnom sudu, ako se radi o pravu koje nije pravo suda.⁵⁹

Zemlje koje nisu potpisale Hašku konvenciju iz 1971. imaju vlastite propise o kolizijskim pravilima. No, pregled pokazuje da su načela iz propisa tih zemalja manje - više istovjetna s odredbama Haške konvencije iz 1971.

3.2 Uredba (EZ) br. 864/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. srpnja 2007. o pravu mjerodavnom za izvanugovorne obveze (URim II.)

Uredba br. 864/2007. Europskog parlamenta i Vijeća od 11. lipnja 2007. o pravu mjerodavnom za izvanugovorne obveze (dalje: URim II.),⁶⁰ predstavlja sekundarni pravni izvor, što znači da se izravno primjenjuje i nema potrebe da ga države članice potpisuju, a zajedno s UBrisel I. a i te s URim I. sačinjavaju EU međunarodno privatno pravo. Prema odredbi same URim II.,⁶¹ trebala bi biti sukladna UBrisel I. a, te instrumentima koji uređuju koje se pravo primjenjuje na ugovorne odnose. Nacionalni sudovi su obvezni URim II. primjenjivati samo na slučajeve štetnih događaja nastalih nakon 1. siječnja 2009.⁶² Osnovno načelo URim II. je načelo *lex loci damni*,⁶³ mjesto nastanka štete jer to načelo uspostavlja ravnotežu između oštećenog i štetnika.⁶⁴ Mjesto nastanka štete je mjesto neposredne štete gdje se nezgoda dogodila. Posredno nastale štete, pa tako i odštetni zahtjevi za posredno oštećene, primjerice, srodnike stradale osobe, podvrgnute su načelu *lex damni*, dakle mjestu nastanka prometne nezgode.⁶⁵ Mjerodavno pravo se

58 V., Rev. VSRH 1166/04-2, od 14. lipnja 2006.

59 Sudovi u pravilu ne znaju strano pravo i stranu sudsku praksu, pa se problem pokušava riješiti putem međunarodne pravne pomoći, preko nadležnih tijela Ministarstva pravosuđa.

60 Sl. I. EU L 199, str. 40.

61 V., preambule U Rim II.

62 Naime, s obzirom na to da u URim I. postoje različiti datumi za stupanje na snagu (a taj datum nije određen u Uredbi, primjenjuje se opća odredba čl. 297., st. 1, podst. 3. Ugovora o funkcioniranju EU, dakle Uredba stupa na snagu 20. kolovoza 2007.) i datum početka primjene (čl. 11. 1. 2009., čl. 32. Uredbe), nastao je prijemor oko toga na koje slučajeve se Uredba primjenjuje, s obzirom na to da su neki smatrali da se Uredba primjenjuje od dana kad je pokrenut postupak pred sudom, odnosno od dana kad je sud utvrdio mjerodavno pravo. Prema stajalištu Suda Europske unije (Rješenje br. C-412 od 17. 11. 2011, sl. Deo Antoine Homawoo protiv GMF Assurance SA) Uredba se može primjenjivati samo od 11. 1. 2009.

63 T. 15. preambule U Rim II.

64 T. 16. preambule U Rim II.

65 Đokić, J., Deset godina Uredbe Rim II. - odnos s Haškom konvencijom o mjerodavnom pravu za prometne nezgode, Zbornik radova s 2. međunarodne znanstvene konferencije Hrvatski dani osiguranja 2018., HUO, Opatija, 2018., str. 113.

primjenjuje bez obzira radi li se o pravu države članice ili neke druge države.

Kao iznimku od općeg pravila URim II. prihvaća i načelo očito jačeg (bližeg) prava. Tako će se primijeniti pravo države u kojoj i oštećeni i štetnik imaju, u vrijeme nastanka štete, isto uobičajeno boravište, naravno, različitoj od države mjesta nastanka štete (*lex loci habitationis communis*).⁶⁶ Inače, boravište je činjenično stanje koje traje dovoljno dugo i kod kojega se može zaključiti da je oštećena osoba voljna podvrgnuti se jurisdikciji zemlje u kojoj boravi. Prebivalište je mjesto u kojem osoba ima namjeru stalno ostati.⁶⁷ URim II. inače isključuje renvoi.⁶⁸

URim II. predviđa i pravo oštećenoga kod osiguranja od odgovornosti na izravan zahtjev protiv osiguratelja (*actio directa*), ako to predviđa pravo koje uređuje izvanugovornu odgovornost za štetu ili pak ugovor o osiguranju od odgovornosti. Ova odredba za obvezno osiguranje od automobilske odgovornosti nije više aktualna, jer je Četvrta direktiva o obveznom osiguranju od automobilske odgovornosti pravo oštećenoga na *actio directa* uvela kod svih slučajeva šteta s međunarodnim elementom, a Peta direktiva je to proširila na sve štete iz obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti.

Sama URim II. dopušta državama slobodu primjene i drugih konvencija kojima se dvostrano ili višestranu uređuje problem mjerodavnog prava između države članice i država nečlanica, koje su sklopljene prije stupanja na snagu ove Uredbe, a koje su ih potpisale. Kako je veliki broj članica EU potpisnik i Haške konvencije iz 1971., problem nije beznačajan, pa se događaju odstupanja od pravila URim II., kod kojih sudovi takvih država i dalje primjenjuju Hašku konvenciju iz 1971., čak i kad su u pitanju osobe iz dviju država članica EU.

URim II. prihvaća i načelo po kojemu se stranke mogu dogovoriti koje pravo će biti mjerodavno pravo, ali tek nakon što se zbio štetni događaj (autonomija volje stranaka, ali *ex post* štetnog događaja).⁶⁹

4. ZAKLJUČAK

Razvojem motornih vozila i cestovne infrastrukture promet je toliko među državama intenzivan da bi život u današnjim okolnostima bez istoga bio nezamisliv. Od samog početka, a da bi se ubrzao promet na graničnim prijelazima među državama te zaštitili štetnici i oštećeni u istima, sustav, a posebice sustav tzv. Zelene karte, a kasnije sustav registarske pločice je zasigurno u velikom i najvećem dijelu opravdao svoju svrhu i postojanje.

Haška konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nesreće iz 1971. godine (*lex specialis*) u pravilu predviđa primjenu prava države gdje se prometna nesreća

66 V., čl. 4., st. 3. U Rim II.

67 Đokić, J., op. cit., str. 114. Uvažavanje činjenice boravišta posljedica je i slobode kretanja ljudi unutar EU, pa su česti slučajevi prometnih nezgoda u kojima su štetnik i oštećeni iz istog mjesta stalnog ili uobičajenog boravišta, što opravdava primjenu načela *lex loci habitationis communis*.

68 V., čl. 24. U Rim II.

69 V., čl. 14. U Rim II.

dogodila (*lex loci delicti commissi*). Primjena prava države gdje se prometna nesreća dogodila vrlo često dovodi u neravnopravan položaj oštećenika – potrošača, a posebice kad se prometna nesreća desi u ekonomski nerazvijenim državama gdje su naknade štete i po desetak puta manje od prava države iz koje oštećenik dolazi.

Razvojem Europske Unije, značajnu ulogu u primjeni prava ima Uredba EZ 864/2007 Europskog Parlamenta i Vijeća od 11. 06. 2007. o mjerodavnom pravu za izvanugovorne obveze, tzv. Rim II.

Obzirom na mobilnost u prometu među državama zasigurno bi valjalo razmisliti da se glede visine naknade u budućnosti prijede s načela *lex loci delicti commissi* na načelo gdje oštećenik boravi ili živi. U svakom slučaju trebalo bi težiti k tome da visinu naknade oštećenici (potrošači) dobiju istu ili sličnu bez obzira na to u kojoj državi se nesreća dogodila, a u kojem pravcu u članicama EU ide i Uredba EZ 864/2007 Europskog Parlamenta i Vijeća od 11. 06. 2007. o mjerodavnom pravu za izvanugovorne obveze, tzv. Rim II.

Summary: *The motor vehicle is intended primarily for traffic. Trafficking leads to traffic accidents in which people and things are damaged. Traffic in international road traffic includes a number of issues related to the problem of compensation in cases when the accident occurred abroad, in a country outside the state of residence of the injured person. Without an international system of compulsory motor third party liability insurance, the indemnity insurance system would not work in practice.*

The functioning of the compensation system is also facilitated by international agreements on jurisdiction in the event of a traffic accident and international agreements on the applicable law applicable to a particular case.

The paper discusses the history of the international motor liability insurance system, through all its development stages, from the beginning (1952) to the Cretan Agreement (2003.), with a special view of its future. In addition, as part of this system, special attention is paid to the Border insurance institute, which is still relevant, because it is the mobility of motor vehicle that brings to the borders of member states of the international vehicle liability insurance system, registered in countries outside the system. Regarding the problem that the injured parties have when it comes to compensation for damages, the topic of jurisdiction for compensation for damages from traffic accidents with an international element is discussed, as well the topic of applicable law for assessing the right to compensation and criteria for its assessment. Both topics are considered from the aspect of EU law and national law, with a critical review of certain solutions that do not support for compensation, since compensation depends on the accidental location of the accident, which means that victims in poorer countries receive for the same damage, poorer compensation.

Keywords: *compulsory motor third party liability insurance contract, international green card system, registration plate subsystem, jurisdiction, applicable law.*

Navedeni izvori i korištena literatura

Babić, D., Nadležnost sudova za prometne nezgode s međunarodnim obilježjem, Zbornik 19. Savjetovanje o obradi i likvidaciji automobilskih šteta HUO-a, Zagreb, 2011.

Bilić Erić, H., Haška konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode, Zbornik 16. Savjetovanja o obradi i likvidaciji automobilskih šteta, HUO, Opatija 2008.

Council of Bureaux, CoBnews, Nouvellesdu Nord, Bruxelles, br. 7/99.

Ćurković, Marijan – Lui, Ante, Novi sustav zelene karte osiguranja, Inženjerski biro, Zagreb, 2003.

Ćurković, Marijan, Međunarodna karta osiguranja motornog vozila, Croatia osiguranje, Zagreb, 2000.

Ćurković, M., Obvezna osiguranja u prometu, Inženjerski biro, Zagreb, 2007.

Ćurković, M., Sustav zelene karte, Hrvatski ured za osiguranje, Zagreb, 1995.

Deiddá, Rafaele, Il sistema del certificato internazionale di assicurazione, 2. izdanje, Milano, 1986.

Direktiva Vijeća 72/166/EEZ od 24. 4. 1972. o usklađivanju pravnih propisa država članica, koji se odnose na osiguranje od odgovornosti iz upotrebe motornih vozila i na izvršavanje obveze osiguranja takve odgovornosti (Sl. l. 103 od 2. 5. 1972.).

Đokić, Jasmina, Deset godina Uredbe RIM II – odnos s Haškom konvencijom o mjerodavnom pravu za prometne nezgode, Zbornik radova s međunarodne znanstveno stručne konferencije Hrvatski dani osiguranja 2018., HUO, Opatija, 2018.

Grbin, Ivo, Napomene u vezi Konvencije koja se primjenjuje na prometne nezgode, Privreda i pravo, 10/76.

Haška konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama od 4. svibnja 1971.

Presuda Vrhovnog Suda Republike Hrvatske - Rev x 470/14 od 1. 4. 2015.

Presuda Vrhovnog Suda Republike Hrvatske – Rev VSRH 1166/04-2, od 14. lipnja 2006.

Sajko, Krešimir, Međunarodno privatno pravo, Narodne novine, Zagreb, svibanj 2009.

Schmitt/Schomaker, Das Londoner Muster-Abkommen, Gabler, Wiessbaden, 1993.

Šarčević, Petar, Valutno-devizni aspekti naknada šteta iz cestovnih prometnih nesreća, Zbornik radova, Drumski saobraćajni delikti sa elementom inistranosti, Udruženje za međunarodno pravo Vojvodine, Novi Sad, 1983.

Uredba (EZ) br. 593/2008. Europskog parlamenta i Vijeća od 17. 6. 2008. o mjerodavnom pravu za ugovorne obveze – Rim I. (Sl. l. EU, L 177 od 4. 7. 2008.).

Uredba (EZ) br. 864/2007. Europskog parlamenta i Vijeća od 11. 7. 2007. o mjerodavnom pravu za izvanugovorne obveze – Rim II. (Sl. l. EU, L 199 od 31. 7. 2007.).

Varadi, Tibor, Određivanje merodavnog prava za drumske saobraćajne delikte s elementom inozemnosti, Zbornik radova, Drumski saobraćajni delikti sa elementom inozemnosti, Udruženje za međunarodno pravo Vojvodine, Novi Sad, 1983.

Zakon o međunarodnom privatnom pravu (NN, br. 101/17).

Zakon o obveznim osiguranjima u prometu Republike Hrvatske (NN, br. 151/05, 36/09, 75/09, 76/09, 152/09).

Zakon o osiguranju od odgovornosti za motorna vozila i ostale odredbe o obveznom osiguranju od odgovornosti Federacije BiH („Službene novine FBiH“, br. 24/05).

Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19 i 42/20).