Prometne nesreće s međunarodnim obilježjem u sudskoj praksi hrvatskih sudova

Bujan, Filip

Master's thesis / Diplomski rad

2023

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Law / Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:199:695545

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-07-16**

Repository / Repozitorij:

Repository Faculty of Law University of Zagreb

Sveučilište u Zagrebu, Pravni fakultet

Katedra za međunarodno privatno pravo

PROMETNE NESREĆE S MEĐUNARODNIM OBILJEŽJEM U SUDSKOJ PRAKSI HRVATSKIH SUDOVA

diplomski rad

ime autora: Filip Bujan

mentorica: izv. prof . dr. sc. Dora Zgrabljić Rotar

Zagreb, lipanj 2023.

Izjava o izvornosti

Ja, Filip Bujan pod punom moralnom, materijalnom i kaznenom odgovornošću, izjavljujem da sam isključivi autor diplomskog rada te da u radu nisu na nedozvoljeni način (bez pravilnog citiranja) korišteni dijelovi tuđih radova te da se prilikom izrade rada nisam koristio drugim izvorima do onih navedenih u radu.

Filip Bujan (v.r.)

SADRŽAJ

1. Uvodno promišljanje……...1

2. Pravni okvir…….3

2.1. Uvod…….3

2.2. Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama (Haška konvencija)…5

2.2.1. Povijest……...5

2.2.2. Sadržaj Haške konvencije……..7

2.3. Uredba (EZ) br. 864/2007 Europskog parlamenta i vijeća o pravu koje se primjenjuje na izvanugovorne odnose (Uredba Rim II)…….12

2.3.1. Povijest…….12

2.3.2. Sadržaj Uredbe Rim II……..13

2.4. Uredba (EU) br. 1215/2012 Europskog parlamenta i vijeća o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima (Uredba Bruxelles I bis)…….15

2.4.1. Povijest…….15

2.4.2. Sadržaj Uredbe Bruxelles I bis…….15

3. Praksa hrvatskih sudova……19

3.1. Uvod……...…19

3.2. Praksa općinskih sudova…….21

3.2.1. Uvod…….21

3.2.2. Predmet „Julius Popovič, Oleg Popovič, Andrea Smerekova protiv Hrvatskog ureda za osiguranje, Pn-1088/09-14“…….……22

3.3. Praksa županijskih sudova…….…….25

3.3.1. Uvod…….25

3.3.2. Predmet „M.K. i ostali protiv E.o. d.d., Gž 1219/06-2“……25

3.4. Praksa Vrhovnog suda……27

3.4.1. Uvod…….27

3.4.2. Predmet „B.K. i ostali protiv E.o. d.d., Rev x 470/14-2“…….27

3.4.3. Predmet „Lj.V. protiv C.o. d.d., Rev 1000/09-2“…….30

4. Zaključak……...32

5. Literatura……...……35

1. UVODNO PROMIŠLJANJE

Svakodnevno ili gotovo svakodnevno, iz medija, čujemo ili čak osobno svjedočimo nekoj prometnoj nesreći. Razvojem proizvodnje vozila neizbježno dolazi do njihove veće upotrebe, što neizbježno dovodi do većeg broja tragedija. U ovome radu koncentrirat ćemo se na cestovna vozila s obzirom da je najveći broj prometnih nesreća u Republici Hrvatskoj povezan s njima.

Otkako je Karl Benz krajem 19. stoljeća dizajnirao prvi automobil, a Henry Ford ih početkom 20. stoljeća počeo proizvoditi na pokretnoj traci, korištenje automobila se, tijekom godina, mnogostruko povećalo. Državni zavod za statistiku na godišnjoj razini objavljuje informacije o broju registriranih cestovnih vozila u Republici Hrvatskoj. Tako je u travnju 2022. objavljeno da je tijekom 2021. godine u Republici Hrvatskoj registrirano 2 385 442 cestovnih vozila, što je u odnosu na 2020. godinu porast za 3,2%.[1] Također, broj registriranih osobnih vozila iznosio je 1 795 465 u 2021. godini, što je porast za 2,8% u odnosu na 2020. godinu.[2] Poželjno je napomenuti da je osobno vozilo definirano kao motorno vozilo namijenjeno prijevozu osoba koje, osim sjedala za vozača, ima najviše osam sjedala[3] te je uži pojam od cestovnog vozila i zato ih je u podacima manje. Prema tome, cestovno vozilo je vozilo koje se kreće na kotačima, a namijenjeno je upotrebi na cestama.[4]

Logički gledano, nasuprot povećanju proizvodnje i korištenja vozila, eksponencijalno se povećao i broj prometnih nesreća. Prije nego utvrdimo brojke, moramo definirati sam pojam prometnih nesreća. Jedna od valjanih definicija prometne nesreće (u međunarodnim dokumentima koristi se i naziv prometna nezgoda) sigurno je definicija iz Konvencije o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama iz 1971. (u daljnjem tekstu: „Haška konvencija“), a koja je na snazi u Republici Hrvatskoj i o kojoj će više biti *infra*. Prema članku 1. tog međunarodnog multilateralnog dokumenta, prometna nesreća je „prometna nezgoda u kojoj je uključeno jedno ili više motornih ili nemotornih vozila, a koja se dogodila u prometu na javnoj cesti na području otvorenome za svakoga ili na nejavnom području, ali otvorenome

[1] Registrirana cestovna vozila i prometne nesreće u 2021., https://podaci.dzs.hr/2022/hr/29136 (26. veljače 2023.)
[2] *Ibid.* (26. veljače 2023.)
[3] *Ibid.* (26. veljače 2023.)
[4] Obujam cestovnog prometa domaćih vozila u 2020., https://podaci.dzs.hr/2022/hr/29138 (04. ožujka 2023.)

za određeni broj osoba koje imaju prava da se njime koriste.“[5] Uvodno napominjem da je ova definicija vrlo široka jer su u njoj uključena i nemotorna vozila (vozila koja ne pokreće snaga motora) kao mogući objekti prometne nesreće. Također, širina definicije primjećuje se i u mjestima na kojima se prometna nesreća može dogoditi, a to su nejavna područja koje koristi određeni broj osoba, što će se onda dalje morati određivati putem sudske prakse.

Samu temu prometnih nesreća s međunarodnim obilježjem u hrvatskoj sudskoj praksi odabrao sam iz više kompatibilnih razloga. Otkako sam krenuo s učenjem međunarodnog privatnog prava, postavljena su mi pitanja što točno taj kolegij obrađuje i na što se točno odnosi međunarodno privatno pravo. Kako bih si olakšao odgovor, uvijek sam započeo s primjerom prometnih nesreća. Prometne nesreće se mogu dogoditi u tuzemstvu i inozemstvu; sudionici mogu biti državljani različiti država te vozila mogu biti registrirana u različitim državama. Međunarodno privatno pravo određuje mjerodavno pravo (pravo koje će se primijeniti) te nadležnost sudova (mjesto gdje će se suditi). Što sam više govorio o prometnim nesrećama, to sam više htio doznati statističke podatke o nesrećama s međunarodnim obilježjem, načinu rješavanja u pojedinim slučajevima te konačne odluke. U ovome radu, nakon uvodnih promišljanja, prvo ću objasniti pravni okvir koji se primjenjuje na prometne nesreće s međunarodnim obilježjem u Republici Hrvatskoj te obraditi Uredbu (EZ) br. 864/2007 Europskog parlamenta i vijeća o pravu koje se primjenjuje na izvanugovorne odnose (u daljnjem teksu: „Uredba Rim II“) i Uredbu (EU) br. 1215/2012 Europskog parlamenta i vijeća o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima – preinačena (u daljnjem tekstu: „Uredba Bruxelles I bis“). Nadalje, obradit ću praksu hrvatskih sudova na svim razinama - općinsko sudovanje, županijsko sudovanje i Vrhovni sud te utvrditi glavne probleme u sudskim postupcima, ali i u samom zakonodavstvu. Rad ću završiti davanjem mišljenja i prijedloga kako poboljšati tu materiju te smanjiti kompleksnost ove teme u hrvatskom pravnom poretku.

[5] Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama, Međunarodni ugovori, Narodne novine, br. 4/94; čl. 1; ratificirana Odlukom o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacije o sukcesiji, Međunarodni ugovori, Narodne novine, br. 4/94, od 07. travnja 1994.

2. PRAVNI OKVIR

2. 1. Uvod

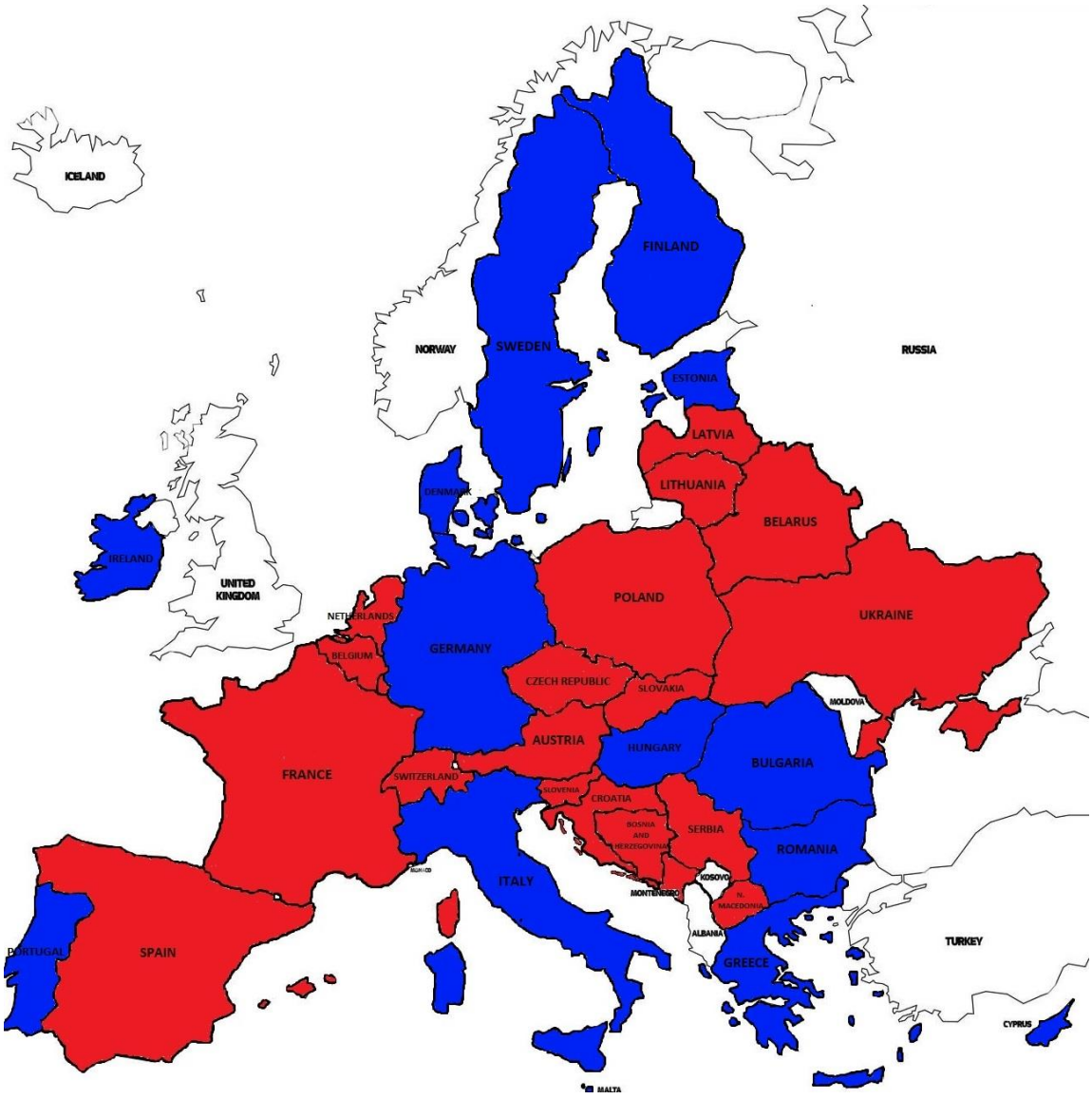
Pravni poredak Republike Hrvatske pripada kontinentalno-europskom pravnom krugu i kao takav sastoji se od više pravnih izvora koji uređuju norme vezane za prometne nesreće. Iako nije neposredno vezano za materiju međunarodnog privatnog prava, prometne nesreće su u tuzemnom pravu uređene člankom 2. stavkom 1. točkom 86. Zakona o sigurnosti prometa na cestama (u daljnjem tekstu: „ZSPC“)[6], u kojem se opisuju pojedini izrazi korišteni u tome Zakonu. Prema ZSPC-u, prometna nesreća je „događaj na cesti, izazvan kršenjem prometnih propisa, u kojem je sudjelovalo najmanje jedno vozilo u pokretu i u kojem je najmanje jedna osoba ozlijeđena ili poginula, ili u roku od 30 dana preminula od posljedica te prometne nesreće, ili je izazvana materijalna šteta.“[7] Također, opisuje se što ne spada u definiciju prometne nesreće, a to je „kada je radno vozilo, radni stroj, motokultivator, traktor ili zaprežno vozilo, krećući se po nerazvrstanoj cesti ili pri obavljanju radova u pokretu, sletjelo s nerazvrstane ceste ili se prevrnulo ili udarilo u neku prirodnu prepreku, a pritom ne sudjeluje drugo vozilo ili pješak i kada tim događajem drugoj osobi nije prouzročena šteta.“[8] Daljnje objašnjenje ove definicije i svih sintagmi te navedenih strojeva neće biti izloženo u ovome radu s obzirom da se ZSPC primjenjuje kod tuzemnih prometnih nesreća s hrvatskim državljanima i hrvatskim registracijama vozila te ako Haška konvencija i činjenično stanje upućuju na njega. Time se može zaključiti da ZSPC samo posredno dotiče materiju međunarodnog privatnog prava u slučaju da kolizijska pravila upućuju na hrvatsko pravo.

U situacijama s međunarodnim elementom ponekad je teško zaključiti koje pravo će se primijeniti te koji sud ima nadležnost. Područje Europske Unije, kojem mi pripadamo od 01. srpnja 2013. godine (iako smo neke propise preuzimali i prilikom stadija kandidature), stvara svoj pravni poredak koji se naziva supranacionalan jer su države članice prenijele dio svog suvereniteta na tu organizaciju i njezina tijela - organe. Prilikom pridruživanja toj organizaciji države članice obvezale su se poštivati pravni poredak Europske Unije te u svoje domaće poretke preuzimati legislaturu Europskog parlamenta i Vijeća. Obvezujuća legislatura sastoji

[6] Zakon o sigurnosti prometa na cestama, Narodne novine, zakon, br. 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22; na snazi od 01. siječnja 2023.
[7] *Ibid.*, čl. 2. st. 1. t. 86.
[8] *Ibid.*, čl. 2. st. 1. t. 86.

se od uredbi, koje se izravno primjenjuju u državi članici, te direktiva, čija se svrha mora ispuniti, ali se državama članicama dopušta da sami oblikuju propis kojim će to biti učinjeno. Tako se u pravnom poretku Republike Hrvatske izravno primjenjuje Uredba Rim II koja uređuje određivanje prava za izvanugovorne odnose te Uredba Bruxelles I bis koja utvrđuje nadležnost, priznavanje i izvršenje sudskih odluka. Obje uredbe primjenjuju se samo u građanskim i trgovačkim stvarima. Nadalje, sama Uredba Rim II uređuje svoj odnos s postojećim međunarodnim multilateralnim konvencijama kojima su države članice pristupile prije donošenja te uredbe (kao što je to slučaj s primjenom Haške konvencije u Republici Hrvatskoj), ali i odnos s bilateralnim ili multilateralnim konvencijama koje su sklopljene samo između država članica (dvije ili više njih).

Prije nego detaljno opišemo povijesni nastanak, odredbe i primjenu ova dva pravna izvora, kratko ćemo vizualno prikazati njihov odnos na europskom kontinentu.



Slika 1. Odnos Haške konvencije i Uredbe Rim II na europskom kontinentu[9]

Na Slici 1. prikazane su države u Europi. Crvenom bojom istaknute su države koje su ratificirale Hašku konvenciju, a plavom bojom istaknute su države koje primjenjuju Uredbu Rim II, s obzirom da su članice Europske unije. Napominjem da neke države pripadaju i pravnom poretku Europske unije te su ratificirale Hašku konvenciju, ali u tome slučaju prednost ima Haška konvencija, o čemu će više riječi biti *infra*. Također, ističem da je Portugal potpisnica Haške konvencije, ali ju nikad nije ratificirala pa prema tome primjenjuje Uredbu Rim II. Za kraj, Haška konvencija je na snazi i u Maroku, no s obzirom da Maroko nije europska država, nije prikazan na ovoj karti.

2.2. Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama („Haška konvencija“)

2.2.1. Povijest

Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama donijeta je 04. svibnja 1971. godine od strane Haške konferencije o međunarodnom privatnom pravu (u daljnjem tekstu: „HCCH“). Prije nego opišemo činjenice oko donošenja Haške konvencije moramo utvrditi što je točno HCCH i koji je njezin zadatak. HCCH je međunarodna organizacija u području međunarodnog privatnog prava koju je prvi sazvao Tobias Asser 1893. godine u Den Haagu.[10] Nasuprot tome, M. L. Saunders, bivši tajnik u Stalnom uredu HCCH-a, u svome radu „The Hague Conference on Private International Law“, ukratko opisuje stvaranje te organizacije 1892. godine na inicijativu Italije i Nizozemske.[11] Posebno u članku ističe van Tienhovena, nizozemskog ministra vanjskih poslova, no ne spominje se Tobias Asser, koji je bio njen prvi predsjednik.[12] Iako sam autor priznaje da je ovo vrlo kratak uvod u stvaranje HCCH-a[13], smatram da je bivši tajnik jednog od organa same organizacije sigurno bio upućen u njene početke, a na nama je da prosuđujemo utjecaj Tobiasa Assera u njima. Nakon Drugog

[9] Slika 1: crno-bijeli predložak skinut sa stranice: www.alamy.com, ID: 2BX3YGD; ispuna slike je izvorni rad autora
[10] Haška konferencija o međunarodnom privatnom pravu, https://en.wikipedia.org/wiki/Hague_Conference_on_Private_International_Law, (19. ožujka 2023.); Tobias Asser je 1911. godine dobio Nobelovu nagradu za mir, najviše zbog svog rada u međunarodnom privatnom pravu, ali i zbog pokretanja ove međunarodne organizacije
[11] Saunders, M.L.; The Hague Conference on Private International Law, znanstveni članak u The Australian Year Book of International Law, 1966., str. 115.
[12] *Ibid.*
[13] *Ibid.*

svjetskog rata određeno je da će se HCCH urediti kao međuvladina organizacija kojom upravljaju države članice.[14] Ugovor o osnivanju HCCH-a, koji se naziva "Statut Haške konferencije o međunarodnom privatnom pravu", potpisan je 31. listopada 1951. godine na 7. sjednici HCCH-a, a stupio je na snagu 15. srpnja 1955. godine.[15] Potpisan je od strane 16 država te je njime određen cilj HCCH, a to je unifikacija međunarodnog privatnog prava.[16] Ta se međuvladina organizacija danas sastoji se od 90 država i jedne supranacionalne organizacije (EU), a članstvo u organizaciji nije preduvjet za potpisivanje i ratifikaciju njenih konvencija.[17]

Na 10. sjednici Haške konferencije, delegacija Ujedinjenog kraljevstva zatražila je od Nizozemske komisije za međunarodno privatno pravo (prijašnjeg Stalnog odbora nizozemske vlade) i Stalnog ureda HCCH-a da istraže mogućnosti kodifikacije nadležnosti i primjene mjerodavnog prava za „tortove“ te da ih izlože na idućoj sjednici.[18] Ta dva stalna organa HCCH-a ustanovljena su sa svrhom neprekidnog rada[19] i promicanja kodifikacije različitih područja međunarodnog privatnog prava pa je logično da je njima dan ovaj zadatak. Stalni ured pripremio je dva dokumenta („Mémorandum relatif aux actes illicites en droit international privé“ i „Questionnaire“) koja je poslao državama članicama na razmatranje i davanje svojih mišljenja.[20] Te nadopune država članica postale su treći dokument koji je proslijeđen Nizozemskoj komisiji za međunarodno privatno pravo (u daljnjem tekstu: „Komisija“).[21] Tijekom 1967. i 1968. vođene su diskusije na sastancima Komisije koje su utvrdile da je područje tortova preširoko i heterogeno da bi se moglo uspješno kodificirati u samo jednoj konvenciji te je odlučeno da će se primarno napraviti nacrt Konvencije o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama, a na budućim sjednicama će se raspravljati o odgovornosti za štetu na proizvodima.[22] U skladu s 17. člankom Haške konvencije, ona stupa na snagu 16. dan nakon dostave obavijesti o ratifikaciji od strane tri države članice, a prema državi koja ju je ratificirala, ona stupa na snagu 16. dan nakon što je obavijest o ratifikaciji dostavljena

[14] Haška konferencija o međunarodnom privatnom pravu, *op. cit.*, (19. ožujka 2023.)
[15] *Ibid.* (19. ožujka 2023.)
[16] Statut Haške konferencije o međunarodnom privatnom pravu, Den Haag, 31. listopad 1951., uvod, čl. 1., https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/full-text (19. lipnja 2023.)
[17] Haška konferencija o međunarodnom privatnom pravu, *op. cit.*, (19. lipnja 2023.)
[18] Essén, E.W.; Convention on the law applicable to traffic accidents, objašnjavajuće izvješće Stalnog ureda HCCH-a, Stockholm, 1969., str. 1.; Tort je skupni izraz za građanske delikte i kvazi-delikte u common law pravnom sustavu, a temelji se na odgovornosti za naknadu štete prema oštećeniku
[19] Saunders, M.L.; The Hague Conference on Private International Law, *op. cit.*; str. 117., Skuština konferencije sastaje se svakih 4 godine, dok su ta dva organa, od nadzorne funkcije, postala samo srce organizacije jer rade kontinuirano
[20] Essén, E.W.; Convention on the law applicable to traffic accidents, objašnjavajuće izvješće Stalnog ureda HCCH-a, *op. cit.*, str. 1.
[21] *Ibid.*
[22] *Ibid.*

Ministarstvu vanjskih poslova Nizozemske.[23] Tako se Haška konvencija sastoji od 21 članka, stupila je na snagu 03. lipnja 1975. godine, a danas broji 21 državu koja ju je ratificirala.

Socijalistička Federativna Republika Jugoslavija je postala strankom Haške konvencije 16. prosinca 1975. godine, a kao što je već *supra* spomenuto[24], Republika Hrvatska je Hašku konvenciju sukcesijom preuzela u svoj pravni poredak nakon raspada Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije.[25] Prema podacima same HCCH, Republika Hrvatska je Hašku konvenciju ratificirala 05. travnja 1993. godine pa bi početak njene primjene trebao biti 23. travnja 1993. godine (kao što HCCH i navodi), ali HCCH smatra da je ona stupila na snagu 08. listopada 1991. godine kad je Republika Hrvatska raskinula sve državnopravne sveze sa Socijalističkom Federativnom Republikom Jugoslavijom.[26] Iako je člankom 134. Ustava Republike Hrvatske propisano da su međunarodni ugovori, koji su sklopljeni, potvrđeni i objavljeni u skladu sa Ustavom, dio unutarnjeg pravnog poretka i po snazi viši od zakona[27], primjenu Haške konvencije navodi i Zakon o međunarodnom privatnom pravu (u daljnjem tekstu: „ZMPP“) koji u članku 27. uređuje odgovornost za prometne nesreće na cestama. Tekst odredbe glasi: „Pravo mjerodavno za izvanugovorne obveze zbog prometnih nesreća na cestama određuje se primjenom Haške konvencije o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama od 4. svibnja 1971. (»Narodne novine – Međunarodni ugovori«, br. 4/94.).“[28]

2.2.2. Sadržaj Haške konvencije

Kako je već uvodno spomenuto, Haška konvencija se sastoji od 21 članka. Iako ne postoji podjela sadržaja, kao što naši zakoni poznaju podjelu po glavama, smatram da je samu Hašku konvenciju moguće grupirati po vrsti članaka. U preambuli se, ukratko, opisuje želja za zajedničkom kodifikacijom građanske odgovornosti kod prometnih nesreća. Članci 1. i 2. određuju polje primjene Haške konvencije. Od članka 3. do 7. određuje se utvrđivanje mjerodavnog prava na temelju različitih kriterija i sudionika nesreće te koje pravo se primjenjuje u slučaju štete na stvarima unutar ili izvan vozila, a u članku 8. određuje se opseg utvrđenog mjerodavnog prava. Članak 9. određuje pravo osobe na izravnu tužbu, čak i ako ona

[23] Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama, Međunarodni ugovori, Narodne novine, br. 4/94; *op. cit.*, čl. 17.
[24] v. bilj. 5.
[25] https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/status-table/notifications/?csid=469&disp=type, (25. lipnja 2023.)
[26] Statusna tablica, Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama, https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/status-table/print/?cid=81, (25. ožujka 2023.)
[27] Ustav Republike Hrvatske, Narodne novine, br. 56/90, 135/97, 08/98, 113/00, 124/00, 28/01, 41/01, 55/01, 76/10, 85/10, 05/14, čl. 134.
[28] Zakon o međunarodnom privatnom pravu, Narodne novine, zakon, br. 101/17, na snazi od 29. siječnja 2019.

ne postoji u mjerodavnom pravu; članak 10. određuje mogućnost odbijanja normi mjerodavnog prava koje su protivne javnom poretku, a članak 11. zabranjuje reciprocitet te određuje da primjena mjerodavnog prava nije ovisna o statusu stranke Haške konvencije. Od članka 12. do 14. propisana su pravila vezana za nejedinstvene pravne poretke država, a članak 15. određuje da Haška konvencija nema prednost pred drugim posebnim konvencijama kojima su se stranke obvezale ili će se obvezati u polju građanske odgovornosti za prometne nesreće. Od 16. do 21. članka uređuju se pitanja potpisivanja Haške konvencije, stupanja na snagu, ratifikacije i dostavljanja notifikacija Ministarstvu vanjskih poslova Nizozemske. Za kraj je utvđeno da je tekst izvorno napisan na engleskom i francuskom jeziku te da su obje verzije jednako autentične. Kako ova osobna podjela autora nebi ostala nedorečena, u daljnjem tekstu je potrebno nešto detaljnije opisati odredbe Haške konvencije.

Članak 1. stavak 1. Haške konvencije propisuje da se konvencijom određuje mjerodavno pravo za građansku izvanugovornu odgovornost za prometne nesreće na cestama, bez obzira na vrstu postupka po kojem se utvrđuje ta odgovornost.[29] To znači da se utvrđuje mjerodavno pravo za odgovornost za naknadu štete ili izmaklu korist koja je prouzročena prometnom nesrećom, ali ne samo kroz građanski parnični postupak, nego i u adhezijskom postupku. Kao što je poznato, hrvatski pravni poredak dopušta tzv. adhezijske postupke, a to je mogućnost da se kaznenom postupku pridruži građanska parnica u okviru koje se rješavaju imovinskopravni sporovi proizašli iz počinjenog kaznenog djela.[30] Također, naš pravni poredak dopušta vođenje adhezijskog postupka i u okviru prekršajnog te upravnog postupka, a sve u svrhu načela ekonomičnosti.[31] Prema statistici Državnog odvjetništva Republike Hrvatske za 2021. godinu, sudovi su u njihovim predmetima dosudili 35 zahtjeva u vrijednosti od 24 363 000 kn (slovima: dvadesetčetirimilijunatristošezdesettritisuće kuna), a 26 predmeta je upućeno u građansku parnicu.[32] U 2. stavku istoga članka pojavljuje se definicija prometne nesreće o kojoj smo već govorili *supra*.[33] Radi lakšeg shvaćanja objekata koje mogu sudjelovati u nesreći, ukratko ćemo

[29] Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama, Međunarodni ugovori, Narodne novine, br. 4/94, prijevod objavljen u repozitoriju Katedre za međunarodno privatno pravo na dan 23. studenog 2007. godine, čl.1.
[30] Šago, D., Pleić, M.; Adhezijsko rješavanje imovinskopravnog zahtjeva u kaznenom postupku, znanstveni rad, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, sv. 33, br. 2, 2012.; str. 970.
[31] *Ibid.*, a prema Triva,S., Dika, M.; Građansko parnično procesno pravo, Narodne novine, knjiga, 2004.; Vođenje adhezijskog postupka odraz je načela ekonomičnosti koje zahtijeva da se sa što manje utroška vremena, društveno korisnog rada i materijalnih sredstava postigne što povoljniji rezultat
[32] Izvješće glavnog državnog odvjetnika Republike Hrvatske o radu državnih odvjetništava u 2021. godini, izvješće, travanj 2022., str. 74.; stav je autora izvješća da se, kroz usporedni prikaz adhezijskih predmeta tijekom godina, vidi trend prema kojem kazneni suci često upućuju oštećenike da svoje imovinske zahtjeve ostvaruju u vlastitim građanskim parnicama
[33] v. Uvodno promišljanje, str. 1.

nabrojati vozila na koja se ona primjenjuje, a to su, izuzev vozila koja pokreće snaga motora, i: bicikl, tricikl, invalidska kolica, vozilo sa životinjskom zapregom (zaprežna kola), konj s jahačem, dječja kolica na cesti ili uz cestu, prikolica ili trokolica bez pogona te vozilo koje vozi po tračnicama preko ceste.[34] Također, Haška konvencija primjenjuje se i na parkirana vozila.[35] U odnosu na fizičko mjesto nastanka štetnog događaja, pojam ceste je malo širi od uobičajenog shvaćanja pa, uz to, obuhvaća i: parkirališta, mjesta na području luka, industrijskih objekata ili područja kampova te privatne prometne puteve.[36] Također, kako primjećuje *prof. dr. sc. Bouček* u svome radu, Haška konvencija se primjenjuje i na štete izvan javne ceste.[37] Članak 2. Haške konvencije taksativno određuje što ne ulazi u njeno polje primjene.[38] Iznimke od primjene mogu se podijeliti na dvije grupe: odgovornost (proizvođača, prodavača, kao i popravljača vozila; vlasnika ceste ili svake druge osobe obvezane da osigura održavanje ceste ili sigurnost korisnika; trećih osoba, isključujući odgovornost vlasnika vozila ili naredbodavca) i regresni zahtjevi (između odgovornih osoba; regresni zahtjevi i subrogacije koje se odnose na osiguravatelje; zahtjevi i regresne zahtjevi što ih podnose ustanove socijalnog osiguranja, druge slične ustanove i javni automobilski garancijski fondovi, ili se ti zahtjevi podnose protiv njih, kao i na svako oslobađanje od odgovornosti predviđeno pravom koje je mjerodavno za te ustanove).[39]

Kako bi se razrješile sve moguće situacije i sporovi proizašli iz prometnih nesreća, Haška konvencija je pitanje mjerodavnog prava uredila u 5 članaka. Prvi način utvrđivanja mjerodavnog prava nalazi se u članku 3., a to je unutrašnje pravo države gdje se dogodila prometna nesreća.[40] U smislu kolizijskopravne metode rješavanja sukoba prava, Haška konvencija je za primarnu poveznicu postavila *locus delicti comissi* (članak 3.). Po mišljenju autora, odabir poveznice sukladan je životno logičnoj situaciji gdje je mjesto počinjenja delikta isto *loci damni*, tj. mjestu nastanka štete.[41] Nadalje, postoje iznimke od prethodnog uređenja koje su taksativno nabrojane u članku 4., a dijele se na: a) prometne nesreće s jednim vozilom registriranim u državi različitom od države gdje je nesreća nastala; b) s više vozila registriranima u istoj državi različitoj od države gdje je nesreća nastala te c) na prometne nesreće

[34] Bouček, V., Haška konvencija od 04. svibnja 1971. o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama – izabrana pitanja, znanstveni rad, 2019.; str. 747., fusnota 15
[35] *Ibid.*, fusnota 16
[36] *Ibid.*, fusnota 17
[37] *Ibid.*, str. 748., prof. dr. sc. Bouček tu navodi primjer štete kada vozilo siđe ("sleti") sa svojega puta i ošteti ogradu ili zgradu uz prometnicu, ili kada vozilo u kretanju odbaci kamen s puta koji uzrokuje štetu
[38] Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama, *op. cit.*, čl 2.
[39] *Ibid.*
[40] *Ibid.*, čl. 3.
[41] U tom pogledu v. Bouček, znanstveni rad, str. 749., 750.; iako profesor opisuje i situacije gdje bi se te dvije poveznice mogle razlikovati pa nije uvijek jednostavno primijeniti čl. 3. Haške konvencije

u kojima su sudjelovale osobe izvan vozila, a imaju redovno (uobičajeno) boravište u državi registracije.[42] Bez dubinske analize stavaka članka 4., spomenut ćemo da se situacija „a" primjenjuje prema vozaču, putniku i oštećeniku u vozilu; situacija „b" zahtijeva da su oba vozila registrirana u istoj državi; dok situacija „c" zahtijeva, za osobe izvan vozila koje su sudjelovale u nesreći, poveznicu uobičajenog boravišta (*locus habitationis*) u državi registracije. U gore navedenim situacijama, ključno je primjetiti primjenu podredne poveznice mjesta registracije vozila (*locus stabuli*) s obzirom da postoji bitno ili stvarno uža veza između štetnika i drugih osoba iz iste države registracije, nego što bi ona postojala s mjestom gdje se prometna nesreća dogodila.[43] Članak 5. se poziva na odredbe prethodna dva članka i uređuje primjenu mjerodavnih prava za oštećenja stvari koje pripadaju putniku; stvari u vozilu koje ne pripadaju putniku te stvari koje pripadaju oštećeniku izvan vozila.[44] Članak 6. dodatno razrađuje primjenu *lex loci stabuli* te odgovara na pitanje nepostojanja registracije ili postojanja registracija u više država, a u tim slučajevima mjerodavno pravo je pravo države gdje su vozila uobičajeno (redovito) smještena.[45] Po mišljenju autora, ova odredba zvuči dosta revolucionarno za 1971. godinu s obzirom da su uređene iznimke od registriranja vozila. Iako većina pravnih poredaka, kao i naš, uređuje registriranje vozila, životno je zamislivo posjedovati neregistrirano vozilo te ga koristiti, a s obzirom na Schengenski prostor, zamislivo je i ući na teritorij druge države te tamo imati prometnu nesreću. Kako je Schengenski sporazum potpisan 1985. godine, smatram da je članak 6. revolucionarno predvidio budućnost. U članku 7. utvrđeni su dodatni elementi uz primjenu mjerodavanog prava, a to su prometna i sigurnosna pravila koja se primjenjuju u mjestu i u vrijeme prometne nesreće.[46] No, kako objašnjava *prof. dr. sc. Bouček*, postoje različite mogućnosti u tumačenju ovog članka. Kao primarna poveznica utvrđuje se *lex loci delicti comissi*, a podredno, ako su oba vozila iz iste države registracije, dolazi do primjene poveznice *lex stabuli*.[47] Unatoč tome, propisi o ograničenju brzine kretanja se uvijek prosuđuju prema poveznici mjesta gdje se dogodila prometna nesreća, čak i ako su oba vozila iz iste države registracije.[48] Kako je već uvodno napomenuto, članak 8. pobliže opisuje opseg primjene

[42] Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama, *op. cit*., čl. 4.
[43] Bouček, V., znanstveni rad, *op. cit*., str. 751.; profesor smatra da je takvu poveznicu vrlo lako utvrditi, a njena primjena također poboljšava šanse naknade štete od osiguravatelja jer se često primjenjuje isto pravo za odgovornost i obvezu osiguravatelja
[44] Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama, *op. cit*., čl. 5.
[45] *Ibid*., čl. 6.
[46] *Ibid*., čl. 7.
[47] Bouček, V., znanstveni rad, *op. cit*., str. 757; profesor napominje da se primjenjuje pravo države registracije čak i kad je ono strože od prava države mjesta gdje se nesreća dogodila , ako su oba vozila iz iste države registracije;
[48] *Ibid*., str. 758; a prema Matić, Ž., Međunarodno privatno pravo, Posebni dio (izabrana poglavlja), Pravni fakultet u Zagrebu, Zagreb, 1982.

utvrđenog mjerodavnog prava.[49] Bez citiranja stvarnog članka, kratko ću napomenuti da navedeni pojmovi opsega primjene nisu taksativno pobrojani, već samo primjerice. Sam izraz „osobito" koji je naveden u članku, određuje da ovo nije zatvoren skup odgovornosti, već se u sudskom postupku mogu utvrđivati i druga pitanja.[50]

Iako je članak 9. (izravna tužba oštećenih osoba) sam po sebi vrlo jasan, mora se spomenuti da nemaju sve države institut izravne tužbe u svojem pravnom poretku.[51] Na području Europske unije takva situacija je uređena Direktivom 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti. Članak 18. navedene Direktive nalaže državama članicama da moraju osigurati da svaka osoba, koja je oštećena u prometnoj nezgodi prouzročenoj osiguranim vozilom iz članka 3., ima pravo izravnog postupanja protiv društva za osiguranje koje pokriva građanskopravnu odgovornost osobe odgovorne za nezgodu.[52] Članak 10. daje mogućnost nadležnom tijelu da odbije primjenu mjerodavnog prava, u slučaju da je to pravo očito protivno javnom poretku države u kojem bi se ono trebalo primijeniti.[53] Ovom odredbom štiti se materijalni javni poredak od učinaka koji bi mogli nastati ako će se primijeniti mjerodavno pravo utvrđeno Haškom konvencijom. Bitno je napomenuti da pojam „očito" iskazuje zalaganje za restriktivnu primjenu ustanove javnog poretka.[54] Članak 11. je, također, vrlo jasan te utvrđuje da se Haška konvencija primjenjuje neovisno o tome je li, mjerodavno pravo, pravo države ugovornice.[55]

Članci 12. do 14. Haške konvencije odnose se na države koje nemaju jedinstvene pravne poretke.[56] S obzirom da Republika Hrvatska ima jedinstveni pravni poredak, za hrvatsku sudsku praksu nisu bitne ove odredbe, no spomenut ćemo članak 12., koji određuje da se svaka teritorijalna jedinica države koja nema jedinstveni pravni poredak, smatra državom ako ima svoj vlastiti pravni ustroj na području izvanugovorne odgovornosti za prometne nesreće.[57] Članak 15. je odredba koja se može naći u mnogim multilateralnim konvencijama i ugovorima,

[49] Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama, *op. cit*., čl. 8.
[50] *Ibid*., str. 758 i 759.
[51] Puljko, V., Macko, M.; Pravni režim kod prometnih nezgoda sa elementom inozemnosti, znanstveni rad, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 47, 3/2010, str. 719.
[52] Direktiva 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti, OJ L 263, 07.10.2009., str. 11-31, specijalno izdanje na hrvatskom: pog. 06 sv. 007, str. 114-134, čl. 18.
[53] Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama, *op. cit*., čl. 10.
[54] Puljko, V., Macko, M.; Pravni režim kod prometnih nezgoda sa elementom inozemnosti, *op. cit*., str. 709.
[55] Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama, *op. cit*., čl. 11.
[56] *Ibid*., čl. 12.-14.
[57] *Ibid*., čl. 12.

a odnosi se na odnos Haške konvencije i drugih konvencija. Propisano je da „Haška konvencija nema prednost pred drugim konvencijama kojih su članice postale ili će postati države ugovornice i koje sadrže odredbe o građanskoj izvanugovornoj odgovornosti zbog prometne nezgode.“[58] Ova odredba mogla bi biti u koliziji s Uredbom Rim II, no uredbe Europske unije nisu međunarodni dokumenti (konvencije). Uz to, sama Uredba Rim II, u članku 28., utvrđuje prednost u primjeni konvencija koje su već ratificirale države članice, o čemu će više biti *infra*. Stava sam, da se takve odredbe unose u tekstove konvencija kako bi se osiguralo što više ratifikacija, a sam tekst konvencije time gubi na važnosti. Dolazi se do kontraproduktivnog učinka gdje države primjenjuju samo neke članke, dok se ostatak konvencije stavlja izvan primjene zbog neke buduće konvencije koja drugačije uređuje pojedina pitanja. Također, dopuštam da je moj stav pogrešan jer je Hašku konvenciju u 52 godine postojanja ratificirala samo 21 država. Za kraj, od 16. do 21. članka uređuju se pitanja potpisivanja Haške konvencije, stupanja na snagu, ratifikacije i dostavljanja notifikacija Ministarstvu vanjskih poslova Nizozemske.[59] Ta tehnička pitanja nisu osobito važna za hrvatsku sudsku praksu pa je dovoljno da budu ukratko nabrojana.

2.3. Uredba (EZ) br. 864/2007 Europskog parlamenta i vijeća o pravu koje se primjenjuje na izvanugovorne odnose („Uredba Rim II“)

2.3.1. Povijest

Uvriježeno je mišljenje da je zakonodavni postupak Europske unije dosta kompleksan i previše udaljen od krajnjih adresata normi, građana Europske unije, pa time i netransparentan. Iako građani Europske unije biraju svoje predstavnike u Europskom parlamentu te se time posredno iskazuje njihova volja u donošenju propisa, sam Europski parlament nije jedino tijelo koje sudjeluje u zakonodavnom postupku. Potrebno je osvrnuti se i na daljnja dva tijela koja sudjeluju u postupku, a to su Europska komisija i Vijeće. Vijeće se sastoji od ministara iz svih država članica ovisno o polju djelatnosti o kojem se raspravlja i predstavlja države članice. Europska komisija je organ čije članove predlaže četvrto tijelo, Europsko vijeće, a glasovanjem ih potvrđuje Europski parlament. Također, svrha Europske komisije je braniti interese EU, a ne nacionalne interese država članica. Napokon, nakon kratkog opisa tri aktera zakonodavnog postupka, možemo ukratko opisati i postupak donošenja Uredbe Rim II.

[58] *Ibid*., čl. 15.
[59] *Ibid*., čl. 16.-21.

Prijedlog za donošenje ovog akta donijela je Europska komisija 22. srpnja 2003. godine te ga uputila Vijeću i Europskom parlamentu.[60] Nakon 1. čitanja Europskog parlamenta, prijedlog se vraća Europskoj komisiji na izmjene.[61] Nakon izmjena, prijedlog se ponovno dostavlja Vijeću i Europskom parlamentu.[62] 2006. godine, Vijeće donosi svoje zajedničko stajalište koje se upućuje Europskom parlamentu.[63] Nakon 2. čitanja Europskog parlamenta, prijedlog se vraća Europskoj komisiji radi novih izmjena.[64] U tome trenutku, u postupak se uključuje Odbor za mirenje kojemu je cilj postizanje zajedničkog dogovora oko teksta uredbe koji bi bio prihvatljiv svim tijelima.[65] Konačno, nakon 3. čitanja, Europski parlament i predsjednik Vijeća potpisuju i donose Uredbu Rim II 11. srpnja 2007. godine u Strasbourgu.[66]

2.3.2. Sadržaj Uredbe Rim II

Uredba Rim II sastoji se od 32 članka te dvije dodatne Izjave i Izvješća Europske komisije koje je vezano za studiju o prekograničnim prometnim nesrećama.[67] S obzirom da se svi članci Uredbe Rim II ne odnose na polje prometnih nesreća, ovaj rad bit će usmjeren samo na one članke koji mogu korelirati s Haškom konvencijom. U tom smislu, za ovaj rad bitni su nam članci 4., 14. i stavak 1. članka 28. Iako se u ovome radu neće posebno opisivati, spomenut će se i neki članci koji su bitni za funkcioniranje samog propisa, kao što su članak 15. (opseg mjerodavnog prava), 17. (sigurnosna pravila i pravila postupanja), 18. (izravna tužba protiv osiguravatelja), 25. (države s više pravnih sustava) i 26. (javni red države nadležnog suda). Slične odredbe mogu se naći i u Haškoj konvenciji pa zavrjeđuju da ih se spomene i u ovome propisu.

U članku 4. stavku 1. određeno je: „Ako nije drukčije propisano ovom Uredbom, pravo koje se primjenjuje na izvanugovornu obvezu nastalu iz protupravnog postupanja je pravo one države u kojoj šteta nastane, bez obzira na to u kojoj državi je nastao događaj koji je prouzročio nastalu štetu te bez obzira na državu ili države u kojoj nastanu posredne posljedice tog

[60] Postupak donošenja Uredbe Rim II, Procedure 2003/0168/COD https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hr/HIS/?uri=CELEX:32007R0864#387488 (05. svibnja 2023.)
[61] *Ibid.*
[62] *Ibid.*
[63] *Ibid.*
[64] *Ibid.*
[65] *Ibid.*
[66] *Ibid.*
[67] Uredba (EZ) br. 864/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. srpnja 2007. o pravu koje se primjenjuje na izvanugovorne obveze („Rim II"), OJ L 199, 31.7.2007, od 11.07.2007., specijalno izdanje na hrvatskom: poglavlje 19, svezak 006, str. 73 – 82, u Hrvatskoj na snazi od 01. srpnja 2013.

događaja."[68] Vidljivo je iz ove odredbe, da su se tvorci Uredbe Rim II primarno odlučili za poveznicu *loci damni* ili mjesta nastanka štete. S obzirom da prometne nesreće gotovo nikad nisu distancijski delikti, u načelu nema velike razlike u odnosu na Hašku konvenciju, jer oba pravna izvora polaze od načela primjene prava gdje se dogodila prometna nesreća.[69] Prometne nesreće, u pravilu, su građanski delikti u kojima su u jednom mjestu sadržani mjesto štetne radnje i mjesto štetne posljedice, a samo iznimno distancijski delikti.[70] Što se tiče stavka 2., primjećuje se razlika između dva dokumenta jer uredba propisuje da „ako osoba kojoj je utvrđena odgovornost i osoba koja je pretrpjela štetu u trenutku nastanka štete imaju uobičajeno boravište u istoj državi, primjenjuju se propisi te države."[71] U 2. stavku određena je primjena mjerodavnog prava prema poveznici *lex residentiae habitualis* ili mjestu redovnog (uobičajenog) boravišta ako je zadovoljena kategorija vezivanja prema kojoj osobe štetnika i oštećenika imaju redovno (uobičajeno) boravište u istoj državi. Treći stavak opisuje posebnu otvorenu klauzulu ako je to jasno iz okolnosti slučaja, a „očito jača veza može se temeljiti posebno na prethodno postojećem odnosu između stranaka, kao što je primjerice ugovor, koji je u uskoj vezi s tim protupravnim postupanjem."[72] Stavak 1. članka 14. upućuje na mjerodavno pravo primjenom poveznice *lex autonomiae*, na način da štetnik i oštećenik mogu sklopiti sporazum nakon štetnog događaja (prometne nesreće) ili prije štetnog događaja (ako obje stranke obavljaju poslovnu djelatnost).[73] Stavak 2. članka 14. odnosi se na slučajeve kad se stranačkom autonomijom zaobilazi pravo države u kojoj su svi elementi relevantni za stanje u trenutku kad se dogodio događaj koji je prouzročio štetu,[74] a stavak 3. članka 14. odnosi se na slučajeve kad se stranačkom autonomijom zaobilazi pravo Europske unije iako su svi elementi relevantni za stanje u trenutku kad se dogodio događaj koji je prouzročio štetu prisutni u jednoj ili više država članica.[75] U tim situacijama izrijekom se zabranjuje derogacija prisilnih propisa te države ili Europske unije.[76] Kako bi se zaobišli mogući sukobi prava, članak 28. uređuje odnos Uredbe Rim II s drugim međunarodnim konvencijama.[77] Tako je u stavku 1. propisano da „Uredba Rim II ne dovodi u pitanje primjenu međunarodnih konvencija kojih su u trenutku

[68] *Ibid*., čl. 4. st. 1.
[69] Bouček, V., znanstveni rad, *op. cit.*, str. 769.
[70] *Ibid*., str. 749.
[71] *Ibid*., st. 2.
[72] *Ibid*., st. 3.
[73] *Ibid*., čl. 14. st. 1
[74] *Ibid*., st. 2.
[75] *Ibid*., st. 3.
[76] *Ibid*., st. 2.,3.
[77] *Ibid*., čl. 28.

donošenja ove Uredbe jedna ili više država članica stranke“[78], što izravno daje prednost Haškoj konvenciji u državama članicama koje su ju ratificirale.

2.4. Uredba (EU) br. 1215/2012 Europskog parlamenta i vijeća o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima – preinačena (Uredba Bruxelles I bis)

2.4.1. Povijest

U skladu s redovnim zakonodavnim postupkom, Europska komisija je 14. prosinca 2010. godine podnijela prijedlog Uredbe Bruxelles I bis te ga, sa svim nadopunama, uputila Europskom parlamentu i Vijeću.[79] Svoje stajalište utvrdio je Europski gospodarski i socijalni odbor, a Vijeću i Europskom parlamentu bilo je potrebno samo jedno čitanje kako bi se dogovorili oko teksta uredbe.[80] 12. prosinca 2012. godine potpisana je Uredba Bruxelles I bis od strane predsjednika Europskog parlamenta i predsjednika Vijeća.[81]

2.4.2. Sadržaj uredbe Bruxelles I bis

Uredba Bruxelles I bis kompleksan je i dugačak pravni dokument koji se bavi utvrđivanjem nadležnosti, priznanjem i izvršenjem sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima na području Europske unije. S obzirom na velik broj odredbi, sama analiza u radu će biti podijeljena na dva dijela. U prvom dijelu, koji se odnosi na nadležnost, rad će se ograničiti na članke 4., 7., 12. i 25., a u drugom dijelu, koji određuje opće i prijelazne odredbe, ograničit ćemo se na članke 63. stavak 1., 69., 70., 71. te članak 73. stavak 3.

Stavak 1. članka 4. Uredbe Bruxelles I bis određuje opću nadležnost sudova prema mjestu domicila (prebivališta) tuženika, neovisno o državljanstvu te osobe.[82] U stavku 2. istog članka propisano je, da se na osobe koje nisu državljani države gdje imaju domicil, primjenjuju pravila o nadležnosti koja se primjenjuju na državljane te države.[83] Ključno je primjetiti da Uredba Bruxelles I bis kao poveznicu kod nadležnosti utvrđuje prebivalište, a ne uobičajeno boravište iako je uobičajeno boravište postalo iznimno važna poveznica i primjenjuje se u gotovo svim

[78] *Ibid*., čl. 28. st. 1.
[79] Postupak donošenja Uredbe Bruxelles I bis, Procedure 2010/0383/COD, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/HIS/?uri=CELEX:32012R1215 (22. lipnja 2023.)
[80] *Ibid.*
[81] *Ibid.*
[82] Uredba (EU) br. 1215/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2012. o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima – preinačena, SL L 351, 20.12.2012, str. 1-32; specijalno izdanje na hrvatskom jeziku: poglavlje 19 svezak 011 str. 289.-320., u Hrvatskoj na snazi od 01. srpnja 2013., čl. 4. st. 1.
[83] *Ibid*., čl. 4. st. 2.

izvorima međunarodnog privatnog prava Europske unije te za određivanje mjerodavnog prava.[84] Za prometne nesreće nam je krucijalan članak 7. koji spada u posebne nadležnosti i glasi: „Osoba s domicilom u državi članici može biti tužena u drugoj državi članici: (…), 2. u stvarima povezanim s deliktima ili kvazideliktima pred sudom mjesta u kojem je nastala ili može nastati štetna radnja.“[85] Na ovaj način, tvorci Uredbe Bruxelles I bis odredili su, ne samo međunarodnu, nego i mjesnu nadležnost države članice, bez obzira na pravila mjesne nadležnosti koje određuje *lex fori*.[86] Članak 12. propisuje da, osim pred sudovima iz članka 10. i 11., osiguravatelj može biti tužen i pred sudom u mjestu u kojem se dogodila štetna radnja, u pogledu osiguranja od odgovornosti ili osiguranja nepokretne imovine.[87] Nadalje, tvorci Bruxelles I bis uveli su mogućnost prorogacije nadležnosti u članku 25. koji glasi: „Ako su se stranke neovisno o njihovu domicilu, sporazumjele da sud ili sudovi države članice imaju nadležnost u rješavanju sporova koji su nastali ili mogu nastati u vezi određenog pravnog odnosa, taj sud ili sudovi je nadležan/su nadležni, osim ako je sporazum ništav u pogledu njegove materijalne valjanosti prema pravu te države članice. Ta nadležnost je isključiva osim ako su se stranke drukčije sporazumjele.“[88] Time je omogućeno strankama da se dogovore oko nadležnosti, ali samo uz uvjete koji su dalje propisani člankom 25., a tiču se formalnosti i valjanosti ugovora.

Na kraju Uredbe Bruxelles I bis propisane su opće i prijelazne odredbe koje se odnose na cijeli pravni dokument, njegovu primjenu i odnos s drugim dokumentima. U članku 63. stavku 1. propisano je da, za potrebe uredbe, trgovačko društvo, druga pravna osoba ili udruženje fizičkih i pravnih osoba imaju prebivalište u mjestu gdje je: statutarno sjedište, središnja uprava ili glavno mjesto poslovanja.[89] Stav je autora da je ovom odredbom dana iznimna mogućnost tužitelju da odabere mjesto suda u tužbi protiv različitih oblika pravnih osoba (osiguravatelji osoba koje su odgovorne za prometne nesreće), a u svrhu olakšavanja pravnog položaja tužitelja, s obzirom da je primarna poveznica same uredbe prebivalište tuženika, što zapravo stavlja tuženika u bolji položaj. Nadalje, u dijelu koji opisuje odnos uredbe s drugim dokumentima prikazat ćemo članak 69. On utvrđuje da uredba Bruxelles I bis zamjenjuje

[84] Zgrabljić Rotar, D., Hoško, T.; Uobičajeno boravište ostavitelja prema Uredbi o nasljeđivanju, izvorni znanstveni rad, 2021., Zbornik Pravnog fakulteta 9 (3) 2020, str. 209.
[85] *Ibid*., čl. 7.
[86] Alač, R., Međunarodna nadležnost u izvanugovornim odnosima prema uredbi Bruxelles I bis, diplomski rad, Rijeka, 2015., str. 5., a prema Babić, D.; Međunarodna nadležnost za izvanugovornu odgovornost za štetu u europskom pravu, znanstveni članak, Zagreb, Pravo i porezi, br. 1/09, str. 60.
[87] Uredba Bruxelles I bis, *op. cit*., čl. 12.
[88] *Ibid*., čl. 25.
[89] *Ibid*., čl. 63. st. 1.

konvencije koje obuhvaćaju ista pitanja kao i ona, a koje su sklopljene između država članica, sve podložno člancima 70. i 71.[90] Članak 70. proširuje prethodni članak te u stavku 1. određuje da konvencije iz prethodnog članka nastavljaju proizvoditi učinke kod pitanja na koja se ova uredba ne primjenjuje.[91] Stavak 2. istoga članka propisuje da te iste konvencije nastavljaju proizvoditi učinke u pogledu donesenih sudskih odluka, vjerodostojnih isprava te sudskih nagodbi potvrđenih ili sklopljenih prije stupanja na snagu Uredbe (EZ) br. 44/2001.[92] Stavak 1. članka 71. uređuje da uredba Bruxelles I bis ne utječe na konvencije čije su države članice stranke, a koje u pogledu posebnih pitanja, uređuju nadležnost ili priznavanje i izvršenje presuda.[93] U svrhu njenog jedinstvenog tumačenja, ova naočigled kompleksna norma, razrađena je idućim stavkom koji glasi: „(a) ova Uredba ne sprečava sud države članice koja je stranka konvencije o posebnom pitanju da svoju nadležnost utemelji u skladu s tom konvencijom, čak i kada tuženik ima domicil u drugoj državi članci koja nije stranka te konvencije. Sud koji vodi postupak, u svakom slučaju, primjenjuje članak 28. ove Uredbe; (b) sudske odluke koje su donesene u državi članici od strane suda u provođenju nadležnosti iz konvencije o posebnom pitanju, priznaju se i izvršavaju u drugim državama članicama u skladu s ovom Uredbom.“[94] Zadnja odredba koja će biti obrađena je odredba iz članka 73. stavka 3. koja uređuje odnos uredbe Bruxelles I bis te bilateralnih konvencija i sporazuma između treće države i države članice. Propisano je da uredba Bruxelles I bis ne utječe na primjenu tih bilateralnih konvencija i sporazuma kod pitanja utvrđenih ovom uredbom, pod uvjetom da ti dokumenti sklopljeni prije stupanja na snagu Uredbe (EZ) br. 44/2001.[95]

Prolazeći kroz Uredbu Bruxelles I bis i svih njenih 81 članaka, primjećuje se intencija zakonodavca Europske unije da se uredi što više mogućih situacija koje mogu proizaći u praksi. Ta intencija primjećuje se u iznimkama od opće nadležnosti, uređivanju različitih polja na koja se uredba primjenjuje, propisivanju odnosa s drugim pravnim izvorima te njihovo navođenje. Također, primjer članka 71. nam pokazuje što je sam zakonodavac smatrao kod donošenja te odredbe jer se u stavku 2. navodi njegovo jedinstveno tumačenje. Takav čin smatram poželjnim

[90] *Ibid.*, čl. 69.
[91] *Ibid.*, čl. 70. st. 1.
[92] *Ibid.*, čl. 70. st. 2.; pun naziv Uredbe (EZ) br. 44/2001 je: Uredba Vijeća (EZ) br. 44/2001 od 22. prosinca 2000. o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima; te je pravna prednica Uredbe Bruxelles I bis
[93] *Ibid.*, čl. 71. st. 1
[94] *Ibid.*, čl. 71 st. 2.
[95] *Ibid.*, čl. 73 st. 3

kod donošenja budućih akata, s obzirom da bi teleološko tumačenje trebalo imati primat kod tumačenja pravnih izvora, a na ovaj način je to i postignuto.

3. PRAKSA HRVATSKIH SUDOVA

3.1. Uvod

Ministarstvo unutarnjih poslova Republike Hrvatske svake godine donosi Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada. U ovome opsežnom dokumentu za 2022. godinu, nalaze se podaci vezani za Sigurnost prometa na cestama. Odnos brojeva kod prometnih nesreća prikazan je u tablici 1., preuzetoj iz tog dokumenta.

Policijska uprava	PROMETNE NESREĆE				NASTRADALE OSOBE		
	UKUPNO	S MATERIJALNOM ŠTETOM	S OZLIJEĐENIMA	S POGINULIMA	POGINULE	TEŽE OZLIJEĐENE	LAKŠE OZLIJEĐENE
zagrebačka I. kategorija	**7.704**	**5.399**	**2.267**	**38**	**41**	**584**	**2.448**
splitsko-dalmatinska	2.860	1.615	1.222	23	24	373	1.236
primorsko-goranska	3.423	2.630	781	12	12	262	712
osječko-baranjska	1.965	1.408	538	19	20	163	637
istarska	1.693	1.088	590	15	17	117	621
II. kategorija ukupno	**9.941**	**6.741**	**3.131**	**69**	**73**	**915**	**3.206**
dubrovačko-neretvanska	715	368	336	11	13	122	327
karlovačka	864	567	285	12	12	101	291
sisačko-moslavačka	1.580	1.173	397	10	11	111	477
šibensko-kninska	989	671	306	12	14	109	291
vukovarsko-srijemska	1.265	868	380	17	19	100	467
zadarska	2.028	1.519	502	7	8	192	553
III. kategorija - ukupno	**7.441**	**5.166**	**2.206**	**69**	**77**	**735**	**2.406**
bjelovarsko-bilogorska	710	470	235	5	5	68	263
brodsko-posavska	1.025	670	347	8	9	95	391
koprivničko-križevačka	987	724	256	7	7	73	287
krapinsko-zagorska	700	487	206	7	7	70	211
ličko-senjska	1.034	758	260	16	18	90	282
međimurska	517	324	185	8	8	63	201
požeško-slavonska	540	409	129	2	2	52	114
varaždinska	1.346	986	350	10	24	105	399
virovitičko-podravska	616	422	190	4	4	60	211
IV. kategoria - ukupno	**7.475**	**5.250**	**2.158**	**67**	**84**	**676**	**2.359**
SVEUKUPNO	**32.561**	**22.556**	**9.762**	**243**	**275**	**2.910**	**10.419**

Tablica 1. Prometne nesreće i posljedice[96]

U tablici 1. vidimo broj prometnih nesreća, broj nastradalih osoba te njihovu podjelu na 4 kategorije, a sama podjela se temelji na županiji gdje se dogodila nesreća. Tako je utvrđeno da je u cijeloj 2022. godini zabilježeno 32.561 prometna nesreća, od kojih je 22.556 s materijalnom štetom, 9.762 s ozlijeđenim osobama i 243 s poginulima. Nastradale osobe se dijele na poginule, teže i lakše ozlijeđene.

[96] Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada, Ministarstvo unutarnjih poslova, veljača 2023., klasa: 953-01/22-03/45 urbroj: 511-01-142/2-22-12, str. 136

Nadalje, u broju nastradalih osoba može se odrediti broj stranih državljana kao što prikazuje tablica 2.

Državljanstvo	Poginuli			Teško ozlijeđeni			Lakše ozlijeđeni		
	2021.	2022.	Trend u %	2021.	2022.	Trend u %	2021.	2022.	Trend u %
Albanija	1	1		2	1		11	6	
Australija					2		1	6	+500,0
Austrija	3	3	0,0	19	26	+36,8	52	76	+46,2
Belgija	1			4	3	-25,0	3	6	+100,0
Bosna i Hercegovina	6	4	-33,3	28	45	+60,7	109	142	+30,3
Bugarska					4		2	5	+150,0
Crna Gora	1			3			5	3	-40,0
Češka				8	18	+125,0	31	38	+22,6
Francuska		1		13	9	-30,8	18	33	+83,3
Grčka	1			4	1		2	8	
Indija	1	1	0,0	1	3	+200,0	10	11	+10,0
Italija		3		6	20		20	75	
Kanada				1	2	+100,0	4	7	+75,0
Koreja					1			3	
Kosovo	9			16	3	-81,3	52	37	-28,8
Mađarska		1		5	9	80	20	11	-45,0
Sjeverna Makedonija				2	9	+350,0	22	30	+36,4
Nepal	1			1	3		1	21	
Nizozemska				3			16	5	-68,8
Norveška							2	7	+250,0
Njemačka	4	3	-25,0	46	53	+15,2	145	211	+45,5
Poljska	1	13	+1200,0	7	37	+428,6	25	64	+156,0
Rumunjska				1	5	+400,0	6	4	-33,3
Rusija				2	2	0,0	8	11	+37,5
SAD	1			3	14	+366,7	12	22	+83,3
Sirija	4			9			15		
Slovačka	2	1	-50,0	7	8	+14,3	13	28	+115,4
Slovenija	3	3	0,0	35	26	-25,7	64	83	+29,7
Srbija	4	1	-75,0	16	17	+6,3	36	64	+77,8
Španjolska				2	1	-50,0	1	4	+300,0
Švedska				1	2	+100,0	3	6	+100,0
Švicarska		1		3	8	+166,7	19	28	+47,4
Turska		1		6	2	-66,7	9	9	0,0
Velika Britanija				3	3	0,0	7	25	+257,1
Ostali				10	28	+180,0	24	66	+175,0
UKUPNO	**43**	**37**	-14,0	**267**	**365**	+36,7	**768**	**1.155**	+50,4

Tablica 2. Nastradali strani državljani[97]

Tablica 2. nam prikazuje posljedice prometnih nesreća prema stranim državljanima i dijeli ih ovisno o poginulima, teže i lakše ozlijeđenima. Također, prikazani su brojevi za 2021. i 2022. godinu usporedno, tako da vidimo trend kroz dvije godine. Sveukupno 1.557 stranih državljana kroz tri kategorije imalo je neku vrstu posljedice u prometnim nesrećama u 2022. godini. Bitno je napomenuti da strano državljanstvo, kao poveznica u ovoj tablici, nije poveznica koju koristi Haška konvencija za utvrđivanje mjerodavnog prava. Kako ne postoje statistike o sudskim predmetima sa stranim državljanima i prometnim nesrećama, ova tablica nam može približno prikazati te brojke, iako ne moraju biti stvarne.

[97] *Ibid.*, str. 142

S obzirom na količinu tjelesnih ozljeda i smrtnih posljedica, odgovornost za prometne nesreće često se utvrđuje i kažnjava u kaznenom postupku. Međutim, kazneni suci imaju čestu praksu upućivanja stranaka u građanske parnice, gdje će se rješavati njihovi imovinski sporovi, a što je spomenuto *supra*.[98] Sudska praksa koja će biti prikazana u ovome radu odnosit će se na građanske parnične postupke, vezano uz naknadu štete i izmakle koristi.

3.2. Praksa općinskih sudova

3.2.1. Uvod

Stvarna nadležnost općinskih sudova propisana je člankom 18. Zakona o sudovima (u daljnjem tekstu: „ZS“) koji određuje da, između ostaloga, općinski sudovi sude u parničnim predmetima,[99] a dalje je specificirana Zakonom o parničnom postupku (u daljnjem tekstu: „ZPP“). Mjesna nadležnost sudova za naknadu štete općenito, a time i za prometne nesreće, spada pod posebne mjesne nadležnosti i propisana je člankom 52. ZPP-a.[100] Ta odredba u stavku 1. navodi da su, osim općemjesne nadležnosti (članci 46. do 49. ZPP-a), mjesno nadležni sudovi na čijem je području štetna radnja počinjena ili je nastupila štetna posljedica.[101] Stavak 2. određuje da je u slučaju nastanka štete zbog smrti ili tjelesne ozljede, mjesno nadležan i sud tužiteljevog prebivališta ili boravišta, uz sudove navedene u stavku 1.[102] Treći stavak utvrđuje primjenu prva dva stavka u sporovima protiv društva osiguranja radi naknade štete trećim osobama prema propisima o neposrednoj odgovornosti.[103] Za kraj, moramo spomenuti i relevantnu odredbu Zakona o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim pitanjima (u daljnjem teksu: „ZRSZ“) koji se ne primjenjuje otkako je na snagu stupio ZMPP 29. siječnja 2019. godine, no bitan je zato što su se neki sporovi dogodili prije pridruživanja Republike Hrvatske Europskoj uniji. Prema tome zakonu, nadležnost za izvanugovornu odgovornost za štetu utvrđena je člankom 53. stavkom 1. koji glasi: „U sporovima o izvanugovornoj odgovornosti za štetu nadležnost suda Republike Hrvatske postoji ako ta nadležnost postoji prema odredbama članaka 46. i čl. od 50. do 52. ovog zakona ili ako

[98] v. Sadržaj Haške konvencije, str. 7.
[99] Zakon o sudovima, Narodne novine, br. 28/13, 33/15, 82/15, 82/16, 67/18, 126/19, 130/20, 21/22, 60/22, 16/23, na snazi od 01.ožujka 2022.; čl. 18.
[100] Zakon o parničnom postupku, Narodne novine, br. 53/91, 91/92, 58/93, 112/99, 88/01, 117/03, 88/05, 02/07, 84/08, 96/08, 123/08, 57/11, 148/11, 25/13, 89/14, 70/19, 80/22, 114/22, na snazi od 01. siječnja 2023., čl. 52.
[101] *Ibid.*, st. 1.
[102] *Ibid.*, čl. 52., st. 2.
[103] *Ibid.*, čl. 52., st. 3.

je šteta nastala na teritoriju Republike Hrvatske.“[104] Članci navedeni u ovoj odredbi opisuju nadležnost prema mjestu prebivališta i boravišta te isključivu nadležnost suda Republike Hrvatske, ali i sporazum stranaka o nadležnosti. Međutim, najčešće se nadležnost za prometne nesreće, u ovome zakonu, određivala prema mjestu nastanka štete.

3.2.2. Predmet „*Julius Popovič, Oleg Popovič, Andrea Smerekova* protiv Hrvatskog ureda za osiguranje, Pn-1088/09-14“ (u daljnjem tekstu: „predmet *Popovič*“)

U praksi općinskih sudova ističe se predmet *Popovič*, o kojem je odlučivao Općinski građanski sud u Zagrebu. Odluka je donesena 23. prosinca 2010. godine i izazvala je prijepore oko odluke o primjeni mjerodavnog prava. Iako je općinski sud ispravno odlučio primijeniti Hašku konvenciju, problem je stvorila konkretna odredba Haške konvenciju na koju se sud pozvao.

Činjenični supstrat u ovome slučaju vezan je za prometnu nesreću u kojoj je sudjelovalo jedno vozilo, autobus slovačkih registracija. Nesreća se dogodila u ranim jutarnjim satima 07. rujna 2008. godine kad je autobus probio zaštitnu ogradu i frontalno se zabio u stup nadvožnjaka.[105] Poginulo je 14 slovačkih državljana, a ozlijeđeno ih je 30.[106] Sam razlog nesreće nikad nije utvrđen, a mediji su tvrdili da je u pitanju neprilagođena brzina i/ili umor vozača.[107] Među poginulima bila je i Marija Popovič, slovačka državljanka čije se prebivalište nalazilo u Republici Slovačkoj. Nakon nesreće, njezin suprug Julius Popovič i njena djeca pokrenuli su postupak pred Općinskim sudom u Zagrebu za naknadu materijalne i nematerijalne štete protiv Hrvatskog ureda za osiguranje.

Sam činjenični supstrat nepogrješivo ukazuje na primjenu Haške konvencije. Poginula putnica je slovačka državljanka s prebivalištem u Republici Slovačkoj, a prometna nesreća se dogodila na autocesti A1 u Republici Hrvatskoj i to vozilu slovačkih registracija. Najadekvatnija odredba koja opisuje ovu situaciju je članak 4. (a) druga alineja. Iako je u toj odredbi propisana poveznica redovnog boravišta oštećenog putnika, gospođa Popovič je imala prebivalište u Slovačkoj što je u skladu s ciljem odredbe. Prema tome, mjerodavno pravo pred

[104] Zakon o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim pitanjima, Narodne novine, br. 53/91, 88/01, na snazi do 28. siječnja 2019., čl. 53. st. 1
[105] Vozač zaspao i odveo 14 Slovaka u smrt, https://www.jutarnji.hr/naslovnica/vozac-zaspao-i-odveo-14-slovaka-u-smrt-3893085, (13. svibnja 2023.)
[106] *Ibid.*
[107] *Ibid.*

hrvatskim sudom trebalo bi biti slovačko pravo. Općinski sud u Zagrebu je 23. prosinca 2010. godine donio svoju odluku i temeljio je na primjeni hrvatskog prava.[108] Istaknuto je da se na ovaj slučaj treba primijeniti hrvatsko materijalno odštetno pravo prema članku 3. Haške konvencije jer se prometna nesreća dogodila na teritoriju Republike Hrvatske.[109] Iako je sud u obrazloženju opisivao odredbe članaka 3. do 6. Haške konvencije, također je naveo: „ Kako tužitelji nisu niti jedna od osoba na koje se iznimka iz čl. 4. Konvencije odnosi, jer je oštećenik koji je bio u konkretnom slučaju upravo sada pokojna Maria Popovičova, to se na njih ima primijeniti načelo *lex loci delicti commissi* iz čl. 3. Konvencije, odnosno pravo Republike Hrvatske, konkretno odredbe ZOOP-a i ZOO-a."[110] Iako hrvatska sudska praksa nije ustrojena prema obliku presedana, kao što je to u common law sustavima, pa ne postoji obveza drugog suda da primjeni ovakvu presudu na slično činjenično stanje, zabrinjavajuće je da se na ovaj način sužuje pojam oštećenika - putnika. Sud aktivnu legitimaciju pruža samo oštećeniku - putniku koji je ozlijeđen, a isključuje poginule osobe, te ovisno o tome tumači Hašku konvenciju i upućuje na mjerodavno pravo prema primarnoj poveznici iz članka 3. Mišljenje autora je da ovakav način tumačenja Haške konvencije i kruga osoba koje sudjeluju u prometnoj nesreći nije u skladu s Haškom konvencijom, a toga mišljenja je i *prof. dr. sc. Tomljenović*, koja u svojem radu, tvrdi da „doslovno tumačenje ne odgovara ni značenju ni cilju koji se odnosnom kolizijskom odredbom želi postići, ni načelu jedinstvene mjerodavnosti prava na kojem se Haška konvencija o prometnim nezgodama temelji."[111] *Prof. dr. sc. Tomljenović* određuje da je takvo tumačenje suda u navedenom slučaju bilo jezično[112], dok sam sud smatra da su „u odredbama čl. 4. Konvencije jasno su i nedvosmisleno, gramatički i teleološki, taksativno navedene iznimke iz tradicionalnog kolizijskopravnog načela *lex loci delicti commissi*.[113] Tumačeći ove odredbe na način kako predlaže tuženik ne samo da bi potpuno jasnoj odredbi promijenio smisao, već bi se, teleološki i sistematski promijenio duh i ratio onoga što je ugovoreno, jer bi se iznimka koja je u članku 4. očito ugovorena taksativno i restriktivno, počela primjenjivati na posve jedan novi krug osoba koje u njoj nisu navedene i na jedan posve novi krug vrsta šteta koje se imaju obeštetiti."[114] Raščlanjujući tekst obrazloženja suda ističe se nekoliko kriterija odlučivanja. Bez obzira na nenamjernu pogrješku (ne predlaže primjenu prava

[108] Presuda Općinskog suda u Zagrebu, Pn-1088/09-14 od 23. prosinca 2010. godine, str. 4.
[109] *Ibid.*
[110] *Ibid.*
[111] Tomljenović, V.; Tumačenje kolizijskih pravila međunarodnih konvencija – primjer tumačenja kolizijskih odredbi Haaške konvencije o prometnim nezgodama; izvorni znanstveni rad, 2011., str. 146
[112] *Ibid.*, str. 115.
[113] Presuda Općinskog suda u Zagrebu, Pn-1088/09-14 od 23. prosinca 2010. godine, *op. cit.*, str. 4.-5.
[114] *Ibid.*, str. 5.

u ovome slučaju tuženik, nego tužitelj), sud pogrešno utvrđuje „duh i ratio Haške konvencije" te ga posljedično krivo teleološki tumači. U Objašnjavajućem izvješću koje je pripremio Eric W. Essén 1969. godine, opisuju se svi članci Haške konvencije te „stvarni duh i ratio" teksta tog međunarodnog ugovora.[115] Na par mjesta spominje se pojam „direktne žrtve" te krug osoba koje zahtjevaju naknadu štete i izmakle koristi zbog te osobe.[116] Tako Essén, kao primjer moguće situacije, spominje djecu čiji je otac poginuo u prometnoj nesreći te ona imaju pravo podnijeti tužbu jer ovise o prihodu svog oca.[117] Iako Objašnjavajuće izvješće nije međunarodni ugovor te spada u posredne izvore prava, pravnu snagu daje mu Bečka konvencija o pravu međunarodnih ugovora iz 1969. (u daljnjem tekstu: „Bečka konvencija"). Bečka konvencija u Odjeljku 3. uređuje tumačenje međunarodnih ugovora, a nama je krucijalan članak 32. o dopunskim sredstvima tumačenja: „Na dopunska sredstva tumačenja, uključujući pripremne radove i okolnosti pod kojima je ugovor sklopljen, može se pozivati da bi se potvrdio smisao koji proistječe iz primjene Članka 31, ili da bi se odredio smisao kad je tumačenje prema Članku 31:(a) dvosmisleno ili nejasno; ili (b) dovodi do ishoda koji je očito besmislen ili nerazuman."[118] Prema ovoj odredbi, Objašnjavajuće izvješće bi se trebalo koristiti kao dopunsko sredstvo tumačenja u sklopu članka 31. Bečke konvencije koji propisuje opća pravila tumačenja međunarodnih ugovora. U skladu s Objašnjavajućim izvješćem, *prof. dr. sc. Tomljenović* ističe: „U prilog proširenog tumačenja kolizijske odredbe Članka 4. (a) druge alineje govori i činjenica da i šteta koju trpe bliski srodnici poginulog putnika proizlazi iz istog štetnog događaja, prometne nezgode koja je uzrokovala izravnu štetu putniku.[119] Stoga se i odgovornost prema bliskim srodnicima treba podvrgnuti primjeni istog prava prema kojem bi se prosuđivala odgovornost prema putniku kao izravnoj žrtvi."[120]

Kako su presude sudova Republike Hrvatske, u pravilu, javne, dopušteno je i poželjno kritički se osvrtati na njihov sadržaj. U takvim situacijama korisna je pravna znanost kao posredan i dopunski izvor prava. Iako postoje drugostupanjski sudovi koji odlučuje o žalbama protiv odluka prvostupanjskih sudova, kroz pravilno tumačenje, uz pomoćna sredstva, smanjio bi se broj žalbenih postupaka i pojačalo povjerenje građana u pravosuđe. U tome kontekstu,

[115] Essén, E.W.; Convention on the law applicable to traffic accidents, objašnjavajuće izvješće Stalnog ureda HCCH-a, *op. cit.*
[116] *Ibid.*, str. 21., 31.
[117] *Ibid.*, str. 31
[118] Bečka konvencija o pravu međunarodnih ugovora, Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 12/93, čl. 32.
[119] Tomljenović, V.; Tumačenje kolizijskih pravila međunarodnih konvencija – primjer tumačenja kolizijskih odredbi Haaške konvencije o prometnim nezgodama, *op. cit.*, str. 136.
[120] *Ibid.*

ističe se bitnost cijeloživotnog učenja i promišljanja sudaca, s obzirom na dinamičnost razvoja prava.

3.3. Praksa županijskih sudova

3.3.1. Uvod

Stvarna nadležnost županijskih sudova u građanskom postupku određena je člankom 34. a ZPP-a.[121] Izuzev ostalih poslova nabrojanih u tome članku, županijski sudovi odlučuju o žalbama protiv odluka donesenih od strane općinskih sudova u prvom stupnju.[122] Kako bi se znalo koji sud ima nadležnost postupati prema odluci općinskog suda, Zakonom o područjima i sjedištima sudova (u daljnjem tekstu: „ZPSS“) uspostavljena je mjesna nadležnost svih sudova. U predmetu „Gž 1219/06-2“ od 15. svibnja 2006. koji će biti opisan *infra*, nadležnost je imao Županijski sud u Varaždinu koji je odlučivao prema odluci Općinskog suda u Ivancu od 16. veljače 2006. godine.

3.3.2. Predmet „*M.K. i ostali protiv E.o. d.d.*, Gž 1219/06-2“

Prije nego što opišemo rješenje Županijskog suda u Varaždinu, ukratko ćemo odrediti činjenični supstrat samog slučaja koji je doveo do parničnog postupka te prvostupanjski postupak pred Općinskim sudom u Ivancu. Naime, 14. lipnja 2004. godine dogodila se prometna nesreća u Republici Sloveniji, u kojoj je poginuo suputnik, inače bliski srodnik tužitelja.[123] Vozila koja su sudjelovala u prometnoj nesreći su registrirana u Republici Hrvatskoj.[124] Tužitelji su pokrenuli parnični postupak za naknadu štete na osnovi pretrpljenih duševnih boli zbog smrti bliskog srodnika.[125] Također, tužitelji su tražili naknadu materijalne štete za troškove nadgrobnog spomenika te iznose mjesečnog uzdržavanja.[126] Prvostupanjski sud je usvojio tužbeni zahtjev tužitelja te im dodijelio novčane iznose zbog smrti bliske osobe,

[121] Zakon o parničnom postupku, *op. cit.*, čl. 34.a
[122] *Ibid.*
[123] Rješenje Županijskog suda u Varaždinu, Gž 1219/06-2, od 15. svibnja 2006., str. 2.
[124] *Ibid.*
[125] *Ibid.*
[126] *Ibid.*

naknadu za troškove nadgrobnog spomenika, retroaktivno mjesečno uzdržavanje za 7 mjeseci te obvezao tuženika na plaćanje troškova postupka.[127]

Županijski sud je usvojio žalbu tuženika te 15. svibnja 2006. godine rješenjem djelomično ukinuo presudu općinskog suda.[128] Djelomično su ukinuti dosuđeni iznosi zbog smrti bliske osobe, u cijelosti je ukinuta naknada za troškove nadgrobnog spomenika te odluka o troškovima, a na snazi ostaje odluka u mjesečnom uzdržavanju.[129] Što se tiče ukinutih dijelova presude, Županijski sud je vratio postupak na ponovno suđenje pred istim sudom, ali pred drugim sucem pojedincem.[130] Razlozi na kojima Županijski sud temelji svoje rješenje opisani su u obrazloženju. Također, u obrazloženju je posebno napomenuto da je prvostupanjski sud kao mjerodavno pravo koristio slovensko pravo, pozivajući se na članak 3. Haške konvencije.[131] Županijski sud opovrgava to stajalište pozivajući se na članak 4.(b) Haške konvencije, u skladu s člankom 4.(a).[132] Zaključno, kao mjerodavno pravo trebalo je primijeniti hrvatsko pravo.[133] S tim mišljenjem slaže se i autor ovih redaka, s obzirom da je to u skladu sa smislom iznimaka Haške konvencije. Nadalje, Županijski sud određuje i zakonsku odredbu prema kojoj bliske osobe imaju pravo naknade štete, a to je članak 201. ZOO-a.[134] Ostatak obrazloženja odnosi se na određivanje visine naknade štete te odlučivanje o provedenim dokazima pa nije bitan za potrebe ovoga rada.

Pravo na žalbu je jedno od temeljnih ljudskih prava, propisano u međunarodnim i unutarnjim izvorima prava. Ključno je napomenuti da je žalba u ovome slučaju devolutivan pravni lijek, što znači da o njoj odlučuje neposredno viši sud. Smisao toga je u karakteristikama sudaca viših sudova. Na višim sudovima, u pravilu, sude zaslužniji i iskusniji suci koji bi trebali biti upućeniji u pravnu znanost. S obzirom na navedeno, Županijski sud u Varaždinu je ispravno prepoznao pogrješku Općinskog suda kod primjene mjerodavnog prava te vratio postupak na ponovno suđenje. Ispravnu kritiku obrazloženja Županijskog suda u navedenom predmetu dale su *izv. prof. dr. sc. Dora Zgrabljić Rotar* i *doc. dr. sc. Tena Hoško* u svome izvornom znanstvenom radu. Iako se autorice slažu s odabirom mjerodavnog prava te rješenje smatraju zadovoljavajućim, ispravno su utvrdile pogrješku u određivanju izvanugovorne

[127] *Ibid.,* str. 1.
[128] *Ibid.*
[129] *Ibid.*
[130] *Ibid.*
[131] *Ibid.,* str. 2.
[132] *Ibid.,* str. 3.
[133] *Ibid.*
[134] *Ibid.*; napomena autora: misli se na članak 201. ZOO koji je tada bio na snazi

odgovornosti.[135] U radu je istaknuto: „Presuda podrazumijeva da sud smatra da se odredba primjenjuje na utvrđenje odgovornosti vozača (tuženik u tom predmetu bilo je osiguravajuće društvo vozača), a ne prema vozaču.“[136] Na prvi pogled čini se kao mali detalj, no takvi mali detalji ključni su u ispravnom tumačenju pravnih izvora te omogućuju konstantno poboljšavanje sudaca i pravnika. Unatoč tome, ipak je bitno primijetiti da je sud upotrijebio ispravnu odredbu Haške konvencije.

3.4. Praksa Vrhovnog suda

3.4.1. Uvod

Prema odredbama ZS-a, Vrhovni sud je najviše sudbeno tijelo u Republici Hrvatskoj, a njegove funkcije propisane su člankom 20. istoga zakona.[137] Prema tome članku, Vrhovni sud, između ostalog, osigurava jedinstvenu primjenu prava i ravnopravnost svih u njegovoj primjeni te odlučuje o redovnim i izvanrednim pravnim lijekovima protiv odluka nižih sudova.[138] Stvarna nadležnost Vrhovnog suda u parničnom postupku određena je člankom 34.d ZPP-a[139] te je u skladu sa ZS-om. Presuda i rješenje Vrhovnog suda koje će biti obrađene u daljnjem tekstu vezane su za podnošenje revizije, kao izvanrednog pravnog lijeka koji se podnosi protiv pravomoćnih odluka. Iako je revizija u parničnom postupku uvelike promijenjena izmjenama i dopunama iz 2022. godine, dva slučaja koja će biti dio ovog rada datiraju iz 2010. i 2015. godine te se na njih primjenjivao stari režim podnošenja prijedloga za reviziju. U oba slučaja je zajedničko da su tužitelji podnijeli reviziju protiv pravomoćnih presuda županijskih sudova, kao drugostupanjskih tijela koja su odlučivala o presudama općinskih sudova prema kojima su mjesno nadležni.

3.4.2. Predmet „*B.K. i ostali protiv E.o. d.d.*, Rev x 470/14-2“

S obzirom da se pravni poredak svake države razvija kroz sudsku praksu, ključne su odluke viših sudova koje mogu postaviti standarde za daljnje sporove. Prema ZPP-u koji se primjenjivao u vrijeme ovog slučaja, propisano je da je sud kojem je predmet vraćen na

[135] Zgrabljić Rotar, D., Hoško, T., Primjena Haške konvencije o prometnim nesrećama iz 1971. u Hrvatskoj; izvorni znanstveni rad, Pravni vjesnik god. 35, br. 3-4, 2019., str. 192.
[136] *Ibid.*, napomena: ovo je slobodan prijevod autora s engleske verzije rada
[137] Zakon o sudovima, Narodne novine, br. 28/13, 33/15, 82/15, 82/16, 67/18, 126/19, 130/20, 21/22, 60/22, 16/23, na snazi od 01. ožujka 2022., *op. cit*., čl. 20
[138] *Ibid.*
[139] Zakon o parničnom postupku, *op. cit.*, čl. 34. d

ponovno suđenje vezan u tom predmetu pravnim shvaćanjem na kojemu se temelji rješenje revizijskoga suda.[140] Također, mogućnosti utjecaja Vrhovnog suda na praksu nižih sudova određuje i ZS. Prema tome, ovaj slučaj izabran je jer se u njemu postavlja bitno pitanje, a to je prenosivost tražbine naknade nematerijalne štete na nasljednike.

Prije nego uđemo u rješenje Vrhovnog suda, ukratko će se izložiti činjenični i pravni supstrat ovog predmeta. Povod za prvostupanjski postupak pred Općinskim sudom u Koprivnici bila je smrt pravnog prednika tužitelja.[141] Naime, pravna prednica tužitelja L.G. je kao oštećenica sudjelovala u prometnoj nesreći u Republici Mađarskoj koja se dogodila 20. svibnja 1999. godine te umrla 2011. godine.[142] Tužitelji, kao sljednici oštećenice, pokrenuli su prvostupanjski postupak protiv osiguravajućeg društva osobe koja je bila odgovorna za prometnu nesreću.[143] Kako u ovome slučaju nije bilo iznimaka iz Haške konvencije, odgovornost se utvrđivala člankom 3. te je kao mjerodavno pravo utvrđeno mađarsko pravo.[144] 09. svibnja 2013. godine, Općinski sud u Koprivnici usvojio je tužbeni zahtjev tužitelja te naložio isplatu 55.880,00 kuna s kamatama po stopi od 8 % od 20. svibnja 1999. godine pa do ispunjenja te naknadu parničnog troška u iznosu od 7.500,00 kuna.[145] Na presudu su se žalili tužitelji i tuženik te je o pravnome lijeku odlučivao Županijski sud u Varaždinu, Stalna služba u Koprivnici. 17. listopada 2013. godine, Županijski sud u Varaždinu je preinačio iznos parničnih troškova na 41.073,24 kuna sa zateznim kamatama do isplate, a potvrdio ostatak izreke presude Općinskog suda.[146] Kako je presuda postala pravomoćna, tužitelji i tuženik podnijeli su reviziju Vrhovnom sudu.[147] Tužitelji su tražili da se preinači presuda u postotku kamatne stope s dosuđenih 8% na utuženih 20%, a tuženik je tražio da se preinakom odbije tužbeni zahtjev u cijelosti.[148]

01. travnja 2015. godine Vrhovni sud je rješenjem odlučio o reviziji tužitelja i tuženika protiv presuda Općinskog suda u Koprivnici te Županijskog suda u Varaždinu. Rješenjem je revizija tužitelja ocijenjena nedopuštenom, a revizija tuženika djelomično dopuštenom, a

[140] Zakon o parničnom postupku, *op. cit*., čl. 394.a, napomena: navedeni članak brisan je Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o parničnom postupku, Narodne novine, br. 80/22, ali je bio na snazi u vrijeme rješenja o reviziji
[141] Rješenje Vrhovnog suda, Rev x 470/14-2, od 01. travnja 2015., str. 1.
[142] *Ibid.*
[143] Zgrabljić Rotar, D., Hoško, T., Primjena Haške konvencije o prometnim nesrećama iz 1971. u Hrvatskoj, *op. cit.*, str. 189.
[144] Rješenje Vrhovnog suda, Rev x 470/14-2, od 01. travnja 2015., *op. cit.*, str. 3.
[145] *Ibid.*, str. 2.
[146] *Ibid.*
[147] *Ibid.*
[148] *Ibid.*, str. 3.

djelomično nedopuštenom.[149] Vrhovni sud je u obrazloženju opisao temelje na kojima se revizija smije izjaviti te ih primijenio na konkretni slučaj i zahtjeve stranaka. U odnosu na zahtjev tužitelja, revizija nije dopuštena jer nisu ispunjene pretpostavke za podnošenje revizije.[150] Iako Vrhovni sud priznaje da je postavljeno određeno materijalnopravno pitanje (visina kamatne stope), tužitelji su propustili navesti razloge zašto bi to pitanje bilo važno za osiguranje jedinstvene primjene prava i ravnopravnosti svih u njegovoj primjeni, a pri tome nisu niti ukazali na postojanje drugačije prakse drugih županijskih sudova, odnosno revizijskog suda.[151] U skladu s navedenim, Vrhovni sud je odbacio reviziju tužitelja. Nasuprot tome, revizija tuženika je dopuštena jer je postavljeno određeno materijalnopravno pitanje (primjena stranog ili domaćeg prava na prijelaz tražbine naknade nematerijalne štete na nasljednike), a tuženik se pozvao na drugačije shvaćanje zauzeto u odluci revizijskog suda br. Rev 1000/09.[152] Sukladno odluci o dopuštenosti, Vrhovni sud je izložio razloge na kojima se temeljila drugostupanjska presuda te utvrdio da je sud na predmetni slučaj primjenio mađarsko pravo, a da je, u pogledu ocjene prijelaza tražbine nematerijalne štete na nasljednike (tužitelje), primjenio hrvatski ZOO, i to od trenutka smrti prednice tužitelja jer je tad nastao obvezni odnos između tužitelja i tuženika.[153] Kako bi rješio tu dilemu, Vrhovni sud se pozvao na članak 8. točku 5. Haške konvencije koji određuje da se utvrđeno mjerodavno pravo primjenjuje na ocjenu prijelaza tražbine nematerijalne štete na nasljednike.[154] Zaključno, i u tome pitanju je mjerodavno mađarsko pravo.[155] Kako je na visinu nematerijalne štete primjenjeno krivo pravo, Vrhovni sud je ukinuo nižestupanjske presude te postupak vratio na ponovno prvostupanjsko suđenje.[156]

Rješenje Vrhovnog suda prikazuje nedostatak hrvatskog pravosuđa u primjeni Haške konvencije kao cjeline. Iskustvo hrvatskih sudova vidi se u utvrđenju ispravnog mjerodavnog prava, no zanemaren je opseg mjerodavnog prava kojeg propisuje Haška konvencija. Prema tome, opseg mjerodavnog prava utvrđuje se putem *lex causae*, a ne putem *lex fori.*

[149] *Ibid.*, str. 2.
[150] *Ibid.*, str. 3.
[151] *Ibid.*
[152] *Ibid.*; o odluci Rev 1000/09 v. *infra*
[153] Rješenje Vrhovnog suda, Rev x 470/14-2, *op. cit.*, str. 3.
[154] *Ibid.*
[155] *Ibid.*, str. 4.
[156] *Ibid.*, str. 4.

3.4.3. Predmet „*Lj.V. protiv C.o. d.d.*, Rev 1000/09-2“

Pravni sustavi pojedinih država nisu identični. Kako se razlikuju materijalne odredbe pravnih propisa različitih država, tako se razlikuju i pravni kriteriji vezani za dosuđivanje materijalne i nematerijalne naknade štete. Laički rečeno, za štetu koju trpi određena osoba, neće biti dosuđen isti iznos u različitih državama. Slučaj koji će biti opisan bavi se tim problemom u smislu naknade nematerijalne štete koju u parničnom postupku traži srodnica oštećenika. Naime, kvalitetan razlog na koji se pozivala tužiteljica je trpljenje štetnih posljedica u Republici Hrvatskoj, a ne u državi gdje se prometna nesreća dogodila. Konačno, bitnost ovog pravnog pitanja vidi se i u obrazloženju presude Vrhovnog suda. U njemu se tvrdi da je ono važno za osiguranje jedinstvene primjene zakona i ravnopravnosti građana s obzirom da revizijski sud o njemu nije zauzeo pravno shvaćanje, a moguće je da bi drugostupanjski sudovi o tome mogli imati različita shvaćanja.[157]

Činjenični i pravni supstrat ovog slučaja ne razlikuje se previše od prethodno opisanoga. Prometna nesreća se dogodila u Republici Sloveniji te je poginuo sin tužiteljice.[158] Tužiteljica je pokrenula parnični postupak pred Općinskim sudom u Zagrebu te tražila naknadu štete.[159] Kako nije bilo iznimaka iz Haške konvencije, sud je primjenio članak 3. Haške konvencije te je slovensko pravo utvrđeno kao mjerodavno.[160] Tužiteljica je djelomično uspjela s tužbenim zahtjevom te joj je presudom dodijeljen iznos od 60.000,00 kuna i naknada parničnih troškova s pripadajućom zakonskom zateznom kamatom.[161] Kao drugostupanjski sud nadležan je bio Županijski sud u Zagrebu. Sud je preinačio presudu Općinskog suda te, osim dosuđenog iznosa, tužiteljici dodijelio dodatnih 60.000,00 kuna te precizirao iznose zakonskih zateznih kamata na trošak postupka.[162] Na pravomoćnu presudu tužiteljica izjavljuje reviziju te traži da se njezin tužbeni zahtjev prihvati u cijelosti, preinačenom presudom Vrhovnog suda.[163] Tužiteljica je precizirala razlog za podnošenje prijedloga za reviziju, a on glasi: „da li je hrvatski sud prilikom određivanja visine pravične novčane naknade s osnova duševnih bolova zbog smrti ili osobito teškog invaliditeta neke osobe, ukoliko na konkretni slučaj naknade štete primjenjuje strano materijalno pravo, vezan orijentacijskim kriterijima za naknadu nematerijalne štete utvrđenim u sudskoj praksi državne mjerodavnog prava ili se pravična novčana naknada određuje sukladno

[157] Presuda Vrhovnog suda Rev 1000/09-2, od 28. travnja 2010., str. 2.
[158] *Ibid.*
[159] *Ibid.*
[160] *Ibid.*
[161] *Ibid.*, str. 1.
[162] *Ibid.*
[163] *Ibid.*, str. 2.

utvrđenim orijentacijskim kriterijima i iznosima za utvrđivanje pravične novčane naknade nematerijalne štete prihvaćenih od strane Vrhovnog suda Republike Hrvatske prema mjestu gdje oštećeni trpi štetne posljedice?“[164]

Kako je navedeno *supra*, Vrhovni sud potvrđuje bitnost materijalnopravnog pitanja te se upušta u meritorno odlučivanje, a 28. travnja 2010. godine donosi presudu kojom se odbija revizija tužiteljice kao neosnovana.[165] U obrazloženju, Vrhovni sud potvrđuje primjenu slovenskog prava kao mjerodavnog te utvrđuje da su nižestupanjski sudovi primjenili sudsku praksu Republike Slovenije kod visine naknade nematerijalne štete.[166] Kako tužiteljici nije dosuđen cijeli iznos tužbenog zahtjeva, revizijom je tražila da se primjene orijentacijski kriteriji (sudska praksa) Vrhovnog suda Republike Hrvatske jer ona štetne posljedice trpi u Republici Hrvatskoj.[167] Sukladno svemu navedenom, Vrhovni sud presudom odbija reviziju i ocijenjuje ispravnima odluke nižestupanjskih sudova te utvrđuje da se, prilikom primjene stranog mjerodavnog prava, moraju primijeniti kriteriji stranog mjerodavnog prava u izračunu visine naknađene štete.[168]

Ovom presudom, Vrhovni sud daje prednost u primjeni *lex causae* na određivanje iznosa nematerijalne štete iako bi sam iznos putem *lex fori* mogao biti drugačiji. Naime, samo materijalnopravno pitanje iznosa štete vrlo je često u građanskim postupcima, a u slučajevima s međunarodnim elementom ispada vrlo kompleksno. Iako postoji smisao u određivanju iznosa prema *lex fori* zbog mjesta trpljenja štetne posljedice, sam Vrhovni sud utvrđuje da bi takav pristup proizveo suprotan učinak. Kako objašnjava Vrhovni sud: „kada bi se prihvatilo pravno shvaćanje da kod primjene materijalnog prava u svezi određivanja visine naknade nematerijalne štete treba primijeniti mjerodavno materijalno pravo, a kriterije iz države u kojoj je prebivalište oštećenika, došlo bi do nejednake primjene iste pravne norme kod primjene stranog materijalnog prava u pogledu određivanja visine nematerijalne štete, a koje materijalno pravo primjenjuju hrvatski sudovi.“[169] Zaključno, takav stav suda pozitivnim ocijenjuju i *izv. prof. dr. sc. Zgrabljić Rotar* i *doc. dr. sc. Hoško* pozivajući se na Essénovo Objašnjavajuće izvješće.[170]

[164] *Ibid.,* str. 2.
[165] *Ibid.*
[166] *Ibid.,* str. 3.
[167] *Ibid.*
[168] *Ibid.*
[169] *Ibid.*
[170] Zgrabljić Rotar, D., Hoško, T., Primjena Haške konvencije o prometnim nesrećama iz 1971. u Hrvatskoj, *op. cit.,* str. 188.

4. ZAKLJUČAK

Kako bi kompleksnost teme prometnih nesreća s međunarodnim obilježjem bila što jednostavnija i razumljivija, ovaj rad pokušao sam strukturirati od apstraktnog prema konkretnom. U tome pogledu, rad se kreće od apstraktnog pravnog okvira koji utvrđuje norme, pa sve do hrvatske sudske prakse i tijela koja te norme primijenjuju na konkretan slučaj. Sama praksa hrvatskih sudova razdijeljena je na praksu općinskih, županijskih i Vrhovnog suda.

Prema mišljenju autora, sama Haška konvencija uređuje pitanje određivanja mjerodavnog prava na prihvatljiv način te njezin tekst nije pretjerano složen. Međutim, Haška konvencija, kao međunarodni pravni propis koji se primjenjuje u Republici Hrvatskoj, ipak je vrlo kratka i sažeta. U prilog tome govori i činjenica da se gotovo četvrtina tog pravnog dokumenta odnosi samo na tehničke obaveze države pri ratifikaciji iste. Iako postoje materijali koji razrađuju Hašku konvenciju i koji se moraju uzimati u obzir prilikom njene primjene, suci hrvatskih općinskih sudova nisu uvijek kadri zauzeti ispravan stav. Jedan od tih materijala je, već spomenuto, Essénovo Objašnjavajuće izvješće koje svoju pravnu snagu crpi iz Bečke konvencije. Pravni stručnjaci (*izv. prof. dr. sc. Zgrabljić Rotar, doc. dr. sc. Hoško, prof. dr. sc. Tomljenović*) na koje se ovaj rad poziva, također ističu važnost Objašnjavajućeg izvješća i njegovo nedovoljno korištenje u pojedinim sporovima. Isključivo taj problem tumačenja Haške konvencije dovodi do neobičnih odluka hrvatskih sudova. Kroz sudsku praksu, kao glavni „krivci“ upitnih odluka, primjećuju se članci 3., 4. i 8. Haške konvencije. Kroz daljnje proučavanje odluka koje se ne navode u ovome radu, zamjetno je da članak 3. najčešće dovodi do primjene hrvatskog prava, s obzirom da se većina nesreća dogodila na teritoriju Republike Hrvatske. Ne ulazeći u razloge takvog tumačenja, teško je odoljeti mišljenju da su suci hrvatskih sudova skloniji utvrđivanju hrvatskog prava kao mjerodavnog jer im je ono ipak poznatije i razumljivije. Međutim, nema opravdanja za bezuvjetnom primjenom hrvatskog prava jer sam ZMPP u članku 8. propisuje utvrđivanje sadržaja i primjene stranog mjerodavnog prava.[171] Dužnost je svih tijela u Republici Hrvatskoj da utvrđuju sadržaj prava strane države po službenoj dužnosti, a to pravo primjenjuje se na način kako se tumači u toj državi.[172] Ukoliko tijelo ne zna sadržaj stranog prava (što je životno zamislivo), može obavijest o sadržaju prava strane države zatražiti od ministarstva pravosuđa ili nekog drugog tijela, vještaka ili

[171] Zakon o međunarodnom privatnom pravu, *op. cit.*, čl. 8
[172] *Ibid.*

specijaliziranih ustanova.[173] Ako i samo ako se sadržaj stranog prava ne može utvrditi na te načine, primjenjuje se hrvatsko pravo.[174] Time se postiže jedno od temeljnih načela sudovanja, a to je *iura novit curia*. Nadalje, u žalbenim i revizijskim postupcima viših sudova, primjećuje se sve češća primjena članka 4. Haške konvencije. Iako su zamjetne pogrješke u utvrđivanjima točnih alineja navedenog članka, krajnja rješenja sudova ispadaju točna. Smatram da bi bilo savršeno kad bi se primjenilo točno materijalno pravo u svakom slučaju, no ponekad cilj opravdava sredstvo pa odluka može biti pravedna unatoč krivim temeljima. Zadnja sporna odredba Haške konvencije, prema hrvatskim sudovima, je članak 8. koji opisuje opseg mjerodavnog prava. Upravo iz tog razloga je Vrhovni sud Republike Hrvatske to pitanje uredio kroz svoju praksu. Kako je već opisano, praksa revizijskog suda dovodi do ujednačene primjene prava i ravnopravnosti svih u njoj. U dvije odluke opisane u ovom radu, Vrhovni sud je zauzeo načelna stajališta na kojima se buduća primjena opsega mjerodavnog prava mora temeljiti. Takva uloga Vrhovnog suda ocjenjuje se pozitivnom i omogućuje razvoj hrvatske sudske prakse.

Kroz pisanje ovog rada te pročavanje drugih znanstvenih radova, stekao sam veliki uvid u praksu hrvatskih sudova vezanu za prometne nesreće. Nažalost, ne postoji isključivi podatak količine hrvatske sudske prakse vezane za prometne nesreće jer se ta kategorija ne broji. Unatoč tome, kroz obrađivanje statističkih podataka, moguće je utvrditi pravo stanje količine prometnih nesreća te visine materijalne i nematerijalne štete proizašle iz njih. Načelno smatram da je velika većina odluka pravedna i zakonita, no porazna je činjenica da takve odluke moraju donositi žalbeni ili revizijski sudovi. Time se uspjeva postići načelo zakonitosti, no krši se načelo suđenja u razumnom roku te rastu troškovi postupka. Moj konkretan prijedlog za boljitak je cjeloživotnom učenje i bolja pripremi sudaca na svim razinama. Općepoznata je činjenica da su suci nižih sudova preopterećeni količinom predmeta, no to su osobe koje su život posvetile pravnoj struci i nose odgovornost u donošenju odluka. S obzirom da postoje seminari i druge pomoćne tehnike u obrazovanju sudaca, teško je opravdati pogrješke u tumačenju Haške konvencije čiji se tekst nije mijenjao otkad je donesena. Nadalje, smatram da bi se Essénovo Objašnjavajuće izvješće trebalo češće koristiti kako bi se moglo donijeti što više kvalitetnijih odluka.

[173] *Ibid.*
[174] *Ibid.*

Iako svi pravnici poznaju razliku između prava i pravde, rad ću zaključiti izrekom francuskog pravnika, mislioca i pisca Charlesa-Louisa de Montesquieu-a kojoj bi se trebalo, u što većoj mjeri, težiti: „Nepravda učinjena jednome jedinome čovjeku prijetnja je svima.“

5. LITERATURA

1. Izvori stručne i znanstvene pravne književnosti (knjige i radovi)

1.1. Knjige:

1. Matić, Ž.; Međunarodno privatno pravo, Posebni dio (izabrana poglavlja), Pravni fakultet u Zagrebu, Zagreb, 1982.

2. Triva, S., Dika, M.; Građansko parnično procesno pravo, Narodne novine, Zagreb, 2004.

1.2. Znanstveni radovi:

1. Alač, R., Međunarodna nadležnost u izvanugovornim odnosima prema uredbi Bruxelles I bis, diplomski rad, Rijeka, 2015.

2. Babić, D.; Međunarodna nadležnost za izvanugovornu odgovornost za štetu u europskom pravu, znanstveni rad, Zagreb, Pravo i porezi, br. 1/09

3. Bouček, V.; Haška konvencija od 04. svibnja 1971. o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama – izabrana pitanja, znanstveni rad, 2019.

4. Puljko, V., Macko, M.; Pravni režim kod prometnih nezgoda sa elementom inozemnosti, znanstveni rad, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, god. 47, 3/2010.

5. Saunders, M.L.; The Hague Conference on Private International Law, znanstveni članak u The Australian Year Book of International Law, 1966.

6. Šago, D., Pleić, M.; Adhezijsko rješavanje imovinskopravnog zahtjeva u kaznenom postupku, znanstveni rad, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, sv. 33, br. 2, 2012.

7. Tomljenović, V.; Tumačenje kolizijskih pravila međunarodnih konvencija – primjer tumačenja kolizijskih odredbi Haaške konvencije o prometnim nezgodama, izvorni znanstveni rad, 2011.

8. Zgrabljić Rotar, D., Hoško, T.; Primjena Haške konvencije o prometnim nesrećama iz 1971. u Hrvatskoj, izvorni znanstveni rad, Pravni vjesnik god. 35, br. 3-4, 2019.

9. Zgrabljić Rotar, D., Hoško, T.; Uobičajeno boravište ostavitelja prema Uredbi o nasljeđivanju, izvorni znanstveni rad, 2021., Zbornik Pravnog fakulteta 9 (3) 2020

2. Pravni propisi (zakoni i međunarodne konvencije/uredbe EU)

2.1. Zakoni:

1. Ustav Republike Hrvatske, Narodne novine, br. 56/90, 135/97, 08/98, 113/00, 124/00, 28/01, 41/01, 55/01, 76/10, 85/10, 05/14

2. Zakon o međunarodnom privatnom pravu, Narodne novine, zakon, br. 101/17, na snazi od 29. siječnja 2019.

3. Zakon o parničnom postupku, Narodne novine, zakon, br. 53/91, 91/92, 58/93, 112/99, 88/01, 117/03, 88/05, 02/07, 84/08, 96/08, 123/08, 57/11, 148/11, 25/13, 89/14, 70/19, 80/22, 114/22, na snazi od 01. siječnja 2023.

4. Zakon o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim pitanjima, Narodne novine, zakon, br. 53/91, 88/01, na snazi do 28. siječnja 2019.

5. Zakon o sigurnosti prometa na cestama, Narodne novine, zakon, br. 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22, na snazi od 01. siječnja 2023.

6. Zakon o sudovima, Narodne novine, zakon, br. 28/13, 33/15, 82/15, 82/16, 67/18, 126/19, 130/20, 21/22, 60/22, 16/23, na snazi od 01. ožujka 2022.

2.2. Međunarodne konvencije/uredbe EU:

1. Bečka konvencija o pravu međunarodnih ugovora, Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 12/93

2. Direktiva 2009/103/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 16. rujna 2009. u odnosu na osiguranje od građanskopravne odgovornosti u pogledu upotrebe motornih vozila i izvršenje obveze osiguranja od takve odgovornosti, OJ L 263, 07.10.2009., str. 11-31, specijalno izdanje na hrvatskom: pog. 06 sv. 007, str. 114-134

3. Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama, Međunarodni ugovori, Narodne novine, br. 4/94; ratificirana Odlukom o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacije o sukcesiji, Međunarodni ugovori, Narodne novine, br. 4/94, od 07. travnja 1994.

4. Uredba (EZ) br. 864/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. srpnja 2007. o pravu koje se primjenjuje na izvanugovorne obveze („Rim II"), OJ L 199, 31.7.2007, od 11.07.2007., specijalno izdanje na hrvatskom: poglavlje 19, svezak 006, str. 73. – 82.; u Hrvatskoj na snazi od 01. srpnja 2013.

5. Uredba (EU) br. 1215/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2012. o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima – preinačena, SL L 351, 20.12.2012, str. 1-32; specijalno izdanje na hrvatskom jeziku: poglavlje 19 svezak 011 str. 289.-320., u Hrvatskoj na snazi od 01. srpnja 2013.

3. Izvori sudske prakse:

1. Presuda Općinskog suda u Zagrebu, Pn-1088/09-14 od 23. prosinca 2010.

2. Rješenje Županijskog suda u Varaždinu, Gž 1219/06-2, od 15. svibnja 2006.

3. Presuda Vrhovnog suda, Rev 1000/09-2, od 28. travnja 2010.

4. Rješenje Vrhovnog suda, Rev x 470/14-2, od 01. travnja 2015.

4. Mrežni izvori:

1. Obujam cestovnog prometa domaćih vozila u 2020., https://podaci.dzs.hr/2022/hr/29138

2. Postupak donošenja Uredbe Bruxelles I bis, Procedure 2010/0383/COD, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/HIS/?uri=CELEX:32012R1215

3. Postupak donošenja Uredbe Rim II, Procedure 2003/0168/COD https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hr/HIS/?uri=CELEX:32007R0864#387488

4. Registrirana cestovna vozila i prometne nesreće u 2021., https://podaci.dzs.hr/2022/hr/29136

5. Statusna tablica, Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama, https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/status-table/print/?cid=81

6. Statut Haške konferencije o međunarodnom privatnom pravu, Den Haag, 31. listopad 1951., https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/full-text

7. Vozač zaspao i odveo 14 Slovaka u smrt, https://www.jutarnji.hr/naslovnica/vozac-zaspao-i-odveo-14-slovaka-u-smrt-3893085

8. https://en.wikipedia.org/wiki/Hague_Conference_on_Private_International_Law

9. https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/status-table/notifications/?csid=469&disp=type

5. Izvješća:

1. Izvješće glavnog državnog odvjetnika Republike Hrvatske o radu državnih odvjetništava u 2021. godini, izvješće, travanj 2022.

2. Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada, Ministarstvo unutarnjih poslova, veljača 2023., klasa: 953-01/22-03/45 urbroj: 511-01-142/2-22-12

3. Wesén, E.W.; Convention on the law applicable to traffic accidents, objašnjavajuće izvješće Stalnog ureda HCCH-a, Stockholm, 1969.

6. Tablice:

1. Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada, Ministarstvo unutarnjih poslova, veljača 2023., klasa: 953-01/22-03/45 urbroj: 511-01-142/2-22-12, str. 136.

2. Statistički pregled temeljnih sigurnosnih pokazatelja i rezultata rada, Ministarstvo unutarnjih poslova, veljača 2023., klasa: 953-01/22-03/45 urbroj: 511-01-142/2-22-12, str. 142.

7. Slika:

1. www.alamy.com, ID: 2BX3YGD, predložak; ispuna je izvorni rad autora