

Dr.sc. Vjekoslav Puljko, docent
Pravnog fakulteta Sveučilišta u Osijeku
Martina Macko, apsolutnica
Pravnog fakulteta Sveučilišta u Osijeku

PRAVNI REŽIM KOD PROMETNIH NEZGODA SA ELEMENTOM INOZEMNOSTI

UDK: 341.66 : 656 . 1

Primljeno: 25. 11. 2010.

Pregledni znanstveni rad

Građanskopravna izvanugovorna odgovornost za štetu koja se dogodi u prometnoj nezgodi u inozemstvu je stvarno i pravno kompleksna. Potrebno je riješiti čitav niz problema, a na koje je pokušala odgovoriti Haška konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode iz 1971. godine.

Analiziraju se odredbe Konvencije u svezi određivanja mjerodavnog prava, položaj oštećenog i zahtjev za naknadu štete. Konvencijska rješenja se upoređuju s primjerima iz prakse, te se ukazuje na pravne probleme koji su uočeni pri primjeni Konvencije.

Nakon Haške konvencije, a u cilju unapređivanja rješavanja problema izvanugovorne odgovornosti za štetu u prometnoj nezgodi uveden je sustav Zelene karte i Kretski sporazum koji bi trebali olakšati rješavanje problema naknade štete u prometnoj nezgodi s inozemnim elementom.

Razmatraju se i poteškoće vezane uz europsko izvješće o nezgodi te suradnja među osiguravajućim društvima, glede učinkovitijeg rješavanja odštetnih zahtjeva oštećenih u prometnim nezgodama s inozemnim obilježjem.

Ključne riječi: *Haška konvencija, izvanugovorna odgovornost, naknada štete, mjerodavno pravo.*

1. UVOD

Osjetljivost problema izvanugovorne odgovornosti za štetu prouzročenu prometnom nezgodom znakovita je kako za tuzemne, tako i za situacije obilježene inozemnim elementom. Sve intenzivniji međunarodni cestovni promet pridonosi aktualiziranju potonje problematike, poglavito u kontekstu građanskopravnih mehanizama zaštite žrtava prometnih nesreća.

Odavna su učinjeni naponi da se ujednači materija prekograničnog sukoba zakona za prometne nezgode, pa je aktivnošću Haške konferencije šezdesetih godina izrađena Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode koja je stupila na snagu 05.04.1971. god. (u daljnjem tekstu: Haška konvencija).

Danas se materija ponovno aktualizirala u kontekstu ujednačavanja prava u okviru Europske unije, gdje Prijedlog uredbe o vanugovornoj odgovornosti za štetu (dalje Rim II Uredba)¹, kao opći instrument bitno može utjecati na regulaciju specifične materije odgovornosti za prometne nezgode. Ova je materija i nama interesantna, budući je RH kandidat za punopravno članstvo u EU, a sukladno Sporazumu o stabilizaciji i pridruživanju² već je u obvezi usklađivati interno zakonodavstvo s pravom EU.

Haška konvencija je u RH stupila na snagu 8. listopada 1991.³ Sukladno čl. 140. Ustava Republike Hrvatske međunarodni ugovori koji su sklopljeni i potvrđeni u skladu s Ustavom, te objavljeni, čine dio unutarnjeg pravnog poretka Republike, a po pravnoj snazi su iznad zakona. Njihove se odredbe mogu mijenjati ili ukidati samo uz uvjete i na način koji su u njima utvrđeni, ili suglasno općim pravilima međunarodnog prava. Materija međunarodnog privatnog prava u pretežnom je dijelu regulirana Zakonom o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima⁴ (u daljnjem tekstu: ZRSZ). Iako ovaj zakon sadržava opće odredbe o mjerodavnom pravu za vanugovornu odgovornost za štetu (čl. 28 ZRSZ), u slučaju prometne nesreće sa elementom inozemnosti, kao *lex specialis* u primjenu dolazi Haška konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode.

U ovome radu govorit će se prvenstveno o Haškoj konvenciji o mjerodavnom pravu za prometne nezgode. Uvodno ćemo pojasniti položaj ovog višestranog instrumenta ujednačenog kolizijskog prava u odnosu na druge konvencije, te u odnosu na pravnu stečevinu EZ. Potom se smjera pobliže objasniti koje je pravo mjerodavno kod prometne nezgode sa inozemnim karakterom, te koji je opseg njegove primjene u režimu Haške konvencije. Nadalje će se govoriti o mjestu štetne radnje i mjestu nastanka štete. Kako su vozila i osobe glavni čimbenici govorit će se o registraciji vozila, te o međunarodnoj i inozemnoj vozačkoj dozvoli. Zatim će se obraditi granično osiguranje od automobilske odgovornosti. Također će biti riječi i o slučaju automobilske nezgode sa elementom inozemnosti

¹ Amended proposal for a European Parliament and Council on the law applicable to non contractual obligations («ROME II») dostupan na <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/33211.htm>

² Sporazum je 14. svibnja 2001. godine u Bruxellesu, parafriran od strane ministra vanjskih poslova Republike Hrvatske Tonina Picule i povjerenik Europske komisije za vanjske odnose Chrisa Pattena. *Stabilisation and Association Agreement between the European Communities and their Member States, of the one part, and the Republic of Croatia, of the other part*, O.J.L 26, 28. 1. 2005. str. 3. i *Protocol to the Stabilisation and Association Agreement between the European Communities and their Member States, of the one part, and the Republic of Croatia, of the other part, to take account of the accession of the Czech Republic, the Republic of Estonia, the Republic of Cyprus, the Republic of Hungary, the Republic of Latvia, the Republic of Lithuania, the Republic of Malta, the Republic of Poland, the Republic of Slovenia and the Slovak Republic to the European Union*, O.J. L 26, 28. 1. 2005., str. 222., „Narone novine-Međunarodni ugovori, br. 112/1997.

³ Čl. 1. t. 4.. Odluke o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacije o sukcesiji od 28. 04. 1998., notifikacijom o sukcesiji Republika Hrvatska stranka je od 1991. Konvencije o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama, (Hag, 4. svibnja 1971.) Službeni list SFRJ, Međunarodni ugovori i drugi sporazumi, broj 26/1976.

⁴ Zakon o rješavanju sukoba zakona sa propisima drugih zemalja u određenim odnosima, Narodne novine, br. 53/91.

i s njom povezanog Europskog izvješća o nezgodi. Nakon toga će se govoriti o odgovornosti za štetu i odštetnom zahtjevu. Kako je sustav koji se najuže povezuje sa Haškom konvencijom «Sustav zelene karte», odnosno Kretski sporazum, bit će govora o odnosu tih sistema.

2. ODNOS HAŠKE KONVENCIJE NAPRAMA DRUGIM KONVENCIJAMA TE PRAVNOJ STEČEVINI EU

Ako je država ugovornica ove konvencije članica (ili će tek postati) nekih drugih konvencija koje također sadrže odredbe o pitanjima građanskopravne izvanugovorne odgovornosti za štetu u posebnim pravnim područjima, Haška konvencija ne dira u djelovanje tih drugih konvencija, odnosno, daje im prednost.⁵

Kada o položaju ove konvencije govorimo u kontekstu prava EZ, karakteristike toga nadnacionalnog prava mogu u bitnoj mjeri narušiti primjenu Konvencije⁶. U materiji je međunarodnog privatnog prava EZ tek Ugovorom iz Amsterdama (1999.) dobila nadležnost za djelovanje⁷, te je već 2003. objavljen Prijedlog Uredbe o mjerodavnom pravu za izvanugovorne obveze⁸. Uslijedile su rasprave o istomu, te je 2006. objavljen izmijenjeni Prijedlog uredbe⁹. Iako u Uredbi stoji da ona ne utječe na primjenu višestranih ugovora kojih su države članice potpisnice u vrijeme usvajanja Uredbe, kada se šteta ili gubitak javlja u jednoj ili većem broju država članica EU, Rim II Uredba će imati pred određenim konvencijama prednost u primjeni. Konkretno se navode dvije nama važne konvencije, ovdje poglavito interesantna Haška konvencija o prometnim nezgodama¹⁰. To znači da oba režima ostaju u primjeni, ali se u internom sukobu zakona za EU pravila konvencija ipak neće primjenjivati već će se primjenjivati Uredba.

Države potpisnice Haške konvencije su: Austrija, Bjelorusija, Belgija, Bosna i Hercegovina, Crna gora, Hrvatska, Češka, Francuska, Latvija, Litva, Luxembourg, Makedonija, Norveška, Poljska, Portugal, Srbija, Slovačka, Slovenija, Španjolska, Švicarska¹¹.

⁵ Odredba čl. 15 Haške konvencije.

⁶ O osobinama i načelima pravnog sustava EZ više u Hartley, T.: Temelji prava Europske zajednice : uvod u ustavno i upravno pravo Europske zajednice. 2. hrv. izd. Rijeka :, 2004.; Josipović, T.: Načela europskog prava u presudama Suda Europske zajednice. Zagreb : 2005.

⁷ O razvoju nadležnosti u području međunarodnog privatnog prava vidi u Župan, M.: Pravo najbliže veze u hrvatskom i europskom međunarodnom privatnom ugovornom pravu, Rijeka, 2006. str. 266. ff.

⁸ Proposal for a Regulation of the European Parliament and the Council on the law applicable to non-contractual obligations ("ROME II") COM/2003/0427 final - COD 2003/0168.

⁹ Amended proposal for a European Parliament and Council Regulation on the law applicable to non contractual obligations ("ROME II") [COM(2006) 83 final. Prijedlog nije publiciran u O.J. već je dostupan na Internet stranici <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/l33211.htm>

¹⁰ Izričito se u ovom kontekstu navodi još i Konvencija koja se primjenjuje na odgovornost proizvođača za štetu od njegovih proizvoda, 1973. čl. 25. st. 2.

¹¹ Statusno izvješće dostupno na Internet stranaici www.hcch.com

3. HAŠKA KONVENCIJA O MJERODAVNOM PRAVU ZA PROMETNE NEZGODE I NJEZINA PRIMJENA

Haška konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode početno određuje koji se zakon primjenjuje na građansku izvanugovornu odgovornost nastalu iz prometne nezgode, a bez obzira na vrstu suda koji je nadležan za rješavanje (čl. 1.). Po polju primjene je definirana kao konvencija koja se odnosi na građansku izvanugovornu odgovornost za štetu koja nastane kao posljedica prometne nezgode na cesti, isključujući iz polja primjene druge slučajeve prometnih nezgoda.¹² Također se primjenjuje i u slučaju kada zakonodavstvo određeno njezinim kolizijskim pravilima nije pravo jedne od država ugovornica.

Kako bismo bolje razumjeli Hašku konvenciju, potrebno je odmah na početku razjasniti osnovne pojmove same konvencije. Dakle, kako se ona odnosi na prometne nezgode na cesti potrebno je definirati “prometnu nezgodu”, “cestu” i “vozilo”. Prema njenim propisima prometna nesreća predstavlja svaku nesreću u kojoj je sudjelovalo jedno ili više motornih ili nemotornih vozila, a koja se dogodila u prometu na javnoj cesti na terenu otvorenom za svakoga ili na privatnom terenu, ali otvorenome za određeni broj osoba koje imaju prava da se njime koriste¹³.

Usporedimo li ove definicije s pojmovnima sadržanim u našem zakonodavstvu, vidimo određene sličnosti i razlike. Prema Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu (u daljnjem tekstu ZOOP),¹⁴ čl. 3., st. 1., t. 1. “prometna nezgoda” je događaj kod kojega je šteta nastala zbog uporabe prijevoznog sredstva. Osnovna razlika definicije prometne nesreće u ova dva propisa je u tome što je kod Haške konvencije potrebno da se prometna nesreća dogodila na javnim putovima, privatnim površinama ili drugim površinama otvorenim za javnost. Zakon o sigurnosti prometa na cestama (u daljnjem tekstu: ZOSPC)¹⁵ definira cestu kao svaku javnu cestu, ulicu u naselju i nerazvrstanu cestu na kojima se obavlja promet¹⁶. Čl. 9. ZOOP regulira pojam vozila, pa tako propisuje da je vozilo svako motorno vozilo, odnosno svako priključno vozilo.

Slučajevi kada se Haška konvencija ne primjenjuje su taksativno navedeni u čl. 2. navedene konvencije. Pa tako slijedi da se ona ne primjenjuje:

1. na odgovornost proizvođača i prodavača kao i popravljača vozila;
2. na odgovornost vlasnika ceste ili svake druge osobe obvezane da osigura održavanje ceste ili sigurnost korisnika¹⁷;

¹² Matić, Ž.: Međunarodno privatno pravo-posebni dio, Zagreb, 1982., str. 85.

¹³ Odredba čl. 1. st. 2. Haške konvencije

¹⁴ Zakon o obveznom osiguranju u prometu, Narodne novine br. 151/05.

¹⁵ Zakon o sigurnosti prometa na cestama, Narodne novine, br. 105/04.

¹⁶ Zakon o sigurnosti prometa na cestama, u čl. 2., st. 1. t. 28. također propisuje termin vozilo i to kao svako prijevozno sredstvo namijenjeno za kretanje po cesti, osim dječjih prijevoznih sredstava, prijevoznih sredstava na osobni ili motorni pogon za osobe s invaliditetom ili starije osobe, ako se pritom ne kreću brzinom većom od brzine čovječjeg hoda.

¹⁷ Loussouran smatra da su ova pitanja izuzeta jer je riječ o odgovornosti koja bi pogađala najčešće

3. na odgovornost za postupke drugoga izuzevši odgovornost vlasnika vozila i naredbodavca;

4. na regresne tužbe između odgovornih osoba;

5. na regresne tužbe i subrogacije koje se odnose na osiguravatelja;

6. na tužbe i regresne tužbe što ih podnose organi socijalnog osiguranja ili drugih sličnih ustanova i javnih

garantnih fondova za štete nanesene od automobila ili protiv kojih se podnose te tužbe, također za slučajeve izuzimanja od odgovornosti što ih predviđa zakon pod nadležnost kojega potpadaju ti organi.

Članak 10. Haške konvencije propisuje da se primjena bilo kojeg zakona koji je temeljem nje obvezatan, može odbiti samo ako je očigledno u suprotnosti s javnim poretkom. Njime se zapravo samo potvrđuje općeprihvaćeno načelo da će domaći sud moći odbiti primjenu strane norme iako kolizijsko pravilo upućuje na njenu primjenu, ako bi ta norma bila suprotna domaćem javnom poretku.¹⁸ Haška konvencija govori o očitj suprotnosti, čime je izraženo zalaganje za restriktivnu primjenu ustanove javnog poretka. Haška konvencija se primjenjuje bez ikakvog uvjeta reciprociteta, bez obzira da li je mjerodavno pravo na osnovu tih odredaba pravo neke od država ugovornica ili ne. Navedeno znači da su norme Haške konvencije ratifikacijom postale dio našeg međunarodno privatnog prava, te de se primjenjuju bez obzira na to za koje se države vezuje pravni odnos, tj. bez obzira na to da li je mjerodavno pravo države ugovornice ili neugovornice.¹⁹

«Postojanje država ugovornica čiji pravni sistem nije jedinstven postavlja posebne probleme, koji se rješavaju interlokalnim i interpersonalnim pravilima. Što se tiče ove Konvencije, problem nejedinstvenih pravnih poredaka pojavljuje se samo u vezi s određivanjem mjesta nezgode, ili još više pri pitanju određivanja «zemlje» registracije.»²⁰

Članci 12., 13. i 14. propisuju slučajeve kako postupati kada država nema jedinstveni pravni ustroj²¹.

državu, te je u ovim slučajevima teško zamisliva primjena drugog prava osim prava države o čijoj se odgovornosti radi. Loussouaran, Y.: La Convention de la Haye sur la loi applicable en matiere d'accidents de la circulation routiere, Clunet, 1969, str. 13.

¹⁸ Varadi, Bordaš, Knežević.; Međunarodno privatno pravo., Novi Sad, 2003., str. 437.

¹⁹ Varadi et.al. Međunarodno privatno pravo, op.cit. str. 433.

²⁰ Matić., Međunarodno privatno pravo, op.cit. 95.

²¹ Tako propisuje da se svaka teritorijalna jedinica koja nema jedinstveni pravni ustroj smatra državom ako ima svoj vlastiti pravni ustroj na području građanske izvanugovorne odgovornosti u pogledu prometnih ne-sreća. Ako dođe do nesreće u kojoj sudjeluju vozila koja su registrirale samo teritorijalne jedinice te države, država koja nema jedinstveni pravni ustroj nije obvezatna primjenjivati odredbe Haške konvencije. To znači da će iako kolizijsko pravilo upućuje na primjenu Haške konvencije, domaći sud moći odbiti njenu primjenu jer bi ona bila u očitj suprotnosti s domaćim javnim poretkom.

3.1. Mjerodavno pravo

Posebno kolizijsko pravilo za izbor mjerodavnog prava u sporovima povodom prometnih nezgoda s elementom inozemnosti je usvojen člankom 3. Haške konvencije, a prema njemu se na teritoriju na kojem se dogodila nesreća primjenjuje domaće zakonodavstvo – *lex loci delicti commissi*.²² «Uvijek se primjenjuje «unutrašnje pravo», što znači da je isključena ustanova uzvrata i upućivanja na treće pravo».²³

Iako se *lex loci delicti commissi* danas više ne uzima apsolutno prikladnim za regulaciju svih međunarodno obilježenih izvanugovornih obveza,²⁴ ono je u nas prihvaćeno kao opće i jedinstveno kolizijsko rješenje deliktne obveze. Njime su obuhvaćeni svi slučajevi izvanugovorne odgovornosti za štetu, a za kojeg nema posebnog međunarodnog kolizijskog rješenja. Prof. Tomljenović ističe da sud odlučujući povodom naknade štete, kada je štetna radnja dislocirana od štetnih posljedica, mora ispitati odredbe odnosnih prava te primijeniti kao mjerodavno pravo ono pravo čije su odredbe povoljnije za oštećenika. Oštećenom nije ostavljeno da sam vodi računa o tome je li pravo države u kojoj su nastupile štetne posljedice za njega povoljnije.²⁵

Nedostaci *lex loci delicti commissi* su ublaženi uvođenjem poveznica o kojima pri izboru mjerodavnog prava treba voditi računa. Iako je zadržano kao osnovno rješenje Haške konvencije, postoji i nekoliko izuzetaka. Tako je mjesto registracije (o čemu će biti govora kasnije) jedna točka vezivanja koja se lako utvrđuje, te je najčešće pravilo koje zamjenjuju *lex loci delicti commissi*. Da bi došlo do primjene prava mjesta registracije vozila, potrebno je da postoji očita veza između vozila ili osobe koja se nalazila izvan vozila i države čije bi pravo bilo mjerodavno umjesto *lex loci delicti commissi* (dakle, potrebno je da vozila ili osobe koje su sudionici nesreće imaju redovno boravište u istoj zemlji).

«Polje primjene *lex loci delicti* dodatno se sužava sve prisutnijom tendencijom diverzifikacije kolizijskih pravila. Za specifične i učestale oblike delikata

²²«Predmetni štetni događaj zbio se na teritoriju Austrije kada je došlo do sudara tužiteljeva vozila strane registracije i vozila hrvatskih registarskih oznaka čiji je vlasnik osiguran kod tuženice. Hrvatski sudovi nižega stupnja su u rješavanju ovoga spora primijenili domaće pravo tj. članak 178 st. 1. ZOO (izmjenama i dopunama ZOO ovaj članak je zamijenjen pa je sada reguliran člancima 1068-1073.) pa su smatrajući da je do štetnog događaja došlo isključivom krivnjom vozača strane registracije, tužbeni zahtjev je ocijenjen neosnovanim, te je odbijen. Budući se predmetni štetni događaj dogodio u inozemstvu, trebalo je primijeniti Uredbu o ratifikaciji Konvencije o zakonu koji se primjenjuje na prometne nezgode. Tom uredbom je, naime ratificirana Konvencija o pravu koje se primjenjuje na prometne nezgode prihvaćena u Hagu 4. svibnja 1971. Po odredbi čl. 3 navedene Konvencije pravo koje se primjenjuje je domaće pravo države na teritoriju gdje se dogodila nezgoda.» VSRH, Rev 1513/90. od 13. studenog 1990. dostupno na internet stranici <http://sudskapraksa.vsrh.ht>

²³ Matić, op.cit. str. 86.

²⁴ Davi.: *La responsabilita extracontrattuale nel nuovo diritto internazionale privato italiano*, Torino, 1997., str. 6 i dalje.

²⁵ Tomljenović, V.: *Pomorsko međunarodno privatno pravo - Izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava*, Rijeka, 1998., str.194.

formuliraju se posebna kolizijskih pravila, koja na mjerodavno pravo upućuju posredstvom okolnosti koje karakteriziraju specifične oblike delikata.»²⁶

Odstupanja vezana za mjerodavno pravo su propisana u čl. 4. Haške konvencije:²⁷

a) Ako je samo jedno vozilo sudjelovalo u nesreći i ako je registrirano u nekoj državi osim one na teritoriju koje se dogodila nesreća, domaće zakonodavstvo države registracije primjenjuje se na odgovornost:

- prema vozaču, posjedniku, vlasniku ili svakoj drugoj osobi koja polaže neko pravo na vozilo, bez obzira na njihovo uobičajeno boravište,
- prema žrtvi koja je bila putnik, ako se njezino uobičajeno boravište nalazi u nekoj drugoj državi osim one na teritoriju koje se dogodila nesreća,
- prema žrtvi koja se nalazila na mjestu nesreće izvan vozila, ako je imala svoje redovno boravište u državi registracije vozila.

Ako je bilo više žrtava, zakon koji se primjenjuje određuje se posebice za svaku od njih (u situaciji kada jedna žrtva ima redovno boravište u zemlji registracije vozila, a druga ne, prema prvoj će se primijeniti pravo mjesta registracije vozila, a prema drugoj pravo mjesta nezgode).

b) Kada je više vozila sudjelovalo u prometnoj nesreći, navedene odredbe se primjenjuju samo ako su vozila registrirana u istoj državi.

c) Ako su osobe koje su se nalazile izvan jednoga ili više vozila na mjestu nesreće, sudjelovale u prometnoj nesreći navedene odredbe se primjenjuju samo ako su te osobe imale svoje redovno boravište u državi registracije, te u slučaju ako su te osobe žrtve prometne nesreće.

²⁶ Ibid., str. 215

²⁷ Zanimljiv slučaj tumačenja čl.4. Haške konvencije nalazimo u francuskoj sudskoj praksi:»U sporu Brandicourt v. Bigu koji je riješen presudom Apelacijskog suda u Parizu lipnja 1981. god., Osnovne činjenice su bile sljedeće: travnja 1977. god. Brandicourt je upravljao vozilom registriranim u Francuskoj na cesti u Maroku. Na jednoj krivini, pred njegovim vozilom se iznenada pojavilo vozilo marokanske registracije. Nastojeći izbjeći sudar, Brandicourt je izgubio kontrolu nad vozilom i skotrljao se niz nasip. U njegovom vozilu je bilo petero ljudi, te je jedan poginuo, a ostali su bili povrijeđeni. Jedan od povrijeđenih je podigao tužbu protiv Brandicourta radi naknade štete. Problem je bio što prema francuskom pravu postoji građanskopravna odgovornost vozača za naknadu štete. Marokansko pravo sud nije posebno utvrđivao, ali su mu predložene indicije prema kojima ta odgovornost ne bi postojala po marokanskim normama, te je za odbijanje ili prihvatanje tužbenog zahtjeva presudan bio izbor mjerodavnog prav.

Prvostupanjski sud je primijenio čl. 4. Haške konvencije, te zaključio da u datom slučaju je mjerodavno francusko pravo, kao pravo mjesta registracije (umjesto marokanskog kao *lex loci delicti*), jer je u nezgodi učestvovalo samo jedno vozilo registrirano u Francuskoj. U žalbi je Brandicourt isticao da je u nezgodi sudjelovalo još jedno vozilo marokanske registracije. Pitanje koje je sud trebao riješiti je li u nezgodi učestvovalo jedno vozilo ili nezgodu s dva vozila registrirana u različitim zemljama.

U slučaju nezgode s jednim vozilom prema odredbama Haške konvencije mjerodavno je francusko pravo kao pravo mjesta registracije, a u drugom ako je u nezgodi bilo dva vozila mjerodavno je marokansko pravo kao *lex loci delicti commissi*. Određivanje mjerodavnog prava je bilo otežano što između francuskog vozila kojim je upravljao Brandicourt i marokanskog mercedesa nije bilo nikakvog kontakta, ali su postojale jake indicije da je marokansko vozilo utjecalo da se nezgoda dogodila.

Žalbeni sud u Parizu je zaključio da je to slučaj u kojem sudjeluje više vozila, koja su registrirana u različitim državama, te treba kao mjerodavno primijeniti *lex loci delicti commissi*, odnosno marokansko pravo. *Revue Critique*, 1982. str. 691.

Kada dođe do situacije u kojoj je oštećeni i odgovorni ili suugovorni za nezgodu mjerodavno pravo se utvrđuje na način kao da se radi o oštećenom koji nije odgovoran za nastalu štetu.

Konvencija prihvaća, dakle i kombinaciju *lex loci delicti commissi* i mjesta registracije vozila, s tim da ulogu osnovnog pravila ipak zadržava *lex loci delicti*.²⁸ Navedeno znači da će se primijeniti zakon zemlje u kojoj se dogodila nezgoda ako se okolnosti slučaja ne bi mogle podvesti pod jedan od izuzetaka koji upućuju na pravo zemlje registracije vozila.²⁹

3.1.1. Opseg primjene mjerodavnog prava

Članak 8. Konvencije nabraja pitanja koja ulaze u opseg primjene mjerodavnog prava, ali samo primjerice. Tako između ostalih, propisuje da će se mjerodavno pravo primjenjivati na uvjete i opseg odgovornosti, na razloge za oslobođenje od odgovornosti, na ograničenje odgovornosti i podjelu odgovornosti, na postojanje i prirodu štete koja se ima nadoknaditi, na vrstu i opseg naknade štete, na zastaru i gubitak prava koji se temelji na proteku određenog roka, itd. Tako je, dakle sudac, primjenjujući odredbe Haške konvencije ovlašten primijeniti mjerodavno pravo i na druga pitanja za koja ocijeni da bi primjena tog prava bila prikladna.³⁰

Sve navedeno vezano za mjerodavno pravo zadaje sudovima velike glavobolje jer je ponekad teško odrediti koje je pravo mjerodavno s obzirom na sukobe drugih propisa koji se također trebaju uzeti u obzir (ZRSZ, Zakon o osiguranju (u daljnjem tekstu: ZOsig)).³¹

²⁸ Prometna nezgoda u kojoj je došlo do smrti bliskog srodnika, dogodila se na području Republike Slovenije. Prvostupanjski sud, odlučujući o tužbenom zahtjevu primijenio je odredbe hrvatskog Zakona o obveznim odnosima. S obzirom da se nezgoda nije dogodila na području Republike Hrvatske, u ovoj parnici se ne može primijeniti domaće pravo, već odredbe Haške konvencije. U odgovoru na žalbu tužitelji ukazuju na činjenicu da je u nezgodi sudjelovalo samo jedno vozilo registrirano u Hrvatskoj. Temeljem čl. 4 Haške konvencije trebalo bi primijeniti hrvatsko pravo, kao pravo države registracije. Ovakvo stajalište se ne može prihvatiti, jer tužitelji nisu vlasnici, niti posjednici vozila, a ni žrtve koje su bile u vozilu ili žrtve izvan vozila. Status žrtve u prometnoj nezgodi ima poginula, a tužitelji ostvaruju naknadu štete samostalno, ne izvodeći svoje pravo iz prava poginule. Slijedom izloženog prvostupanjski sud je pogrešno primijenio materijalno pravo, jer je presudu donio primjenom domaćeg (hrvatskog) prava, a ne primjenom prava Republike Slovenije, koje je bio dužan primijeniti temeljem Haške konvencije. Prvostupanjska presuda je temeljem čl. 370. st. 3. ZPP-a ukinuta te u ponovljenom postupku prvostupanjski sud će utvrditi pravo Republike Slovenije koje uređuje pitanje naknade štete u slučaju prometne nezgode, ocijeniti odgovornost za štetu i opseg naknade štete u okviru utvrđenog sadržaja mjerodavnog slovenskog prava. Žs Vu Gž 1710/2003.

²⁹ Varadi, op.cit., str. 434

³⁰ Predmet spora je zahtjev tužiteljice iz Bosne i Hercegovine za nakonadom štete, uslijed prometne nezgode koja se dogodila u Bosni i Hercegovini. Tuženik je osiguranje iz Hrvatske. U žalbi tužena pobija odluku suda prvog stupnja, te između ostalog ističe da je naknada štete određena previsoko i to po pravu Republike Hrvatske. Naime, prema odredbama Haške konvencije po članku 3. predviđena je mjerodavnost prava države na čijem se području dogodila nezgoda. S obzirom na sadržaj Konvencije potrebno je primijeniti vrijednosne kriterije za naknadu nematerijalne i materijalne štete prema pravu mjesta gdje se dogodila nezgoda. Nezgoda se dogodila na teritoriju Bosne i Hercegovine, te je pogrešno utvrđen iznos visine dosuđene štete prema pravu Republike Hrvatske i presuda je ukinuta. Gž-2515/01.

³¹ Zakon o osiguranju, Narodne novine, br. 151/05.

3.1.2. Mjesto štetne radnje (*locus delicti commissi*) i mjesto nastanka štete (*locus damni*)

«Ako ne postoji zajedničko pravo stranaka, potrebno je primijeniti tradicionalno kolizijsko pravilo *lex loci delicti commissi*, u smislu primjene bilo prava države u kojoj je izvršena štetna radnja bilo prava države u kojoj je nastupila štetna posljedica ovisno o tome koje je pravo povoljnije za oštećenika».^{32 33}

Najkonkretniju predodžbu o tome što se smatra pod mjestom štetne radnje i mjestom nastanka štete najjasnije objašnjava profesor Sajko u svom najnovijem izdanju Međunarodno - privatnog prava. Tako nam on govori da su kod izvanugovorne odgovornosti najčešće poveznice koje upućuju na mjerodavno pravo, tj. deliktini statut, mjesto štetne radnje i mjesto nastanka štete. Izvanugovorna odgovornost za naknadu štete se utvrđuje unutrašnjim hrvatskim mpp propisima i određenim međunarodnim ugovorima, te u nekim pravnim porecima sudskom praksom.³⁴

Materijalnopravno štetna radnja i štetna posljedica su sastavnice građanskog delikta jer nema delikta bez radnje i nema delikta bez nastanka štete. Mjesto štetne radnje Sajko smatra mjestom gdje je štetna radnja u potpunosti ili djelomično izvršena. U slučajevima objektivne odgovornosti mjestom štetne radnje smatra mjestom gdje je opasni predmet postao nekontrolirani i time uzrokovao povredu zaštićenog prava. Nasuprot toga, mjestom nastanka štete naziva ono mjesto u kojem je došlo do povrede zaštićenog pravnog interesa.³⁵

Sud treba po službenoj dužnosti ili na traženje oštećenog usporedbom prava države mjesta štetne radnje s pravom države mjesta štete utvrditi koje je od tih prava povoljnije za oštećenoga te onda to izabrano pravo primijeniti. Ako dođe do situacije u kojoj se ne može utvrditi sadržaj mjerodavnog stranog prava, kod nas se to rješava tako da se prednost daje primjeni polaznog prava, dakle *legis fori*. No, katkada se predlaže primjena prava koje je najbliže nepoznatom pravu ili primjena vjerojatno važećeg prava, a kao razlog tomu uzima se da se radi o

³² Tomljenović, op. cit. str. 219.

³³ Imamo primjer gdje tužitelj traži naknadu štete iz osnova odgovornosti za štetu koja je nastala u prometnoj nezgodi za koju je odgovoran osiguranik tuženog i to za tri dana nekorištenja vozila koliko je trajao popravak oštećenja. Tužitelj je njemački državljanin, a nezgoda se dogodila u Hrvatskoj. Radi se o sporu s međunarodnim elementom, te se mjerodavno pravo određuje primjenom čl. 28 . ZRSZ-a. Po mišljenju Privrednog suda Hrvatske tužitelj osnovano ističe da iako je štetna radnja izvršena u Hrvatskoj, posljedica je nastupila u Njemačkoj. Tužitelj je njemački državljanin, s prebivalištem u Njemačkoj i tamo je nastupila štetna posljedica, nemogućnost korištenja vozila za vrijeme popravka. Uslijed dislokacije štetne radnje i štetne posljedice potrebno je ispitati je li njemačko pravo povoljnije za oštećenog. Zbog pogrešnog pravnog stajališta da se primjenjuje pravo mjesta štetne radnje (*lex loci delicti commissi*) prvostupanjski sud nije utvrđivao sadržaj njemačkog prava.

Radi se o naknadi štete koju ne priznaje hrvatsko pravo po čl. 1046 Zakona o obveznim odnosima, jer se šteta sastoji u nekom paušalnom davanju zbog nemogućnosti korištenja vozila bez obzira je li tuđe vozilo korišteno ili nije, Tužitelj ima pravo na takvu nakanadu po njemačkom pravu koje je u ovom slučaju povoljnije za oštećenog, te je i mjerodavno za odlučivanje o ovom zahtjevu. Sud treba utvrditi sadržaj stranog prava kao i visinu nakanade. Pž-335/92.

³⁴ Sajko, K.: Međunarodno privatno pravo, Zagreb, 2005., str. 150.

³⁵ Ibid., str.152.

rješavanju situacije koja je gotovo uvijek usko povezana s pravnim poretkom polaznog prava, jer međunarodna nadležnost hrvatskih tijela u protivnom ne bi postojala. U smislu toga, grupa autora Sajko, Sikirić, Bouček u svojim Tezama za novi hrvatski zakon predlaže da se, ako se sadržaj stranog prava u razumnom roku ne može utvrditi primjenjuje hrvatsko pravo.³⁶

Kako smo već naveli, Haška konvencija se primjenjuje na izvanugovornu odgovornost za štetu nastalu iz prometne nezgode, no i u čl. 28. ZRSZ-a propisuje da je, ako za pojedine slučajeve nije što drugo propisano, mjerodavno pravo mjesta gdje je radnja izvršena ili pravo mjesta gdje je posljedica nastupila ovisno koje bi pravo bilo povoljnije za oštećenika.

3.2. Registracija vozila

«Karakteristika odredbi kojima se predviđa primjena prava države registracije je rezultat nastojanja da se iznađe pravo koje će u slučaju međunarodnih nezgoda biti pravo najbliže veze, odnosno pravo koje je sa nastalom situacijom u najužoj vezi. A to je pravo države registracije».³⁷

Prema članku 6. Haške konvencije za vozila koja nisu registrirana ili koja su registrirana u više država, domaće zakonodavstvo države u kojoj se vozila redovito zadržavaju zamjenjuje zakonodavstvo države registracije. Ista situacija je kada ni vlasnik, ni posjednik, ni vozač vozila nisu u trenu nesreće imali svoje redovno boravište u državi registracije.

Vozač koji vozilom inozemne registracije ulazi na teritorij RH mora imati valjanu međunarodnu ispravu o osiguranju od automobilske odgovornosti koje vrijedi na teritoriju EU ili neki drugi dokaz o postojanju takva osiguranja. Ovim međunarodnim ispravama i dokazima se smatra službena registarska pločica koju nosi vozilo koje je uobičajeno stacionirano na području države čiji je nacionalni ured potpisnik Multilateralnog sporazuma³⁸, odnosno valjana Zelena karta izdana za vozilo koje potječe iz države čiji nacionalni ured za osiguranje nije potpisnik Multilateralnog sporazuma, te druge isprave i dokazi čiju valjanost potpisuje Hrvatski ured za osiguranje. On to priznaje tako što obavještava tijela koja su ovlaštena za nadzor granice RH.³⁹

Vozila registrirana u inozemstvu koja su u vlasništvu stranaca na privremenom boravku u RH ili hrvatskih državaljana koji iz inozemstva privremeno dođu u RH, mogu sudjelovati u prometu najduže tri mjeseca od dana ulaska u RH i to pod

³⁶ Krešimir Sajko (et al.), Izvori hrvatskog i europskog međunarodnog privatnog prava sa sudskom i arbitražnom praksom i tezama za Zakon o međunarodnom privatnom pravu / Zagreb, 2001.

³⁷ Tomljenović, op. cit. str. 209.

³⁸ ZOOP, čl. 3., st. 1., tč. 23. propisuje Multilateralni sporazum kao sporazum sklopljen između nacionalnih ureda za osiguranje država članica EEA (Europskog gospodarskog prostora) i drugih pridruženih država po kojem se službena registarska pločica države članice u kojoj je vozilo uobičajeno stacionirano smatra dokazom o postojanju valjanog osiguranja od automobilske odgovornosti.

³⁹ čl. 32. st. 1., čl. 33., st. 1. i st. 2. ZOOP

uvjetom da imaju važeću prometnu dozvolu i registarske pločice, te međunarodnu oznaku zemlje registracije ili registarsku pločicu izdanu od nadležnog tijela strane zemlje na kojoj su oznake i broj utvrđeni propisima Europske unije.⁴⁰

No, zna se dogoditi da oznake i broj stranih registarskih pločica vozila koje ulazi u RH nisu u skladu s odredbama međunarodnih ugovora što ih je RH sklopila pa se u takvom slučaju vozilo treba privremeno registrirati. Privremena registracija se ne može izvršiti na vrijeme kraće od 60 dana (i tu postoje odstupanja pa se tako vozila mogu privremeno registrirati i na kraće od 60 dana i za njih se izdaje prometna dozvola s rokom važenja privremene registracije), ali ni duže od 12 mjeseci.⁴¹ Što se tiče vozila stranaca kojima je odobren privremeni boravak prometna dozvola se izdaje s rokom važenja do dana do kojeg im je odobren produženi boravak ili ako je taj rok kraći od odobrenog boravka na vrijeme na koje im je odobren privremeni uvoz vozila.⁴²

Prema Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu, čl. 3., st. 1. t. 12. neosigurano vozilo je svako motorno, odnosno priključno vozilo za koje nije sklopljen ugovor o osiguranju (u daljnjem tekstu: UOO) od automobilske odgovornosti ili je trajanje osiguranja isteklo, a UOO nije produžen ni u početnom roku (30 dana nakon isteka UOO u kojem se prava i dužnosti iz UOO produžuju).

Odštetni zahtjev za naknadu štete koja je nanesena uporabom vozila inozemne registracije koje nema valjanu međunarodnu ispravu ili dokaz o postojanju osiguranja od automobilske odgovornosti, a niti ugovor o graničnom osiguranju oštećena osoba podnosi Hrvatskom uredu za osiguranje.⁴³

Vidljivo je da je Haška konvencija u nizu slučajeva određuje mjerodavno pravo mjesta registracije vozila, ali što nije imalo nekog velikog uspjeha na međunarodnoj razini, djelomično zbog toga što se utvrđivanje mjerodavnog prava koje iz toga proizlazi, čini prekomjerno složenom, a djelomično i zato što se vjerojatno nije temeljno razdijelila definicija, pa je pomalo nepovoljna za oštećenog. Na isti način, iako u suprotnom pravcu, kretao se europski Parlament. On u praksi, unatoč pojavnju različitim načinu formuliranja propisa, dopušta sucu odabrati, pri naznačenim podacima (vrsta i mjere šteta) najpovoljnije za pravo za oštećenog, između prava mjesta prebivališta (boravišta) i prava mjesta, gdje se dogodila nezgoda. U tom smislu, u odsustvu jasnih razjašnjenja i opravdanja, čini se da se mora tumačiti upućivanje na pravo mjesta registracije ukoliko takvo rješenje nije nepovoljno za oštećenog. U kontekstu izbora prava, kojim se želi izričito u središte staviti zaštita oštećenog, rješenje manje povoljno za nju samu čini se po definiciji zaista nepravičnom. Drugačiji zaključak dodijelio bi, uostalom, gotovo neograničen prostor diskreciji suca.⁴⁴

⁴⁰ čl. 246. st. 2. i čl. 247. st. 1. ZOSPC

⁴¹ čl. 249., st. 2., 3. i 4. ZOSPC

⁴² čl. 248. ZOSPC

⁴³ čl. 29., st. 2. i čl. 37. ZOOP

⁴⁴ Alberto Malatesta.: *La lege applicabile agli incidenti stradali nella proposta di regolamento (CE) Roma II*; str.59. *Rivista di diritto internazionale privato e procesuale* – 2006/1;

3.3. Međunarodna i inozemna vozačka dozvola

Vezano uz pojam inozemnog osiguranja od automobilske odgovornosti je, naravno i obvezatnost postojanja vozačke dozvole. Iako je naša vozačka dozvola važeća u većini zemalja, neke zemlje navedenu ipak ne prepoznaju, jer su primjerice na drugome jeziku. U smislu navedenog treba reći da je, uz važeću domaću vozačku dozvolu, potrebno imati i onu koja je važeća u zemlji prebivališta vozača. Pojavljuju se dvije vrste, a to su međunarodna vozačka dozvola (u daljnjem tekstu: MVD) i inozemna vozačka dozvola.

Prema ZOSPC čl. 2., st. 1. t. 79. međunarodna vozačka dozvola je javna isprava koju izdaje ovlaštena stručna organizacija na temelju nacionalne vozačke dozvole te države. Ona je ustvari, prijepis važeće hrvatske vozačke dozvole. No, ne smijemo misliti da MVD može zamijeniti hrvatsku vozačku dozvolu jer ona to ne može. Navedeno znači da hrvatski državljanin ne može steći u inozemstvu nacionalnu vozačku dozvolu dotične zemlje temeljem MVD izdane u RH, te se isto tako niti MVD izdana u RH ne može koristiti na teritoriju RH kao dokaz da ste stekli pravo upravljanja određenom kategorijom ili vrstom vozila.

Puno praktičnije su taj problem riješili Ujedinjeni narodi koji ne izdaju vozačke dozvole, nego ovu vrstu usluge pružaju putem ovlaštenih putničkih udruženja koja izdaju vozačku dozvolu u formatu sličnom putovnici i koja se tiska na 10 jezika. Takva MVD dokazuje da vozač u svom mjestu prebivališta posjeduje važeću vozačku dozvolu, a koristi se već više od 50. god. i priznata je u većini zemalja svijeta.⁴⁵

ZOSPC u čl. 80. propisuje inozemnu vozačku dozvolu kao vozačku dozvolu i MVD koju je izdalo nadležno tijelo strane države.

Hrvatski državljanin koji boravi ili prebiva u inozemstvu pa dođe u Hrvatsku, ili stranac koji boravi u Republici Hrvatskoj može temeljem inozemne vozačke dozvole, uz uvjet reciprociteta, upravljati motornim vozilom na teritoriju Hrvatske. Stranac koji privremeno ili trajno boravi u Hrvatskoj, te hrvatski državljanin koji se iz inozemstva vrati u Hrvatsku može upravljati na osnovi važeće inozemne vozačke dozvole za vrijeme do godinu dana od dana ulaska u Republiku Hrvatsku. Na njihov zahtjev, ona se može zamijeniti hrvatskom vozačkom dozvolom, bez polaganja vozačkog ispita, ali uz zahtjev o udovoljenju liječničkog uvjerenja. Zamjenjenu vozačku dozvolu je potrebno vratiti tijelu koje ju je izdalo.

MVD će se priznati samo ako su je izdala nadležna tijela ili organizacije strane države i ta dozvola ne može zamijeniti hrvatsku vozačku dozvolu. No, na zahtjev vozača koji ima važeću vozačku dozvolu koja je izdana u RH, može mu se izdati i MVD. Izdaje ju Hrvatski autoklub, a s rokom važenja od pet godina od dana izdavanja, odnosno od dana važenja vozačke dozvole. MVD koja je izdana u RH se ne može koristiti za upravljanje vozilima na teritoriju RH.⁴⁶ Ukoliko državljani RH upravljaju vozilom hrvatskih registarskih pločica u inozemstvu, međunarodnu

⁴⁵ www.europacar.hr/info_centar.ht., posljednji posjet 13.04.2006.

⁴⁶ čl. 227., st. 2. i čl. 228., st. 1., 2. i 3. ZSPC

vozačku dozvolu moraju posjedovati za vožnju u svim europskim zemljama osim Austrije, Slovenije, Mađarske, Italije, Češke, Slovačke, Poljske, Njemačke i Francuske. Ukoliko državljani RH upravljaju vozilom na kojem su registarske pločice dotične strane zemlje, obavezno moraju posjedovati MVD.

3.4. Granično osiguranje od automobilske odgovornosti

Granično osiguranje sklapa vozač vozila inozemne registracije koji nema valjanu međunarodnu ispravu ili dokaz o postojanju osiguranja od automobilske odgovornosti. Ono vrijedi na teritoriju država članica EU i to za vrijeme boravka na tom teritoriju, ali ne kraće od 15 dana. Ako vozač vozila odbije sklopiti ovakvo osiguranje automatski se onemogućava ulazak vozila na teritorij RH. Isto tako, ako osoba ovlaštena za nadzor granice RH prilikom nadzora utvrdi da vozač nema valjanu navedenu ispravu, spriječit će daljnju uporabu vozila, te naložiti sklapanje UOO od automobilske odgovornosti. Za povredu graničnog osiguranja nadležan je Hrvatski ured za osiguranje⁴⁷ (u daljnjem tekstu: HUZO).

Pravo na naknadu štete po osnovi ovog graničnog osiguranja ima oštećena osoba kojoj je nanesena šteta uporabom vozila inozemne registracije, a odštetni zahtjev može podnijeti osiguravatelju koji je izdao policu, HUZO, te također i nacionalnom uredu države u kojoj je nastao štetni događaj, a koji jamči za obveze najviše do iznosa osigurateljevog pokriva propisanog u njegovoj državi.⁴⁸ Ovim osiguranjem se ustvari osigurava autoodgovornost za vrijeme koje je navedeno u polici, te za štete koje su učinjene na području te države.

4. AUTOMOBILSKA NEZGODA SA ELEMENTOM INOZEMNOSTI

Prema Pravilniku o obradi šteta s inozemnim elementom iz osiguranja motornih vozila štete s inozemnim elementom se obrađuju prema Kretskom sporazumu, Haškoj konvenciji, «Pravilniku o obradi i likvidaciji međunarodnih automobilskih šteta» HUZO od 18. rujna 2003. god., te važećim pravilnicima društva za osiguranje.⁴⁹

Za one štete koje prouzrokuje vozač vozilom inozemne registracije koji ima valjanu međunarodnu ispravu o osiguranju ili neki drugi dokaz o osiguranju priznat od Hrvatskog ureda odgovara Hrvatski ured za osiguranje. «Sputnici u vozilima inozemne registracije, koji su pretrpjeli tjelesne ozljede mogu svoj odštetni

⁴⁷ Prema ZOsig, čl. 271., st. 1. Hrvatski ured za osiguranje je pravna osoba koja u pravnom prometu s trećim osobama predstavlja udruženje društava za osiguranje sa sjedištem u RH.

⁴⁸ čl. 34. ZOOP

⁴⁹ Pravilnik o obradi šteta s inozemnim elementom iz osiguranja motornih vozila, Croatia osiguranje, travanj, 2006. Zagreb.

zahtjev podnijeti kako hrvatskom društvu za osiguranje (osiguratelju štetnika), tako i inozemnom društvu za osiguranje (osiguratelju vozila inozemne registracije u kojem su pretrpjeli tjelesne ozljede).⁵⁰ Onaj vozač koji to nema se tretira kao neosigurani. Štete prouzročene takvim vozilom se tretiraju kao ostale štete od neosiguranih motornih vozila. U tom slučaju oštećeni podnosi odštetni zahtjev jednom od društava koje se bavi osiguranjem od automobilske odgovornosti. Ima pravo izabrati društvo koje će teretiti i utužiti, a društvo koje takvu štetu isplati ima pravo teretiti fond za naknadu šteta pri Hrvatskom uredu.

4.1. Europsko izvješće o nezgodi

Prema ZOSPC, sudionici prometne nesreće u kojoj je na vozilu nastala manja materijalna šteta su dužni ukloniti odmah vozila s kolnika, te omogućiti nesmetano odvijanje prometa.⁵¹ Ono što obavezno moraju učiniti jeste popuniti i potpisati Europsko izvješće o nezgodi, ili ako to nije moguće, na bilo koji drugi način razmijeniti osobne podatke i podatke o vozilima. Obrazac popunjavaju sudionici prometne nezgode u dva identična primjerka, koji nakon toga potpisuju i zadržavaju po primjerak za sebe. Potrebno je ispuniti ga u cijelosti, a pogotovo podatke o načinu nastanka prometne nesreće (napraviti skicu prometne nesreće) i očevicima. Praktičnost ovog izvještaja je što njime sudionici prometne nesreće kasnije lakše ostvaruju naknadu štete u redovnom postupku kod osiguravatelja. Postupak je isti ako se radi o prometnoj nezgodi u inozemstvu, s tom razlikom što se u slučaju prometne nezgode u inozemstvu, oštećenom predaje duplikat "zelene karte". Sama predaja, naime, ne znači i priznanje krivnje, a po povratku u zemlju bi najbolje bilo da oštećeni nezgodu prijavi svome osiguravatelju, gdje je i izdana "zelena karta". Kod nas poslove koji su utvrđeni međunarodnim sporazumom o osiguranju vlasnika, odnosno korisnika motornih vozila od odgovornosti u prometu je preuzeo HUZUO.

Ako je uporabom vozila inozemne registracije za koje postoji valjana međunarodna isprava ili dokaz o postojanju od automobilske odgovornosti nanesena šteta u RH, oštećena osoba može podnijeti zahtjev Hrvatskom uredu za osiguranje.

Ono o čemu se mora voditi računa kod određivanja odgovornosti, bez obzira na zakonodavstvo koje se primjenjuje su prometna i sigurnosna pravila koja su na snazi na mjestu i u vrijeme nesreće.⁵²

Praktičnost se ogleda u tome što olakšava razmjenu podataka u slučaju prometne nesreće gdje nije bila potrebna intervencija policije ili nekog drugog nadležnog tijela.

⁵⁰ Bilten Hrvatskog ureda za osiguranje, godina 11, broj 63, Zagreb, 2005., str. 23.

⁵¹ čl. 29., st. 2. ZOOP

⁵² Haška konvencija, čl. 7.

5. PRAVO NA DIREKTNU TUŽBU

Direktnom tužbom prema osiguravatelju se štiti treća osoba koja u pravnom odnosu odgovornosti za štetu ima položaj vjerovnika. Pravo treće osobe na direktnu tužbu mora biti propisano jer ona nije ni u kakvom ugovornom ili izvanugovornom odnosu sa osiguravateljem. Ovakva tužba je opravdana u svim obveznim osiguranjima od odgovornosti jer se njome dodatno štiti oštećenik. Kako je pitanje da li oštećeni ima pravo tužbe različito riješeno u pravima pojedinih zemalja bilo je potrebno odrediti po kojem će se pravu ocijeniti da li oštećeni ima ili nema pravo direktne tužbe prema osiguravatelju.

«Oštećeni će imati pravo direktne tužbe ako je to određeno u pravu koje je mjerodavno prema odredbama čl. 3., 4. ili 5. Konvencije. Ako je na osnovi čl. 4. ili 5. mjerodavno pravo države registracije vozila, a ono ne dopušta direktnu tužbu oštećenog prema osiguravatelju, ali takvo oštećenikovo pravo postoji prema pravu države na čijem se području dogodila nezgoda, oštećeni će imati to pravo. U slučaju da ni jedno od spomenutih prava ne dopušta direktnu tužbu, ali ga dopušta pravo koje je mjerodavno za ugovor o osiguranju, oštećeni će to pravo imati.»⁵³

U situaciji kada se oštećeniku dopušta pravo na direktnu tužbu on neće biti u situaciji sam izabrati pravo koje je za njega povoljnije, nego će se tada primjenjivati pravo koje navodi Haška konvencija (dakle, pravo koje prvo dopušta oštećenom postavljanje direktnog zahtjeva).⁵⁴

Kako sve države članice ne poznaju direktnu tužbu to pitanje se riješilo usvajanjem tzv. Pete smjernice o osiguranju građanske odgovornosti koja proizlazi iz prometa motornim vozilima.⁵⁵ Ona proširuje pravo direktne tužbe na sve žrtve automobilskih nezgoda ako su vozila registrirana u istoj državi i dozvoljava da oštećena strana navede osiguravatelja pred sucima države svoga redovita boravišta.⁵⁶ Peta direktiva se sastoji od dvadesetak mjera koje su međusobno izravno nepovezane, osim, naravno, što ih povezuje zajednička nit, a to je briga za zaštitu prava oštećenih osoba.⁵⁷

⁵³ Matić, op. cit. str. 94.

⁵⁴ Ibid., str. 94.

⁵⁵ Directive 2005/14/EC of the European Parliament and of the Council of 11 May 2005 amending Council Directives 72/166/EEC, 84/5/EEC, 88/357/EEC and 90/232/EEC and Directive 2000/26/EC of the European Parliament and of the Council relating to insurance against civil liability in respect of the use of motor vehicles.

⁵⁶ Vidjeti Uredbu Vijeća br. 44/2001 od 22. prosinca 2000. o sudskoj nadležnosti, priznanju i ovrsci odluka u građanskim i trgovačkim predmetima, Sl. l. Europske unije, L 12 od 22. prosinca 2001., čl. 8., 9., 10. i 11. st. 2. OJL 149/14 od 11.06.2005.

⁵⁷ V. Bruyr Bertrand.; La cinquieme directive sur l' assurance automobile: en pas en avant, Le monde de l' assurance, 2005., str. 1.

5.1. Odgovornost za štetu i odštetni zahtjev

U pravnoj teoriji se odgovornost za štetu određuje kao obvezni odnos u kojem je jedna strana obvezna popraviti uzrokovanu štetu drugoj strani, a druga strana je ovlaštena zahtijevati takav popravak (odgovornost za nastalu štetu može biti izvanugovorna, ugovorna i predugovorna, zatim subjektivna i objektivna, te vlastita odgovornost i odgovornost za drugoga).⁵⁸ Obveza naknade štete je regulirana odredbama Zakona o obveznim odnosima (u daljnjem tekstu: ZOO);⁵⁹ , a rokovi postupanja i ZOOP. Propisane su i posebne odredbe o zaštiti oštećenih osoba u prometnim nezgodama u državama članicama Europske unije.⁶⁰

«Pravila korektnog postupanja pri rješavanju šteta iz osiguranja se odnose na svaki korak u procesu rješavanja šteta koje su stručnjaci radne skupine prepoznali kao osobito važnima: odgovarajuća informacija i pomoć ugovaratelju osiguranja kod prijave štete; uspješne metode evidentiranja odštetnih zahtjeva; operativne mjere otkrivanja i sprječavanja prijevара; primjerena, poštena i transparentna procjena i obrada odštetnog zahtjeva; ekspeditivna likvidacija štete; efektivne procedure rješavanja žalbi i tužbi; i prikladan nadzor nad uslugama koje se tiču odštetnih zahtjeva.»⁶¹

Kretski sporazum propisuje da će Ured,⁶² bez čekanja formalno postavljenog odštetnog zahtjeva,⁶³ pristupiti ispitivanju okolnosti nezgode kada sazna za onu koja se dogodila na području zemlje za koju je nadležan i u kojoj je sudjelovalo vozilo iz neke druge zemlje, te da će što je prije moguće o nezgodi obavijestiti osiguratelja. Tu se misli samo na onog osiguratelja koji je izdao zelenu kartu ili policu osiguranja, odnosno u danom slučaju, odnosni Ured. Sukladno tomu Uredi potpisnici Kretskog sporazuma se međusobno ovlašćuju da obrade i eventualno vansudski riješe odštetne zahtjeve oštećenih osoba pravovaljanom nagodbom, odnosno da prihvate vođenje vansudskih i sudskih postupaka te zastupaju osiguranika na sudu ili pred nekim drugim nadležnim tijelom. Propusti li to Ured učiniti, ne može mu se prigovoriti za taj propust.

Ukoliko Ured tijekom ispitivanja okolnosti nezgode utvrdi osiguratelja vozila koje je sudjelovalo u nezgodi te da narečeni osiguravatelj ima korespondenta, prosljediti će mu bez odgode tu informaciju na daljnji postupak. Ured obrađuje štete potpuno autonomno u skladu s pravom koje je na snazi u zemlji nezgode, a koje se odnosi na odgovornost, naknadu štete oštećenim osobama i obvezno

⁵⁸ Klarić, Vedriš; Građansko pravo, IX. Izmijenjeno i dopunjeno izdanje, Zagreb, rujan 2006., str. 583.

⁵⁹ Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/2005

⁶⁰ Više o tome: ZOOP, od čl. 47. do čl. 51.

⁶¹ Bilten HUZO; god. 11., broj. 63., Zagreb 2005., str. 6.

⁶² Pravila sadržana u Kretskom sporazumu govore o nacionalnom uredu osiguranja, što je novi naziv za bivši ured. Više o tome: Ćurković, M., Lui, A.: u Novi sustav zelene karte osiguranja, Kretski sporazum, Zagreb, prosinac 2003., str. 28.

⁶³ Odštetni zahtjev je zahtjev treće osobe ili više oštećenih koji se temelje na istoj nezgodi, da joj se nadoknadi šteta nastala u posjećenju zemlji.

osiguranje, u najboljem interesu osiguratelja koji je izdao zelenu kartu ili policu osiguranja, odnosno, u danom slučaju, odnosnog Ureda. Ured je isključivo nadležan za sva pitanja koja se odnose na tumačenje nacionalnog prava zemlje nezgode, te za rješavanje odštetnog zahtjeva.

5.1.2. Korespodenti

Svaki Ured utvrđuje uvjete prema kojima daje, odbija ili opoziva svoju suglasnost korespodentima koji su registrirani u zemlji za koju je nadležan. «Korespodent obrađuje sve odštetne zahtjeve koji proizlaze iz nezgoda koje su se dogodile u toj zemlji te u kojima su sudjelovala vozila osigurana kod osiguratelja koji je tražio njegovo imenovanje, u skladu s pravom koje je u primjeni u zemlji nezgode i koje se odnosi na odgovornost, naknadu štete oštećenim osobama te obavezno osiguranje od automobilske odgovornosti, u ime Ureda koji je dao suglasnost za njegovo imenovanje te za račun osiguratelja koji je tražio njegovo imenovanje.»⁶⁴

Korespodent pri rješavanju odštetnog zahtjeva radi u ime Ureda koji je dao suglasnost za njegovo imenovanje, te također za račun osiguratelja koji je zatražio njegovo imenovanje jasno ukazujući da je osiguratelj glavni dužnik refundacije.

Svrha navedenih odredbi je jamstvo da će odštetni zahtjevi biti obrađeni u skladu s odredbama nacionalnog prava koje su na snazi u zemlji nezgode i koje se odnose na odgovornost, naknadu štete oštećenim osobama te obavezno osiguranje od automobilske odgovornosti. «Svaki Ured se treba pobrinuti da će njihovi članovi uputiti korespodente (čije su imenovanje zatražili) da sve odštetne zahtjeve riješe u skladu sa odgovarajućim odredbama. Također trebaju dati uputu korespodentu da naknadu štete isplati u ime Ureda zemlje nezgode te za račun osiguratelja koji ga je za to i imenovao. I konačno, Uredi će se pobrinuti da njihovi članovi prosljede svome korespodentu ili Uredu koji obrađuje štetu svu dokumentaciju koja se odnosi na odštetni zahtjev u obradi, odnosno koja je potrebna da bi se odštetni zahtjev riješio»⁶⁵.

6. ZELENA KARTA I KRETSKI SPORAZUM

Država može postati članicom Sustava zelene karte preko svog nacionalnog ureda, ali pod uvjetom da je država međunarodno priznata i da je članica UN-a.

U želji da postane što prije članicom sustava zelene karte, osiguravajuća društva RH osnivaju HUZO u ožujku, 1992. u Zagrebu. Te iste godine on počinje izdavati zelene karte, te ih uručivati svojim članicama da bi ih ovi mogli predavati osiguranicima. Na 39. (26. i 27. svibanja 2005.) sjednici Opće skupštine Savjeta ureda u Varšavi donijeta je odluka koja govori da ured zemlje nezgode stupa u

⁶⁴ M. Ćurković, A.Lui, cit., str. 109. i 110.

⁶⁵ HUZO, tumačenje Kretskog sporazuma, Zagreb, prosinac 2005.

vezu samo s osigurateljem koji je izdao zelenu kartu ili njegovim korespondentom. Dakle, ne kontaktira se drugi osiguratelj koji je izdao drugu policu osiguranja koja se odnosi na vozilo koje je sudjelovalo u nezgodi.

Prilikom putovanja motornim vozilom u inozemstvo ili ulaska istog u RH, potrebno je uz sve ostale isprave imati i međunarodnu kartu za osiguranje - zelenu kartu. Odgovornost za tiskanje zelenih karata preuzima nacionalni ured, koji ustvari i jeste izdavač zelene karte. Navedena karta se izdaje za razdoblje ne kraće od 15 dana, a za sva vozila koja su registrirana u RH. Ono što je karakteristično za ovu kartu jeste da se ne naplaćuje.

Zelenu kartu propisuje ZOOP u čl. 3., st. 1., t. 26. kao međunarodnu kartu osiguranja od automobilske odgovornosti koju izdaje nacionalni ured za osiguranje kao dokaz o postojanju valjanog osiguranja od automobilske odgovornosti na području država članica Sustava zelene karte osiguranja. «Zelena karta je ključ kojim se pokreće mehanizam podsustava zelene karte».⁶⁶ Ona je, ustvari, samo potvrda o postojanju pokrića osiguratelja, dakle ona nije UOO.

Upravo ono što razdvaja zelenu kartu od police osiguranja je Kretski sporazum.⁶⁷

Ćurković nam pojašnjava da sustav koji u sebi integrira zelenu kartu i registracijske oznake je Kretski sporazum. Kretski sporazum stupio je na snagu 01. srpnja 2003. godine, ali za pravila još nije utvrđen jedinstveni naziv. Ćurković i Lio smatraju da bi na hrvatskom jeziku prikladan naziv bio Opća pravila, ali ipak do primjene tog naziva još nije došlo. Svrha ovog sporazuma je uređivanje odnosa između nacionalnih Ureda za osiguranje. Samo Uredi imaju direktna prava iz Sporazuma, pa je tako jasno da članovi (članovima se smatraju samo osiguravatelji koji imaju ovlast za bavljenje osiguranjem od automobilske odgovornosti s međunarodnim pokrićem) ili korespondenti mogu ostvarivati prava koja proizlaze iz Sporazuma samo putem Ureda.

Prema ZOOP to je sporazum kojim se uređuju međusobni odnosi između nacionalnih ureda za osiguranje država članica Sustava zelene karte osiguranja. On u sebi povezuje sustav zelene karte i sustav registarskih oznaka.

Cilj Kretskog sporazuma je osigurati nesmetani promet motornih vozila u međunarodnom cestovnom prometu i zaštititi žrtve tog prometa. Prema njemu žrtva prometne nezgode i oštećena osoba mogu biti dvije različite osobe, pa tako npr. u slučaju smrti žrtve prometne nezgode, članovi njegove obitelji imaju pravo postaviti odštetni zahtjev. Po njemu se financijske obveze moraju izvršiti u što kraćim rokovima - u roku od 60 dana od dana podnošenja zahtjeva se mora isplatiti regresni zahtjev. U protivnom se plaća zatezna kamata od 12% godišnje. Ako osiguravatelj obvezu ne plati u roku onda ju mora izvršiti ured za osiguranje, a kod nas je to Hrvatski ured za osiguranje.

⁶⁶ M. Ćurković, op. cit. str. 41

⁶⁷ Nazivi koje susrećemo za Kretski sporazum su Internal Regulations u engleskoj verziji, te Reglement General u francuskoj jezičnoj verziji.

Drugi dio Kretskog sporazuma sadrži odredbe koje su specifične za podsustav zelene karte, a njima će biti vezani samo oni uredi koji su članovi tog podsustava, što bi značilo da se neće odnositi na Urede koji su članovi podsustava registarske pločice (Hrvatska je članica od 1999.) Zelena karta je prijeko potrebna da bi podsustav zelene karte uopće mogao funkcionirati.

U čemu je razlika Zelene karte i Kretskog sporazuma? Zelene karte se izdaju isključivo za vozila registrirana u zemljama za koje je nacionalni ured koji ovlašćuje osiguravatelje nadležan. Za razliku od toga, Kretski sporazum, prema odredbi 7. 3., može ovlastiti nacionalni ured svoga člana da izdaje zelene karte i za vozila strane registracije pod uvjetom da se radi o osiguravatelju koji je ovlašten obavljati osiguranje od automobilske odgovornosti u dotičnoj stranoj zemlji i da u toj zemlji ne postoji nacionalni ured. Ovlaštenje se može odnositi samo na vozila koja su registrirana u toj stranoj zemlji.⁶⁸

Treći dio Kretskog sporazuma polazi od pretpostavke da su odnosi između ureda utemeljeni na pretpostavki postojanja osiguranja. Dakle, ured je jamac za štete koje vozilo, koje ima redovno boravište u njegovoj zemlji,⁶⁹ uzrokuje u posjećenju zemlji.

7. ODNOS HAŠKE KONVENCIJE I ZELENE KARTE

Što se tiče Republike Hrvatske, ona je potpisnica Haške konvencije od 1975., a što se tiče Sustava zelene karte - za ulazak i vožnju vozila inozemne registracije po RH je potrebna zelena karta osiguranja i važeća vozačka dozvola. Vozila s HR registracijskim oznakama mogu slobodno ulaziti u sve zemlje EU, Mađarsku, Švicarsku, Slovačku, Češku i Sloveniju bez kontrole zelene karte osiguranja, a zbog toga što je ona članica Međunarodnog sustava osiguranja.

Kako se moglo vidjeti iz napisanoga Konvencija i Sustav zelene karte imaju mnogo sličnosti, ali su i različite. Najvažnija je sličnost što oba sustava reguliraju prometne nesreće koje se dogode sa elementom inozemnosti. Nadalje, oba sustava reguliraju prometne nesreće koje su se dogodile na putu. Također oba obuhvaćaju naknadu štete koja se dogodila na vozilima, osobama i stvarima. U oba sustava se pravila o prometu i sigurnosti primjenjuju po pravu mjesta nesreće. Da bi se pravila oba sustava primjenjivala, potrebno je da države potpišu Konvenciju, odnosno Sporazum (Inter biro sporazum), s tim što se Konvencija primjenjuje

⁶⁸ M. Ćurković, op. cit. (bilj. 34), str.43.

⁶⁹ ZOOP, čl. 3., st. 1., t. 24. propisuju da područje na kojem se vozilo uobičajeno nalazi predstavlja teritorij države članice EU čiju registarku pločicu vozilo nosi, bez obzira jesu li pločice trajne ili privremene; zatim područje u kojoj su izdane tablice osiguranja ili znak raspoznavanja sličan registarskoj pločici; područje u kojem korisnik vozila ima prebivalište u slučaju kada za određeni tip vozila nije potrebna registarska pločica niti bilo koji drugi slični znak raspoznavanja, te područje u kojem se prometna nezgoda dogodila u slučaju kada vozilo koje je sudjelovalo u prometnoj nezgodi nema nikakvu registarsku pločicu ili ima registarsku pločicu koja ne odgovara ili više ne odgovara vozilu.

bez obzira na reciprocitet. I u jednom i u drugom sustavu potrebno je postojanje osnovnog akta kako bi isti mogli funkcionirati.⁷⁰

Osnovna razlika je u tome što Konvencija određuje koje će se pravo primjenjivati na prometne nezgode koje se dogode u inozemstvu, a zelena karta obuhvaća osiguranje autoodgovornosti od odgovornosti prema trećim osobama. Daljnja razlika je u tome što Haška konvencija ne traži postojanje osiguranja, već sama određuje koje je pravo mjerodavno za reguliranje prometne nezgode, dok Sustav zelene karte funkcionira putem obrasca zelene karte, tj. putem registracije. Osnovna funkcija Haške konvencije je određivanje mjerodavnog prava u slučaju prometne nezgode u inozemstvu, a Sustav zelene karte počiva na osiguranju autoodgovornosti. No, ipak glavna razlika najviše dolazi do izražaja kod isticanja zahtjeva za naknadu štete. Tako Haška konvencija određuje mjerodavno pravo za rješavanje sporova za prometne nezgode sa elementom inozemnosti, te po tim pravima uređuje kako podnošenje zahtjeva, tako i samu naknadu štete. Mjerodavno pravo uređuje sve elemente štete i njene naknade. Mogućnost na isticanje direktnog zahtjeva za naknadu štete će postojati, ako je to moguće po jednom od tri mjerodavna prava - po pravu određenom po mjestu prometne nezgode, po pravu određenom po zaključenom ugovoru o osiguranju, te po pravu određenom po mjestu registracije vozila.

Haška konvencija određuje pravila međunarodno privatnog prava koja će biti mjerodavna kada se dogodi prometna nezgoda vezana za dvije ili više zemalja, a sustav zelene karte regulira navedene nezgode kroz osiguranje odgovornosti prema trećim osobama koje je zaključeno u zemlji registracije vozila. Ukratko možemo reći da je zelena karta dokaz o postojanju osiguranja automobilske odgovornosti.

Što se tiče Sustava zelene karte - svako naše vozilo, koje prelazi granicu, mora imati zelenu kartu. Ako vlasnik ili korisnik vozila zelenu kartu nema, on mora na granici zemlje u koju ulazi zaključiti granično osiguranje. Odgovornost za nastalu prometnu nezgodu iz koje je proizašla šteta, kao i visina štete će se procjenjivati po pravu mjesta gdje je šteta nastala. No, ipak ima izuzetaka. Tako domaće osiguravajuće društvo koje je osiguralo vozilo koje je odgovorno za nastalu štetu će štetu nadoknaditi do visine određene u zakonodavstvu odnosne države.

Odgovornost osiguranika se utvrđuje primjenom odredaba mjerodavnog pravnog poretka osiguranika kao štetnika u odnosu odgovornosti za štetu. Izvanugovorna odgovornost osiguranika podrazumijeva dužnost naknade štete iz pravnog odnosa odgovornosti za štetu koja proizlazi iz građanskog delikta, a u smislu ove Konvencije, dakle iz prometne nezgode.

Postavlja se pitanje zašto su nam uopće potrebna oba sustava? Istina je da je cilj i Haške konvencije i Sustava zelene karte nadokaditi pretrpjelu štetu nedužnoj

⁷⁰ Čolović, V.: Haška konvencija o mjerodavnom pravu za drumske saobraćajne nezgode i sistem međunarodnog osiguranja autoodgovornosti (sistem «zelene karte»), Knežević, G., Pavić, V., Zbornik radova III konferencije o međunarodnom privatnom pravu «Državljanstvo i međunarodno privatno pravo / Haške konvencije» Nationality and private international law / Hague conventions» (Beograd (SCG) 5.-6. 10. 2005. Centar za publikacije Pravnog fakulteta Univerziteta u Beogradu, 2006.

žrtvi nepažnjom druge osobe, ali ono što čini najveću razliku ova dva sustava je u tome što Konvencija propisuje pravila koja će se primjenjivati na prometne nezgode u kojima je prisutan element inozemnosti, a Sustav zelene karte počiva na osiguranju auto odgovornosti u kojem je prisutan element inozemnosti.

Haška konvencija ima širu primjenu od Sustava zelene karte, jer se primjenjuje, bez obzira radi li se radi o vozilu, sudionicima ili nekim trećim osobama, ali je bitno da se radi o prometnoj nesreći u kojoj je prisutan element inozemnosti. Dakle, ona ne zavisi od postojanja osiguranja kao zelena karta.

No, sustav zelene karte omogućava oštećeniku podnošenje zahtjeva za naknadu štete u zemlji svog prebivališta ili redovnog boravišta (najčešće je to i država registracije vozila).

Dakle, dok ne nastane sustav koji će u sebi imati kombinaciju Sustava zelene karte i Haške konvencije, odnosno koji će uvesti disciplinu reguliranja jednoličnog sukoba, potrebno je oba sustava koristiti jer kako vidimo iz izloženoga ono što su jednoj prednosti drugoj su nedostaci i obrnuto. Konvencija se primjenjuje isključivo kod prometnih nezgoda sa elementom inozemnosti. Ona rješava sukob zakona i određuje koje će se mjerodavno pravo primijeniti, dok sistem zelene karte puno opsežnije rješava pitanje naknade štete.

8. ZAKLJUČAK

U današnjem modernom svijetu protok roba i ljudi svakim danom je sve intenzivniji. Unatoč drugim vrstama prometa (zračni, željeznički, morski, riječni) najčešće se ljudi i roba prevoze cestovnim prijevozom. Ekonomski sve bogatije društvo omogućilo je gotovo svakom pojedincu da su mu prijevozna sredstva sve lakše dostupna. Može se konstatirati da za razliku od nedavne prošlosti kada je posjedovanje automobila bila iznimka, danas je gotovo nemoguće zamisliti obitelj bez jednog vozila, a sve češće ih posjeduju i više.

Ovakav ubrzani rast broja vozila na cestama, otvaranje granica, izgradnja novih i modernih prometnica ima i drugu tamnu stranu, a to su prometne nezgode, kojih je proporcionalno svim faktorima sve više. Uzimajući u obzir da ljudi sve češće putuju izvan granica svojih država na cestama se nalazi sve veći broj vozila sa stranim registracijskim oznakama, kojima upravljaju osobe kojke imaju prebivalište izvan teritorija na kojem se nalaze te dolazi i sve više do prometnih nezgoda s inozemnim elementom.

Dok za razliku od nezgoda koje su ograničene na domaće sudionike, a vezano za rješavanje pitanja građanske izvanugovorne odgovornosti za štetu i određivanja mjerodavnog prava se ne pojavljuju veći pravni problemi, to nije slučaj s nezgodama koje su međunarodno obilježene. Rješavanje ovog problema pokušano je s odredbama Haške konvencije o mjerodavnom pravu za prometne nezgode iz 1971. godine, no s obzirom da je od donošenja iste proteklo gotovo

35 godina smatram da njena rješenja ne zadovoljavaju u potpunosti današnje kako pravne tako i stvarne potrebe. Sustav zelene karte je pokušaj da se pronađe moguće rješenje za određivanje pitanja naknade štete u kojem je prisutan element inozemnosti.

Građanska izvanugovorna odgovornost za naknadu štete kod prometnih nezgoda koje su međunarodno obilježene danas se riješava primjenom odredbi Hšake konvencije iz 1971. god. i primjenom sustava Zelene karte, te ih je potrebno koristiti zajedno. Ovakvo rješenje nije najbolje, te bi bilo potrebno sačiniti jedinstvenu pravnu regulativu u bilo kojem obliku, a koja bi cjelovito riješila pitanje kako određivanja mjerodavnog prava (Haška konvencija), a tako i pitanje naknade štete (Sustav Zelene karte) kod prometnih nezgoda s inozemnim elementom.

Literatura:

Knjige i članci:

Bilten Hrvatskog ureda za osiguranje, godina 11, broj 63, Zagreb, 2005.,

V. Bruyr Bertrand: La cinquieme directive sur L,assurance automobile: en pas en avant, Le monde de l,assurance, 2005.

Čolović, V.: Haška konvencija o mjerodavnom pravu za drumske saobraćajne nezgode i sistem međunarodnog osiguranja autoodgovornosti (sistem «zelene karte»).Knežević, G. Pavić, V. (eds): Zbornih radova III konferencije o međunarodnom privatnom pravu «Državljanstvo i međunarodno privatno pravo/Haške konvencije Nationality and private international law/Hague conventions» (Beograd (SCG) 5.-6. 10. 2005.) Centar za publikacije Pravnog Univerziteta u Beogradu, 2006.

Ćurković,M., Lui, A.: Novi sustav zelene karte osiguranja, Kretski sporazum, Zagreb, 2003.

Davi: La Responsabilita Extracontrattuale nel nuovo Internazionale Privato Italiano, Torino,1997.

Hartley, T.: Temelji prava Europske zajednice: uvod u ustavno i upravno pravo Europske zajednice, Rijeka, 2004.

Josipović, T.: Načela europskog prava u presudama suda Europske zajednice, Zagreb, 2005.

Klarić, P.- Vedriš, M.: Građansko pravo, Zagreb, 2006.

Loussouaran: La Convention dela Haye sur la Loi Applicable en Materie d,accidents de la Circulation Routiere, Clunet, 1969.

Malatesta, A.: La lege applicable agli incidenti stradali nella proposta di regolamento (CE) Roma II, Rivisto di diritto internazionale privato e procesuale, 2006/1.

Matić, Ž.: Međunarodno privatno pravo-Posebni dio, Zagreb, 1982.

Pravilnik o obradi šteta s inozemnim elementom iz osiguranja motornih vozila, Croatia osiguranje, Zagreb, 2006.

Sajko, K.: Međunarodno privatno pravo, Zagreb, 2005.

Sajko, K.: Izvori hrvatskog i europskog međunarodnog privatnog prava sa sudskom i arbitražnom praksom i tezama za zakon o međunarodnom privatnom pravu, Zagreb, 2001.

Službeni list Europske unije, L 12. 2001.

Tomljenović, V.: Pomorsko međunarodno privatno pravo-izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava, Rijeka, 1998.

Varadi, Bordoš, Knežević: Međunarodno privatno pravo, Novi sad, 2003.

Župan, M.: Pravo najbliže veze u hrvatskom i europskom međunarodnom privatnom ugovornom pravu, Rijeka, 2006.

Zakon o rješavanju sukoba zakona sa propisima drugih zemalja u određenim odnosima, Narodne novine, br. 53/91.

Zakon o obveznim odnosima, Narodne novine br. 35/05.

Zakon o obveznom osiguranju u prometu, Narodne novine, br. 151/05.

Zakon o sigurnosti prometa na cestama, Narodne novine br. 105/04.

Zakon o osiguranju, Narodne novine br. 151/05.

TEKSTOVI DOSTUPNI NA INTERNETU:

Amended proposal for a European Parliament and Council on the law applicable to non contractual obligations («ROME II»), dostupan na <http://europa.eu/scadplus/leg/en/lvb/33211.htm>

Statusno izvješće dostupno na www.hcch.com

Obrazac dostupan na www.eurpacar.hr/infocentar.ht.

Sudska praksa dostupna na <http://sudska.praksa.vsrh.ht>

LEGAL REGIME IN TRAFFIC ACCIDENTS INVOLVING FOREIGNERS OR A FOREIGN COUNTRY

The non-contractual civil legal responsibility for damage occurring in traffic accidents is legally complex. It is necessary to resolve a range of problems which the Hague Convention on the Law Applicable to Traffic Accidents of 1971 tried to answer.

The provisions of the Convention are analysed as are the position of the injured party and the claim for damages. The conventions' solutions are compared with those in practice and reveal the legal problems noticeable in the application of the Convention.

After the Hague Convention, in the aim of improving the resolution of the problem of non-contractual responsibility for damages in traffic accidents, the Green Card system and the Crete Agreement were introduced. These were supposed to facilitate the resolution of the problem of damages in traffic accidents involving foreigners or a foreign country.

The difficulties tied to the European Report on accidents and the cooperation among insurance companies are studied in relation to the effective resolution of the compensation claims of injured parties in traffic accidents involving foreigners.

Key words: *the Hague Convention, non-contractual responsibility, damages, relevant law*