

Sadržajni pregled i analiza Haške konvencije od 4. svibnja 1971. o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama

Majstorović, Antonela

Master's thesis / Diplomski rad

2022

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://um.nsk.hr/um:nbn:hr:199:830283>

Rights / Prava: [In copyright](#)/[Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-11**



Repository / Repozitorij:

[Repository Faculty of Law University of Zagreb](#)



Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu
Katedra za međunarodno privatno pravo
Međunarodno privatno pravo

Antonela Majstorović

Sadržajni pregled i analiza Haške konvencije od 4. svibnja 1971. o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama

Diplomski rad

Mentorica: doc. dr. sc. Tena Hoško

Zagreb, rujan 2022.

Izjava o izvornosti

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

Antonela Majstorović (v.r.)

(potpis studentice)

Sažetak: *Sadržajni pregled i analiza Haške konvencije od 4. svibnja 1971. o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama*

Trend progresivnog intenziviranja cestovnog prometa i ekonomska uloga cestovnog prometa čini Haašku konvenciju o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama iz 1971. jednim od najznačajnijih međunarodnih ugovora pravne grane međunarodnog privatnog prava, odnosno najznačajniji međunarodnopravni instrument regulacije kolizijskih pravila o izvanugovornoj odgovornosti za štetu uzrokovanu prometnim nezgodama sa međunarodnim elementom. Utoliko je, u bitnome, cilj ovog diplomskog rada analizirati najznačajnije sadržajne dijelove te konvencije i prikazati najvažnije uočene probleme u njezinoj nacionalnoj primjeni koje proizlaze iz neujednačenog tumačenja njezinih odredaba o primjeni prava države registracije vozila kao iznimke od primjene poveznice *lex loci delicti commissi*. Također, izložen je i odnos između dotične Haaške konvencije i Uredbe Rim II.

Ključne riječi: Haaška konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama iz 1971., *lex loci delicti commissi*, Uredba Rim II, izvanugovorna odgovornost za štetu

Summary: *Content review and analysis of the Hague convention on the law applicable to traffic accidents of 1971.*

The progressive intensification trend of road traffic and the economic role of road traffic are what makes the Hague convention on the law applicable to traffic accidents of 1971. one of the most important international agreements of international private law, or, more precisely, the most important international legal instrument of conflict rules concerning non-contractual civil liability arising from international traffic accidents. Thus, the main goal of this thesis is to analyse the most significant provisions of said convention and present the main problems noticed in pertinent Croatian case law. More specifically, problems which arise from non-uniform interpretation of said convention's provisions on the application of law of the state of vehicle registration as an exception to the general rule of *lex loci delicti commissi*. Furthermore, the relationship between said Convention and the so-called Rome II Regulation is explained.

Keywords: Hague convention on the law applicable to traffic accidents of 1971., *lex loci delicti commissi*, Rome II Regulation, non-contractual civil liability

Sadržaj rada:

1. Uvod	1
2. Opći kontekst.....	1
3. Haaška konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama iz 1971.....	5
3.1. Struktura	6
3.2. Polje primjene i adresati.....	8
3.3. Mjerodavno pravo i opseg njegove primjene.....	11
3.3.1. <i>Lex loci delicti commissi</i>	15
3.3.2. Pravo mjesta registracije vozila.....	17
3.3.3. Pravo mjerodavno za ugovor o osiguranju i oštećenikova <i>actio directa</i>	21
3.3.4. Nejedinstveni pravni poretci.....	24
4. Ostale odredabe predmetne Konvencije.....	28
5. Pravna praksa	28
5.1. Razgraničenje sa Uredbom Rim II	29
5.2. Problematika tumačenja predmetne Konvencije.....	30
5.3. Primjeri iz prakse	32
6. Zaključak.....	37
7. Popis literature	39
7.1. Izvori stručne i znanstvene pravne književnosti (knjige i članci).....	39
7.2. Pravni propisi (zakoni i međunarodni ugovori)	42
7.3. Izvori sudske prakse.....	43
7.4. Ostali izvori	43

1. Uvod

Cilj ovog diplomskog rada jest strukturni prikaz i u njemu utemeljena analizira Haaške konvenciju o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama iz 1971. (dalje u tekstu: **Konvencija**). Budući da je Konvencija, kako će u nastavku biti argumentirano, jedan zasigurno od najznačajnijih instrumenata međunarodnog privatnog prava (dalje u tekstu: **MPP**) kolizijskopravnog karaktera, temeljna je autoričina intencija bila analizirati ga po svim njegovim supstancijalno relevantnim elementima, uklopiti ga, al i razgraničiti od odgovarajućeg konteksta kojem pripada i konačno izložiti uočenu problematiku nacionalne pravne prakse u vezi s primjenom predmetne Konvencije s pozivanjem na stajališta sudova izražena u konkretnim presudama.

Utoliko će se tijekom predstojećeg izlaganja prije svega svrstati Konvenciju u odgovarajući kontekst, obrazložiti njezin process nastanka te razmjere relevantnosti njezinog područja regulacije. Potom će se, nakon sumarnog sadržajnog prikaza njezinih odredaba, redom detaljno analizirati konvencijske odredbe, odnosno pojmove i pravne institute koji, prema mišljenju autorice, predstavljaju najrelevantnije i za analizu najpodobnije dijelove Konvencije, ali uz obrazloženo izostavljanje njezinih manje bitnih dijelova. Konačno, U posljednjem će se dijelu izlaganja definirati odnos Konvencije u primjeni sa Uredbom Rim II, izložiti uočena problematika domaće pravne prakse i obraditi četiri konkretna i za nas relevantna slučaja iz pravne prakse domaćih sudova.

2. Opći kontekst

Općenito govoreći, Konvencija je mnogostrani međunarodni ugovor donesen u pismenom obliku¹ na Jedanaestom zasjedanju Haške konferencije za međunarodno privatno pravo koje se odvijalo od 7. do 26. 10. 1968. godine.² Konvencija nosi datum svog stupanja na snagu – 4. 5. 1971. godine – budući da je tada "treća država u nizozemskom Ministarstvu vanjskih poslova stavila potpis na Konvenciju".³

¹ Andrassy, Juraj; Bakotić, Božidar; Lapaš, Davorin; Seršić, Maja; Vukas, Budislav, *Međunarodno pravo 2*, Zagreb, 2012., str. 70-71.

² Bouček, Vilim, *Haška konvencija od 4. svibnja 1971. o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama – izabrana pitanja*, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 69, br. 5-6, 2019., str. 744.

³ *Ibid.*

U tom kontekstu, mišljenje je autorice da izrada, a pogotovo konačno stupanje na snagu (mnogostranih) međunarodnih ugovora uvjetuje relativno širok niz okolnosti koje je nerijetko teško u potpunosti spoznati: od subjekata međunarodnog prava, a među njima i od država, generalno se može očekivati da će se odlučiti obvezati konkretnim međunarodnopravnim instrumentom prije svega radi što većeg ostvarivanja svojih percipiranih interesa i da će redovito nastojati da time preuzete obveze budu za njih što manje. Zato, ukratko rečeno, kompletan proces od pregovora, preko izrade teksta pa do stupanja na snagu konkretnog međunarodnopravnog ugovora nerijetko traje dugi niz godina jer zadovoljiti niz zahtjeva svakog ugovaratelja kada ih je mnoštvo, a pogotovo kada su u međusobnoj suprotnosti najčešće nije jednostavan zadatak, iako postoje i suprotni primjeri.⁴ Primjerice, tako je dotični proces u kontekstu tzv. Bečke konvencije o pravu međunarodnih ugovora iz 1969. trajao više od 10 godina prije nego li je stupila na snagu budući da je tekst sastavljen i dan na potpisivanje 1979, a da je konvencija stupila na snagu 1980. godine.⁵ Nasuprot tomu, iz prethodno spomenutog je već vidljivo da je istovrsni proces u kontekstu Konvencije trajao značajno kraće.⁶

Međutim, u konstelaciji okolnosti koje su uvjetovale njezin nastanak zasigurno se kao ključna ipak ističe i činjenica da su cestovne prometne nesreće štetni događaji koji rezultiraju najvećim brojem zahtjeva ili tužbi za naknadu štete, a koji se u pravilu rješavaju izvansudskom nagodbom ili pred nacionalnim sudovima.⁷ Tako sama Haaška konferencija u tzv. Pregledu Konvencije navodi da su prometne nezgode "jedni od najučestalijih, ako ne i najučestaliji izvor izvanugovornih obveza u svijetu" i da je, stoga, od "ključne važnosti" za ostvarivanje adekvatnih standarada pravne sigurnosti upravo "mogućnost preciznog *ex ante* utvrđivanja mjerodavnog prava za pitanja odgovornosti, postojanja i razmjera štete" i dr.⁸

Drugim riječima, kako navode *Puljko* i *Macko*, "osjetljivost problema izvanugovorne odgovornosti za štetu prouzročenu prometnom nezgodom značajna je kako za tuzemne situacije, tako i za one obilježene inozemnim (međunarodnim) elementom", a njegovoj relevantnosti, osobito glede građanskopravne zaštite žrtava, zasigurno pridonosi i progresivno intenziviranje

⁴ Andrassy et al., *op. cit.* (bilj. 1), str. 73.

⁵ *Ibid.*, str. 68-69 i Bečka konvencija o pravu međunarodnih ugovora (NN, međunarodni ugovori, NN 16/1993), čl. 85.

⁶ Bouček, *loc. cit.*

⁷ *Ibid.*

⁸ Overview of the Hague Convention of 4 May 1971 on the Law Applicable to Traffic Accidents, <https://assets.hcch.net/docs/545975a7-8a1b-48cd-85d5-150e0d980640.pdf>, 15.8.2022.

međunarodnog cestovnog prometa⁹, pa je stoga osnovna intencija, tj. *ratio* Konvencije pružiti jasna, precizna i jednostavno primjenjiva pravila za utvrđivanje prava mjerodavnog za konkretnu prometnu nezgodu u pravnom području od enormne svakodnevne praktične vrijednosti i to radi ostvarivanja interesa ugovornica, interesa konkretnih žrtava odnosno oštećenika (koji se ipak izričito svrstavaju na središnje mjesto), interesa osiguravatelja¹⁰, a posljedično i općeg interesa budući da smanjenje (sudskih tj. pravnih) troškova potaknuto povećanjem pravne sigurnosti u opisanom kontekstu dovodi do nižih iznosa premija osiguranja i time do veće ukupne osigurljivosti prometa na cestama.¹¹

U tom smislu valja navesti i kako donošenje Konvencije ima svoje ishodište u prijedlogu Ujedinjenog Kraljevstva na Desetoj sjednici Haške konferencije 1964. godine koji je išao za stavljanjem pitanja ujednačavanja prava mjerodavnog za civilne i kaznene delikte na dnevni red.¹² No, potom je ipak prevladalo stajalište da se zbog ogromnih različitosti među pravnim poretcima ne može očekivati od Haaške konferencije izrada nacrtu kakve "opće" konvencije o pravu mjerodavnom za civilne delikte, ali da bi izrada specifičnih instrumenata za područja prometnih nezgoda i odgovornosti za proizvode bila i moguća i potencijalno isplativija. Utoliko se tom zadatku i pristupilo izradom predmetne Konvencije iz 1971. kao i tzv. Haaške konvencije o mjerodavnom pravu za odgovornost proizvođača za svoje proizvode iz 1973. (također obvezuje i RH).¹³

S druge strane, spomenuta Haaška konferencija za međunarodno privatno pravo (dalje u tekstu: **Haaška konferencija**) sa sjedištem u Haagu¹⁴ predstavlja najznačajniju stalnu međunarodnu organizaciju koja se bavi međunarodnim privatnim pravom, a čiji je glavni cilj tzv. progresivna unifikacija MPP-a.¹⁵ Članica Haaške konferencije bivša Jugoslavija (dalje u tekstu:

⁹ Puljko, Vjekoslav; Macko, Martina, Pravni režim kod prometnih nezgoda sa elementom inozemnosti, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 47, br. 3, 2010., str. 705.

¹⁰ Overview of the Hague Convention of 4 May 1971 on the Law Applicable to Traffic Accidents, *loc. cit.*

¹¹ *Ibid.*

¹² *Ibid.*

¹³ *Ibid.*, bilj. 2. kao i Convention of 2 October 1973 on the Law Applicable to Products Liability, <https://assets.hcch.net/docs/e102a194-59b8-4d75-9c6f-d2bbfb81e4ff.pdf>, 15.8.2022., čl. 1.

¹⁴ Duraković, Anita, Značaj haške konferencije za međunarodno privatno pravo za Bosnu i Hercegovinu, Anali Pravnog fakulteta, br. 23, 2019., str. 18.

¹⁵ *Ibid.*, str. 17.

SFRJ) postala je 16. 12. 1975¹⁶, dok su sve njezine pravne sljednice također postale članice¹⁷ – uključujući i Republiku Hrvatsku (dalje u tekstu: **RH**) koja je postala članicom Haaške konferencije 12. 6. 1995.¹⁸ Svoje ciljeve Haaška konferencija ostvaruje prije svega putem pripreme međunarodnih ugovora tj. konvencija, ali i putem izrade tz. model-zakona: neobvezujućih za države članice Haaške konferencije, ali izrađenih kako bi članicama poslužili kao zakonodavni uzor u izradi vlastitog kolizijskopravnog zakonodavstva.¹⁹

Međutim, glede Konvencije iz 1971, važno je naglasiti da je RH na temelju Ustavne odluke o suverenosti i samostalnosti Republike Hrvatske od 25. 6. 1991. (koja je na snagu nakon tromjesečnog moratorija stupila 8. 10. 1991. godine) o pitanjima sukcesije, tj. sljedništva bivše SFRJ, izričito priznala pravno obvezujući učinak, odnosno nastavak primjene svih međunarodnih ugovora koje je sklopila bivša SFRJ ako isti nisu u suprotnosti sa Ustavom RH i njezinim pravnim poretom²⁰ te se istovremeno obvezala drugim državama i međunarodnim organizacijama da će u cijelosti poštovati obveze prednice (tj. bivše SFRJ) u dijelu koji se odnosi na RH.²¹ Stoga je Konvencija iz 1971. kojoj je inicijalno pristupila bivša SFRJ službeno bila na snazi i u primjeni u RH od datuma sukcesije SFRJ, tj. od 8. 10. 1991. (kada je i notifikacijom o sukcesiji RH postala strankom Konvencije)²² sa pravnom snagom iznad zakona, u skladu sa odredbama Ustava RH²³ i pozitivnog Zakona o međunarodnom privatnom pravu iz 2017. godine.²⁴

No, kako će biti pravovremeno izloženo u nastavku, pristupanjem RH Europskoj uniji (dalje u tekstu: **EU**) primjena Konvencije došla je glede polja primjene u ssituaciju svojevrsnog

¹⁶ Hoško, Tena; Zgrabljic Rotar, Dora, Application of the 1971 Hague convention on traffic accidents in Croatia, Pravni Vijesnik, vol. 35, br. 3-4, 2019., str. 182.

¹⁷ Duraković, *loc. cit.*

¹⁸ *Ibid.*, str. 19, a također i HCCH, Members & Parties, Croatia, <https://www.hcch.net/en/states/hcch-members/details1/?sid=31>, 16.8.2022.

¹⁹ Duraković, *loc. cit.*

²⁰ Andrassy, Juraj; Bakotić, Božidar; Seršić, Maja; Vukas, Budislav, Međunarodno pravo 1, Zagreb, 2010., str. 342-343.

²¹ *Ibid.*, str. 343.

²² *Ibid.*, str. 342, a također i Hoško, Tena; Zgrabljic Rotar, Dora, *loc. cit.*, **Bouček, Vilim, *loc. cit.*** i Sajko, Krešimir, Međunarodno privatno pravo, Zagreb, 2009., str. 55.

²³ Ustav Republike Hrvatske (pročišćeni tekst, NN 56/90, 135/97, 08/98, 113/00, 124/00, 28/01, 41/01, 55/01, 76/10, 85/10, 05/14), čl. 134: "Međunarodni ugovori koji su sklopljeni i potvršeni u skladu s Ustavom i objavljeni, a koji su na znazi, čine dio unutarnjega pravnog poretka Republike Hrvatske, a po pravnoj su snazi iznad zakona...".

²⁴ Zakon o međunarodnom privatnom pravu (NN 101/2017), čl. 27: "Pravo mjerodavno za izvanugovorne obveze zbog prometnih nesreća na cestama određuje se primjenom Haaške konvencije o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama od 4. svibnja 1971.".

"preklapanja" ili kolizije sa tz. Uredbom Rim II koja obvezuje RH od njezinog dana službenog pristupanja članstvu EU, odnosno od 1. 7. 2013. godine.²⁵ Preciznije, spomenuta Uredba Rim II, kao obvezujući pravni akt EU sa izravnim vertikalnim i horizontalnim učinkom u državama članicama²⁶, u skladu sa tz. principom ne-retroaktivnosti, ima prednost u primjeni pred nacionalnim kolizijskopравnim pravilima sa potpuno ili djelomično istim poljem primjene.²⁷ Međutim, Konvencija je "nadređena Uredbi Rim II budući da potonja daje prednost u primjeni onim međunarodnim ugovorima kojih su stranke u vrijeme njezina stupanja na snagu jedna ili više država članica, ako te konvencije sadržavaju kolizijska pravila za izvanugovornu odgovornost za štetu".²⁸

3. Haaška konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama iz 1971.

Kako je već spomenuto, Konvencija je dana na potpisivanje na Jedanaestom zasjedanju Haaške konferencije koje se odvijalo od 7. do 26. 10. 1968. godine, a stupila je na snagu 4. 5. 1971. godine.²⁹ Tekst Konvencije napisan je na dvama jezicima - na engleskom i francuskom - od kojih su oba podjednako autentična te su primjerci Konvencije, s jedne strane, položeni u arhivima Vlade Kraljevine Nizozemske (1 par originala), a s druge diplomatskim kanalima poslani svim državama strankama predstavljenima na Jedanaestom zasjedanju Haaške konferencije.³⁰ Također, Haaška konferencija je uz predmetnu Konvenciju donijela i spomenuti Pregled Konvencije³¹ u kojem su generalno obrazložene intencije, tj. ciljevi Konvencije, proces nastanka, polje primjene, odnosno poveznice i kategorije vezivanja te određeni istaknuti dijelovi njezina sadržaja.³²

U tom kontekstu je već na prvi pogled uočljivo da su i Konvencija i Pregled Konvencije relativno neopsežni, tj. kratki: sama Konvencija ima tek 21 članak³³, dok Pregled Konvencije ukupno ima tek nekoliko stranica.³⁴ Usporedimo li pritom predmetnu Konvenciju sa drugim

²⁵ Hoško, Tena; Zgrabljic Rotar, Dora, *op. cit.* (bilj. 16), str. 183.

²⁶ Čapeta, Tamara; Rodin, Siniša, *Osnove prava Europske unije*, Zagreb, 2011., str. 11, 60-61.

²⁷ Hoško, Tena; Zgrabljic Rotar, Dora, *loc. cit.*

²⁸ Bouček, *op. cit.* (bilj. 2), str. 745.

²⁹ *Ibid.*, str. 745.

³⁰ 19. Convention on the law applicable to traffic accidents, <https://assets.hcch.net/docs/abc969d-bac2-4ad5-bf52-flaabc0939ad.pdf>, 18.8.2022., Article 21.

³¹ Overview of the Hague Convention of 4 May 1971 on the Law Applicable to Traffic Accidents, *loc. cit.*

³² *Ibid.*

³³ 19. Convention on the law applicable to traffic accidents, *loc. cit.*

³⁴ Overview of the Hague Convention of 4 May 1971 on the Law Applicable to Traffic Accidents, *loc. cit.*

međunarodnim ugovorima iz pravne grane MPP-a, uočljivo je da se isto ili slično može reći i za njih: tako spomenuta Haaška konvencija o mjerodavnom pravu za odgovornost proizvođača za svoje proizvode iz 1973. ima 22 članka³⁵, Haaška konvencija o građanskom postupku iz 1954. ima 33³⁶, a Haaška konvencija o zaštiti djece i suradnji glede međudržavnog posvajanja iz 1993. ukupno 48 članaka.³⁷ Nasuprot tomu, usporedimo li predmetnu Konvenciju sa međunarodnim ugovorima kojima se stvara materijalno međunarodno pravo i/ili osniva kakva međunarodna organizacija, vidljivo je da su takvi međunarodni ugovori značajno opsežniji od onih kojima se stvara MPP. Tako npr. spomenuta Bečka konvencija o pravu međunarodnih ugovora iz 1969. ima 85 članaka³⁸, Konvencija Ujedinjenih naroda o ugovorima o međunarodnoj prodaji robe iz 1980. više od 100³⁹, a Čikaška konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu ima nešto manje od 100 članaka (ne računajući protokole).⁴⁰

Utoliko je iz navedenih primjera vidljivo da su instrumenti potonje skupine cca. dvostruko opsežniji pa je zaključak autorice da takva razlika u opsegu barem djelomično proizlazi iz činjenice što se spomenutim međunarodnim ugovorima iz područja MPP-a upućuje na mjerodavno pravo, dok se opsežnijim ugovorima iz potonje skupine mjerodavno pravo stvara te da su zato, očekivano, i opsežniji. Konačno, u nastavku slijedi sumarno izlaganje o strukturi Konvencije koje će biti polazna točka detaljnije analize svih bitnijih njezinih strukturnih dijelova koja će biti redom izlagana u narednim poglavljima ovog diplomskog rada.

3.1. Struktura

Što se tiče strukture Konvencije, mišljenju je autorice da je ista vrlo jednostavno koncipirana - kako je već rečeno, putem svojih ukupno 21 članka Konvencijom se u bitnome utvrđuje sljedeći sadržaj:

³⁵ Convention of 2 October 1973 on the Law Applicable to Products Liability, *loc. cit.*

³⁶ Convention on civil procedure, <https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/full-text/?cid=33e>, 16.8.2022.

³⁷ Convention on protection of children and co-operation in respect of intercountry adoption, <https://www.hcch.net/en/instruments/conventions/full-text/?cid=69>, 16.8.2022.

³⁸ Bečka konvencija o pravu međunarodnih ugovora, *loc. cit.*

³⁹ United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods, https://www.google.com/url?sa=t&rc=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwiEi_yKqsv5AhX9wQIHHYm1AJJoQFnoEAgQAQ&url=https%3A%2F%2Functral.un.org%2Fsites%2Functral.un.org%2Ffiles%2Fmedia-documents%2Functral%2Fen%2F19-09951_e_ebook.pdf&usq=AOvVaw2Un1CfWcjIeOjOMUoxLmkt, 16.8.2022.

⁴⁰ Convention on international civil aviation, https://www.icao.int/publications/Documents/7300_cons.pdf, 16.8.2022.

1. (u bitnome) osnovni cilj, tj. polje regulacije, definicije pojmova prometne nezgode i ceste te taksativno navedena područja na koja se Konvencija ne odnosi (preambula, čl. 1.-2.),
2. primjena poveznice *lex loci delicti commissi* kao temelja za utvrđenje mjerodavnog prava i iznimke od njezine primjene (čl. 3. i 4.),
3. mjerodavno pravo za odgovornost za štetu na robi koja se prevozila vozilom koje je sudjelovalo u prometnoj nezgodi, na stvarima izvan tih prijevoznih sredstava i na osobnim stvarima oštećenika izvan tih vozila te pravne činjenice koje se osobito imaju utvrditi primjenom konkretnog mjerodavnog prava, odnosno opseg primjene mjerodavnog prava (čl. 5.-8.),
4. pravo oštećenika na izravnu tužbu protiv osiguratelja odgovorne osobe pod uvjetom da je isto zajamčeno utvrđenim mjerodavnim pravom ili pravom mjerodavnim za konkretni ugovor o osiguranju (čl. 9.),
5. mogućnost odbijanja primjene mjerodavnog prava utvrđenog prema odredbama Konvencije u slučaju očite suprotnosti sa pravnim poretkom države u kojoj se isto ima primjeniti (fra. *l'ordre public*, čl. 10.),
6. primjena Konvencije neovisno o reciprocitetu (čl. 11.),
7. primjena Konvencije kod tz. nejedinstvenih pravnih poredaka (čl. 12.-14),
8. supsidijarna primjena Konvencije u slučaju da su stranke već obvezane ili u budućnosti postanu obvezane drugim specifičnim konvencijama koje sadržavaju odredbe o građanskoj izvanugovornoj odgovornosti koja proizlazi iz prometne nezgode (čl. 15),
9. pravila o pristupanju Konvenciji, čuvanju isprava o njenoj ratifikaciji, stupanju na snagu, trajanja primjene i prešutnom produženju važenja Konvencije, o mogućnosti protezanja njezine primjene na nesamoupravna područja kojima država ugovornica upravlja i o notifikaciji država ugovornica od strane Ministarstva vanjskih poslova Kraljevine Nizozemske (čl. 16-21).

Utoliko u nastavku slijedi detaljnije izlaganje o, prema mišljenju autorice, za potrebe ovog diplomskog rada najznačajnijim i najzanimljivijim dijelovima sadržaja Konvencije, redom kako su navedeni u prethodnom poglavlju (v. § 3.1. Struktura). Tako u nastavku slijedi analiza njezinog polja primjene i adresata .

3.2. Polje primjene i adresati

Kako je u prethodnom poglavlju već spomenuto, područje regulacije Konvencije precizno je određeno preambulom te čl. 1. i 2. predmetne Konvencije kojim su specificirana pitanja na koja se Konvencija primjenjuje, kao i pitanja na koja se ne primjenjuje te je definiran pojam prometne nezgode u smislu Konvencije. Tako su **glavni cilj i područje regulacije Konvencije** te pojmovi **prometne nezgode i ceste u smislu Konvencije** definirani preambulom i čl. 1. na sljedeći način:

"Države potpisnice ove Konvencije, u želji za uspostavljanjem zajedničkih odredaba o pravu primjenjivom na građansku izvanugovornu odgovornost koja proizlazi iz prometnih nezgoda, odlučile su u tom cilju zaključiti Konvenciju te su se dogovorile oko sljedećih odredaba -

Ova konvencija određuje mjerodavno pravo za građansku izvanugovornu odgovornost za prometne nezgode na cestama, bez obzira na vrstu postupka po kojem se utvrđuje ta odgovornost. **Pod prometnom nezgodom na cestama u smislu ove Konvencije smatra se** 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 za određeni broj osoba koje imaju prava da se njime koriste."⁴¹

Dakle, "glavni cilj" Konvencije bio je "usvojiti jednoobrazna kolizijska pravila za izbor mjerodavnog prava za izvanugovornu odgovornost za štetu uzrokovanu prometnim nezgodama koja će osigurati da se sporni odnos riješi jednako bez obzira na to pred sudom koje države ugovornice se o njemu raspravlja".⁴² Utoliko *Tomljenović* ističe i da se (između ostaloga i⁴³) u

⁴¹ U nedostatku službenog prijevoda Konvencije, autorica je za prijevod prvih 15. članaka Konvencije koristila materijale dostupne na stranicama Pravnog fakulteta u Zagrebu, iz sljedećeg izvora: Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama iz 1971., https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjN9vXA-vX5AhUUzYsKHcO5AosQFnoECAQQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.pravo.unizg.hr%2F_download%2Frepository%2F%255B42%255D%2FPROMETNE_NEZGODE_NA_CESTAMA_1971..doc&usg=AOvVaw3M9S1Ifcd3BFmVYVT0ZKbT, 9.2.2022. Ostale odredbe prevedene su samostalno od autorice prema izvorniku na engleskom jeziku.

⁴² *Tomljenović, Vesna*, tumačenje kolizijskih pravila međunarodnih konvencija - primjer tumačenja kolizijskih odredbi Haaške konvencije o prometnim nezgodama, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 62, br. 1-2, 2012., str. 122.

⁴³ "O tome u kojoj se mjeri nastojala osigurati provedba načela jednoobraznosti rješavanja spornih odnosa govori i odredba čl. 11. Konvencije prema kojoj se konvencijske kolizijske odredbe primjenjuju bez uvjeta reciprociteta, čime

dotičnom dijelu Konvencije očituje jedno od načela ostvarivanja specifične zadaće kolizijskih pravila⁴⁴, tz. načelo jednoobraznosti rješavanja sličnih ili istih situacija koje pretpostavlja da se pri tumačenju Konvencijske kolizijske odredbe sud treba voditi, u mjeri u kojoj je to moguće, rješenjima do kojih su došli primjenjujući istu odredbu sudovi drugih država ugovornica.⁴⁵

Nadalje, s druge strane, skup pitanja koja ostaju izvan polja primjene Konvencija definiran je nešto šire, odnosno opsežnije i to, kako je već spomenuto u prethodnom poglavlju (v. § 3.1. Struktura), taksativnim navođenjem pitanja na koja se Konvencija ne odnosi. Tako čl. 2. Konvencije glasi kako slijedi:

"Ova se konvencija ne primjenjuje: (1) na odgovornost proizvođača, prodavača, kao i popravljača vozila, (2) na odgovornost vlasnika ceste ili svake druge osobe obvezane da osigura održavanje ceste ili sigurnost korisnika, (3) na odgovornost trećih osoba, isključujući odgovornost vlasnika vozila ili naredbodavca, (4) na regresne zahtjeve između odgovornih osoba, (5) na regresne zahtjeve i subrogacije koje se odnose na osiguravatelje, (6) na zahtjeve i regresne zahtjeve što ih podnose ustanove socijalnog osiguranja, druge slične ustanove i javni automobilske garancijski fondovi, ili se ti zahtjevi podnose protiv njih, kao i na svako oslobađanje od odgovornosti predviđeno pravom koje je mjerodavno za te ustanove."

Stoga, sukladno temeljnoj definiciji MPP-a kao pravne grane unutarnjeg prava, tj. sustava pravnih pravila kojima se reguliraju privatnopravne situacije sa međunarodnim elementom⁴⁶, Konvencija propisuje način utvrđivanja mjerodavnog prava za građansku izvanugovornu odgovornost vezanu uz prometne nezgode na cesti sa međunarodnim elementom neovisno o postupku u kojem se takva odgovornost utvrđuje – što efektivno znači da će se Konvencija primjenjivati npr. "i ako bi o mjerodavnom pravu za građansku izvanugovornu odgovornost za

kolizijske odredbe Konvencije dobivaju status ujednačenog, jednoobraznog pravila" MPP-a – tako *ibid*, str. 122., bilj. 53.

⁴⁴ Osnovni je cilj kolizijskog prava koordinirati potencijalno mjerodavne pravne poretke na način koji će osigurati jednoobrazno rješavanje spornih odnosa i to tako da se isto rješavaju jednoobrazno bez obzira na to u kojoj se državi odlučuje o sporu – tako *ibid.*, str. 103.

⁴⁵ *Ibid*, str. 103, 105, 121.-122. Više o pitanjima tumačenja bit će rečeno u kasnijim poglavljima ovog diplomskog rada!

⁴⁶ Sajko, Krešimir, *op. cit.* (bilj. 22), str. 11.

štetu odlučivao i kazneni sud u adhezijskom postupku"⁴⁷, ali se neće primjenjivati na pitanja utvrđivanja mjerodavnog prava za kaznenu ili ugovornu odgovornost u prometnim nezgodama sa međunarodnim elementom.⁴⁸

Također, Konvencija će se primjenjivati i na štete izvan javne ceste nastale npr. kada vozilo sije ("sleti") sa svojega puta i ošteti ogradu ili zgradu uz prometnicu ili npr. kada vozilo u kretanju odbaci kamen s puta koji uzrokuje štetu⁴⁹, kao i na npr. odgovornost pješaka koji je kao strani turist uzrokovao prometnu nezgodu na području Republike Hrvatske dospjevši pod kotače automobila⁵⁰, ali ovdje naglašavamo da će konkretni primjeri situacija na koje se Konvencija ima primjeniti biti detaljnije izloženi i analizirani nešto kasnije.

Nastavno, mišljenje je autorice da je – sukladno navedenoj konvencijskoj definiciji prometne nezgode iz koje saznajemo i o **konvencijskim pojmovima vozila i ceste** – osobito interesantna činjenica da **konvencijski pojam vozila** obuhvaća i npr. bicikle i tricikle, invalidska kolica, a ne samo npr. vozila sa životinjskom zapregom (zaprežna kola), kao i konja s jahačem, dječja kolica na cesti ili uz cestu, prikolicu ili trokolicu bez pogona itd.⁵¹ budući da je u tom smislu **konvencijski pojam vozila** širi od pojma vozila prema nacionalnom pravu RH.

Tako se npr. prema **Zakonu o prijevozu u cestovnom prometu** pojam **vozila** proteže jedino na motorna vozila poput autobusa, osobnih vozila, prikolica i sl⁵² dok, s druge strane, **Zakon o sigurnosti prometa na cestama** pojmom **vozila** obuhvaća i motorna i nemotorna vozila namijenjena kretanju cestom, ali pritom isključuje dječja prijevozna sredstva te prijevozna sredstva na osobni ili motorni pogon za osobe sa invaliditetom ili starije osobe, ako se ista pritom ne kreću brzinom većom od brzine čovječjeg hoda.⁵³ Stoga je utoliko vidljivo da je konvencijski pojam vozila značajno širi od pojma vozila u nacionalnom pozitivnom pravu RH budući da obuhvaća

⁴⁷ Bouček, Vilim, *op. cit.* (bilj. 2), str. 746.

⁴⁸ *Ibid.*

⁴⁹ *Ibid.*, str. 748.

⁵⁰ *Ibid.*

⁵¹ *Ibid.*, str. 747, bilj. 15.

⁵² Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (pročišćeni tekst, NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21), čl. 4. t. 59: "Vozilo je autobus ili osobno vozilo koji su namijenjeni isključivo prijevozu putnika, odnosno motorno vozilo, prikolica, poluprikolica ili skup vozila koja su namijenjena isključivo za prijevoz terete, u smislu ovog Zakona."

⁵³ Zakon o sigurnosti prometa na cestama (pročišćeni tekst, NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22), čl. 2. t. 28.

npr. i dječja kolica, invalidska kolica te konja s jahačem što, prema mišljenju autorice, definitivno prelazi granice tog pojma prema svakodnevnom shvaćanju.

Također, i **konvencijski pojam ceste** je nešto širi od nacionalnog pravnog poimanja ceste prema više pozitivnih zakona RH – tako konvencijski pojam ceste obuhvaća javnu cestu, odnosno javnu prometnicu otvorenu za svakoga – dakle, javnu površinu – kao i "privatno (nejavno) područje otvoreno za određeni broj osoba koje su se njome ovlaštene služiti"⁵⁴, a, suprotno tomu, domaći pravni pojam ceste – prema već citiranom Zakonu o sigurnosti prometa na cestama – nijednom vrstom cesta ne smatra privatne površine u opisanom smislu Konvencije⁵⁵, jednako kao što to ne čini niti Zakon o cestama.⁵⁶ Pritom je mišljenje autorice kako razlika u širini definicije konvencijskog i nacionalnog pojma ceste može biti proizlazi iz činjenice da se Konvencijom uređuje materija naknade štete u prometu različitim vrstama vozila, a nacionalnim zakonom materija sigurnosti specifična cestovnom prometu, odnosno prometu motornim vozilima pa je i logično da su zato prometnice koje potonjem modalitetu prometa služe restriktivnije definirane.

Konačno, **adresati Konvencije** jesu fizičke i pravne osobe kada iste nastupaju u privatnopravnom svojstvu glede izvanugovorne odgovornosti za štetu, budući da predmetna Konvencija ne sadrži odredbe koje bi navodile na drugačiji zaključak. Utoliko je mišljenje autorice da isto vrijedi i za subjekte javnopravnog karaktera kada u odnosima unutar sadržajnog područja regulacije Konvencije nastupaju u privatnopravnom svojstvu – npr. poput slučaja kada službena osoba upravljajući motornim vozilom u vlasništvu svoje države u drugoj državi izazove prometnu nesreću sudarom sa vozilom državljana treće države.

3.3. Mjerodavno pravo i opseg njegove primjene

Pitanje utvrđivanja mjerodavnog prava za privatnopravne situacije sa međunarodnim elementom koje ulaze u Konvencijino područje regulacije središnjeg je karaktera i njezina je osnovna svrha. Općenito govoreći, MPP u užem smislu kao pravna grana prije svega odgovara na pitanje mjerodavnog prava u konkretnom slučaju i pritom do odgovora dolazi trima osnovnim metodama: 1) kolizijskim pravilima tj. kolizijskopravnom metodom, 2) pravilima neposredne

⁵⁴ Bouček, Vilim, *op. cit.* (bilj. 2), str. 747.

⁵⁵ Zakon o sigurnosti prometa na cestama, *op. cit.* (bilj. 53), čl. 2. t. 1-8.

⁵⁶ Zakon o cestama (pročišćeni tekst, NN 84/11, 22/13, 54/13, 148/13, 92/14, 110/19, 144/21), čl. 2. t. 1.-6.

primjene⁵⁷ i 3) metodom posebnih materijalnih pravila⁵⁸ te pritom treba naglasiti da potonje dvije metode dopunjuju, odnosno isključuju prvonavedeno kolizijskopravno upućivanje.⁵⁹ Tako, u bitnome, možemo reći da kolizijskopravna pravila određuju koje će se od više različitih materijalnih prava (različitih država) primjeniti na pravnu situaciju koja ima vezu s pravima više država⁶⁰. Pritom primjere nalazimo u odredbama pozitivnog Zakona o međunarodnom privatnom pravu⁶¹ (dalje u tekstu: **ZMPP**), od derogacije ZMPP-om 2019. opsoletnog Zakona o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima⁶² (dalje u tekstu: **ZRSZ**) te same Konvencije, kako će u nastavku izlaganja biti jasno prikazano. Međutim, u skladu sa područjem interesa ovog diplomskog rada i budući da Konvencija mjerodavno pravo utvrđuje samo kolizijskopravnom metodom, daljnje će izlaganje biti ograničeno samo na kolizijskopravnu metodu u kontekstu Konvencije te će ostale metode utvrđivanja mjerodavnog prava unutar pravne grane MPP-a biti izostavljene.

Tako, kako je već spomenuto, Konvencija osnovni cilj utvrđivanja mjerodavnog prava za izvanugovornu odgovornost koja proizađe iz prometne nesreće s međunarodnim elementom rješava kolizijskopравnim pravilima što je vidljivo već iz odredaba čl. 3.-6. kojima se primarno utvrđuje mjerodavnost prava države na čijem teritoriju se prometna nesreća dogodila (lat. *lex loci*

⁵⁷ Npr. Pomorski zakonik (pročišćeni tekst, NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19), čl. 977. st. 2.

⁵⁸U tom smislu, Profesor emeritus Sajko analizirao je i "posebna materijalna pravila kojima se uređivao položaj stranaca u tadašnjoj Jugoslaviji", što je "značajno za teoriju općeg dijela međunarodnoga privatnog prava po tome što prihvaća postojanje posebnih materijalnih pravila, kao jedne od metoda uređivanja privatnopravnih situacija s međunarodnim obilježjem, te argumentirano znanstveno razrađuje njezinu primjenu. Na taj način profesor Sajko prihvaća stav koji je izvorno postavio Neuhaus, prema kojem međunarodno privatno pravo osim kolizijskih pravila obuhvaća i posebna materijalna pravila" – tako Sikirić, Hrvoje, In honorem Krešimir Sajko, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 62, br. (1-2) 7-22, 2012., str. 11. Utoliko proizlazi da stajalište koje tzv. posebna materijalna pravila svrstava među jednu od metoda MPP-a nije bilo oduvijek prihvaćeno. Primjere takvih posebnih materijalnih pravila nalazimo npr. u čl. 8, 9. st. 1. i 11. st. 1. Bernske konvencije za zaštitu književnih i umjetničkih djela iz 1886. koja obvezuje i RH temeljem notifikacije o sukcesiji od 28. 7. 1992. – tako Bernska konvencija za zaštitu književnih i umjetničkih djela, https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwia4dqz0tD5AhUhlYsKHeV4AaoQFnoECAUQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.dziv.hr%2Ffiles%2Ffile%2Fzakonodavstvo%2Fmedjunarodni%2Fbernska_konvencija.pdf&usg=AOvVaw0FcdEth2iXYXcMRHv0VreQ, 18.8.2022., a također i Sajko, Krešimir, *op. cit.* (bilj. 22), str. 285. i WIPO-Administered Treaties, Contracting Parties Berne Convention (Total Members: 181), https://wipolex.wipo.int/en/treaties/ShowResults?search_what=C&treaty_id=15, 19.8.2022.

⁵⁹ Sajko, Krešimir, *op. cit.* (bilj. 22), str. 277.

⁶⁰ *Ibid.*, str. 85.

⁶¹ Zakon o međunarodnom privatnom pravu (NN 101/17), čl. 17. I 27.

⁶² Zakon o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima (pročišćeni tekst, NN 53/91, 88/01), čl. 15. st. 1.

delicti commissi)⁶³, a pod točno određenim uvjetima i supsidijarna mjerodavnost **prava države registracije vozila**⁶⁴, odnosno prava države u kojem je vozilo uobičajeno smješteno.⁶⁵ Također, uvjetnom se kolizijskom normom čl. 9. st. 1. Konvencije propisuje mjerodavnost prava koje regulira ugovor osiguranju štetnika iz prometne nezgode kako ga/ju definira Konvencija u kontekstu oštećenikovog eventualnog prava na izravnu tužbu (lat. *actio directa*).⁶⁶ Nadalje, iako čitava konvencija sadrži samo kolizijska pravila, postoji jedna konvencijska odredba Konvencije koja, na prvi pogled, nalikuje pravilu neposredne primjene – radi se o odredbi čl. 7. Konvencije koji glasi kako slijedi:

"Bez obzira na mjerodavno pravo koje se primjenjuje pri određivanju odgovornosti, uzimaju se u obzir prometna i sigurnosna pravila što su na snazi u mjestu i u vrijeme prometne nezgode."

Dotična odredba čl. 7. Konvencije, međutim, nije pravilo neposredne primjene već standardno kolizijsko pravilo kojim se ponovno upućuje na mjerodavnost, točnije dužnost "uzimanja u obzir" prava zemlje mjesta prometne nezgode koje je utvrđivalo prometna i sigurnosna pravila na snazi u mjestu i u vrijeme prometne nezgode. U tom kontekstu je također mišljenje autorice da se dotičnom odredbom čl. 7. Konvencije ponovno na izvjesni način ističe važnost utvrđivanja mjerodavnog prava putem *lex loci delicti commissi* kao temeljne poveznice Konvencije čak i tada kada se prema supsidijarnim kolizijskim pravilima iste te Konvencije propisuje mjerodavnost prava države registracije vozila ili prava države u kojoj je vozilo uobičajeno smješteno.⁶⁷

Također, Konvencija sadrži i jedno nesamostalno kolizijsko pravilo namijenjeno kontroli primjene samostalnih kolizijskih pravila, a radi zaštite nacionalnog pravnog poretka. Budući da slične odredbe sadrži i ZMPP, u nastavku navodimo dotične članke Konvencije i ZMPP-a u interesu analize, odnosno međusobnog razgraničenja - tako čl. 10. Konvencije (t. 1.) te čl. 27. (t. 2.) i čl. 12. ZMPP-a (t. 3.) glase kako slijedi:

⁶³ Konvencija, *op. cit.* (bilj. 30), čl. 3.

⁶⁴ *Ibid.*, čl. 4.-5.

⁶⁵ *Ibid.*, čl. 6.

⁶⁶ *Ibid.*, čl. 9.

⁶⁷ *Ibid.*, Article 4.-6.

1. "Primjena prava koje je mjerodavno na osnovi ove konvencije može se odbiti samo ako je ono očito protivna javnom poretku."
2. "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."
3. "Ne primjenjuju se pravila prava strane države mjerodavnog prema odredbama ovoga Zakona ako bi učinak njihove primjene bio očito protivan javnom poretku Republike Hrvatske."

Dakle, slijedom navedenog je vidljivo kako Konvencija državama potpisnicama daje pravo odbiti primjenu konvencijskih rješenja glede utvrđivanja mjerodavnog prava ako bi rješenje do kojeg bi takvom praksom došlo bilo "očito protivno javnom poretku" RH. Stoga, budući da ZMPP upućuje na mjerodavnost Konvencije u čl. 27. i da je Konvencija kao međunarodni ugovor pravni izvor nadzakonske pravne snage,⁶⁸ na predmetnu se materiju prometnih nezgoda s međunarodnim elementom u opisanom slučaju neće primjenjivati odredba čl. 12. ZMPP-a, već samo spomenuta klauzula javnog poretka iz čl. 10. Konvencije, dok će se klauzula javnog poretka iz čl. 12. ZMPP-a primjenjivati samo na materiju koja nije uređena Konvencijom ili kakvim drugim pravnim instrumentom jače pravne snage.

Što se tiče **opsega primjene mjerodavnog prava**, u ovoj fazi našeg izlaganja dovoljno je reći da su (kako je već spomenuto u § 3.1. Struktura⁶⁹) čl. 8. predmetne Konvencije nabrojane pravne činjenice koje se osobito imaju utvrditi primjenom konkretnog mjerodavnog prava, odnosno "pitanja koja ulaze opseg primjene mjerodavnog prava", ali pritom naglasiti i da takvo nabranje nije taksativnog karaktera.⁷⁰ Dakle, sudac-primjenjivač Konvencije ovlašten je mjerodavno pravo aplicirati i na druga pitanja ako to ocijeni adekvatnim.⁷¹ Konačno, u sljedećim će se potpoglavljima ovog diplomskog rada detaljnije i specifično izložiti i analizirati sve poveznice kojima Konvencija utvrđuje mjerodavno pravo, kao i pitanja primjene Konvencije u tz. nejedinstvenim pravnim porecima i spomenute kolizije, odnosno regulatornog preklapanja predmetne Konvencije sa Uredbom Rim II.

⁶⁸ Ustav Republike Hrvatske, *op. cit.* (bilj. 23), čl. 134.

⁶⁹ V. *supra!*

⁷⁰ Puljko, Vjekoslav; Macko, Martina, *op. cit.* (bilj. 9), str. 712.

⁷¹ *Ibid.*

3.3.1. *Lex loci delicti commissi*

Pojam poveznice u MPP-u jedan je od dvaju temeljnih pojmova vezanih uz kolizijskopravnu metodu utvrđivanja mjerodavnog prava. Tako se samostalno kolizijsko pravilo (vrsta kolizijskih pravila kojom se direktno upućuje na konkretno mjerodavno pravo)⁷² sastoji od tz. kategorije vezivanja s jedne i od poveznice s druge strane.⁷³

Pritom je **kategorija vezivanja** okvirni ili skupni pojam apstraktnih životnih odnosa, pravnih činjenica, situacija ili odnosa koji se podvrgavaju određenom mjerodavnom pravu.⁷⁴ Dakle, drugim riječima, kategorijom vezivanja odgovara se na pitanje "za što, tj. za koju pravno reguliranu situaciju tražimo mjerodavno pravo?". Nasuprot tomu, **poveznica** je pravna činjenica, ugovorna odredba ili pravni pojam koji upućuje na mjerodavno pravo koje se ima primjeniti na predmetnu kategoriju vezivanja.⁷⁵ Odnosno, slijedom navedenog proizlazi da se poveznicom daje odgovor na pitanje "koje pravo je mjerodavno za tu pravno reguliranu situaciju?" bez da se neposredno prenosi sadržaj tako utvrđenog mjerodavnog prava.

Stoga, primjenimo li takvo poimanje pojmova kategorije vezivanja, odnosno poveznica na **konkretan primjer predmetne Konvencije u cjelini**, proizlazi da bi, uvjetno rečeno, opća **kategorija vezivanja** cijele Konvencije bila izražena čl. 1. iste i to kao građanska izvanugovorna odgovornost koja potječe iz prometne nezgode kako ju definira Konvencije i to bez obzira na karakter postupka u kojem se takva odgovornost utvrđuje.⁷⁶ Nasuprot tomu, za Konvenciju je od temeljne važnosti **poveznica** određena čl. 3. Konvencije: pravo države mjesta prometne nezgode iz koje dotična izvanugovorna odgovornost proizlazi⁷⁷, odnosno *Lex loci delicti commissi* budući da se prije svega njezinom primjenom utvrđuje mjerodavno pravo za izvanugovornu odgovornost koja proizlazi iz prometnih nezgoda na cestama sa međunarodnim elementom.

Općenito govoreći, kako navodi Čolović, predmetna je poveznica *Lex loci delicti commissi* u relativno širokoj, odnosno uobičajenoj primjeni u području izvanugovorne odgovornosti za štetu sa elementom inozemnosti (tj. međunarodnim elementom) te se čak može reći da u tom području

⁷² Sajko, Krešimir, *op. cit.* (bilj. 46), str. 94

⁷³ *Ibid.*, str. 98.

⁷⁴ *Ibid.*

⁷⁵ *Ibid.*, str. 99.

⁷⁶ Konvencija, *op. cit.* (bilj. 30), čl. 1

⁷⁷ *Ibid.*, čl. 3.

pravne regulacije poveznica osnovnog karaktera⁷⁸, što je slika u koju se jasno uklapa i primjer predmetne Konvencije. Pritom, primjena *Lex loci delicti commissi* nije uvijek teoretski i prekično jednostavna kao što je vidljivo i na primjeru tz. distancijskih delikata⁷⁹ i primjene načela ubikviteta koje bi omogućavalo izbor između prava mjesta gdje je izvršena štetna radnja (lat. *lex loci actus*), odnosno prava mjesta gde je nastupila štetna posljedica (lat. *lex loci damni*).⁸⁰ Međutim, budući da načelo ubikviteta nije od važnosti ako se oba spomenuta mjesta nalaze u istoj državi⁸¹, a da, s druge strane, cestovne prometne nezgode "gotovo nikad nisu distancijski delikti"⁸², takva problematika redovito neće ulaziti u predmetno područje interesa ovog diplomskog rada te je na ovom mjestu spomenuta radi davanja općeg konteksta kojem pripada predmetna poveznica *Lex loci delicti commissi*.

Konačno, poveznica *Lex loci delicti commissi* u predmetnoj je Konvenciji konkretno izražena, tj. propisana spomenutim čl. 3. iste, pri čemu iz izričaja dotičnog članka jasno proizlazi kako nema mjesta primjeni tz. instituta uzvrata i upućivanja (fra. *renvoi*) budući da se uvijek ima primjeniti pravo mjesta prometne nesreće ako posebno kolizijsko pravila ne određuje drugačije.⁸³ Tako čl. 3. Konvencije glasi kako slijedi:

"Mjerodavno pravo je unutarnje pravo države gdje se prometna nezgoda dogodila."

U nastavku izlaganja slijedi analiza jedne od iznimaka od pravila izraženog citiranim čl. 3. predmetne Konvencije koje dovode do primjene drugih poveznica prilikom utvrđivanja mjerodavnog prava - poveznice prava mjesta registracije.

⁷⁸ Čolović, Vladimir, Problem određivanja merodavnog prava po *lex loci delicti commissi*, Strani pravni život vol. 1, 2010., str. 105.-106.

⁷⁹ Distancijski delikti kao posebna vrsta delikata prvi put se u europskoj pravnoj praksi spominju presudom u predmetu Bier, odnosno presudom *Handelskwekerij G. J. Bier B. V. v Mines de Potasse d'Alsace SA, C-21/76*, EU:C:1976:166, te predstavljaju "građanskopravne delikte u kojima se mjesto počinjenja štetne radnje (lat. *locus actus*) i mjesto gdje je štetna posljedica nastupila (lat. *locus damni*) te mjesto nastanka daljnje štete, odnosno neizravne (indirektne štete, nalaze u različitim državama" – Tako, Bouček, Vilim, Uredba Rim II - komunitarizacija europskog međunarodnog deliktneog prava - drugi dio: opće poveznice deliktneog statuta uredbe Rim II i harmonizacija hrvatskog MPP-a, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 45, br. 3, 2008., str. 491. te Rajko, Paolo, Distancijski delikt u europskom međunarodnom privatnom pravu, <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:118:176548>, 24.8.2022., str. 2., bilj. 1. i str. 6.

⁸⁰ Čolović, Vladimir, *op.cit.* (bilj. 78), str. 107.

⁸¹ *Ibid.*

⁸² Bouček, Vladimir, *op. cit.* (bilj. 2), str. 769.

⁸³ Puljko, Vjekoslav, Macko, Martina, *op. cit.* (bilj. 9), str. 710.

3.3.2. Pravo mjesta registracije vozila

Kako navode *Puljko* i *Macko*, iako se poveznica *Lex loci delicti commissi* danas više ne smatra "apsolutno prikladnom" za utvrđivanje mjerodavnog prava primjenjivog na sve izvanugovorne obveze s međunarodnim elementom⁸⁴, ono se u RH temeljem Konvencije primjenjuje kao opće kolizijsko pravilo, odnosno temeljna poveznica za prometne nezgode s međunarodnim obilježjem, dok se u području izvanugovorne građanske odgovornosti za druge štete primjenjuje usporedno s poveznicom *lex loci damni* prema Uredbi Rim II kako će biti izloženo kasnije.⁸⁵ U tom smislu se, kako navode *Puljko* i *Macko*, nedostaci dotične poveznice (temeljne u Konvenciji) korigiraju nekolicinom drugih poveznica⁸⁶ koje kao *lex specialis* mogu doći u obzir. Jedna od takvih je i poveznica prava mjesta registracije (vozila koje je sudjelovalo u prometnoj nezgodi – također poznato i kao *lex tabuli*⁸⁷) – poveznica do čije primjene će doći (nakon *Lex loci delicti commissi*) komparativno najčešće.⁸⁸

Općenito govoreći i kako navode *Puljko* i *Macko*, odredbe kojima se predviđa primjena prava države registracije rezultat su nastojanja pronalaska prava najbliže, odnosno najuže veze za slučajevne nezgode sa međunarodnim obilježjem.⁸⁹ Sukladno tomu i u kontekstu predmetne Konvencije, da bi došlo do primjene prava mjesta registracije vozila, potrebno je da postoji očita veza između vozila ili osobe koja se nalazila izvan vozila i države čije bi pravo bilo mjerodavno umjesto *lex loci delicti commissi* (dakle, potrebno je da vozila ili osobe koje su sudionici nesreće imaju redovno boravište u istoj zemlji).⁹⁰ Takva je regulacija u predmetnoj Konvenciji opisana njezinim čl. 4. koji u cijelosti glasi kako slijedi:

"Uz iznimke iz članka 5., odstupa se od članka 3. u slijedećim slučajevima:

- a. Ako je samo jedno vozilo sudjelovalo u prometnoj nezgodi i ako je registrirano u nekoj drugoj državi, osim one na teritoriju koje se dogodila prometna nezgoda, unutrašnje pravo države registracije primjenjuje se na odgovornost:

⁸⁴ Puljko, Vjekoslav, Macko, Martina, *loc. cit.*

⁸⁵ V. § 5.1. Razgraničenje s Uredbom Rim II!

⁸⁶ Puljko, Vjekoslav, Macko, Martina, *loc. cit.*

⁸⁷ Hoško, Tena; Zgrabljic Rotar, Dora, *op. cit.* (bilj. 16), str. 190.

⁸⁸ Puljko, Vjekoslav, Macko, Martina, *loc. cit.*

⁸⁹ *Ibid.*, str. 714.

⁹⁰ *Ibid.*, str. 710.

- prema vozaču, posjedniku, vlasniku ili svakoj drugoj osobi koja polaže neko pravo na vozilo, bez obzira na njihovo redovno boravište,
- prema oštećenome koji je bio putnik, ako se njegovo redovno boravište nalazi u nekoj drugoj državi osim one na teritoriju koje se dogodila prometna nezgoda,
- prema oštećenome koji se nalazio na mjestu prometne nezgode izvan vozila, ako je imao svoje redovno boravište u državi registracije vozila.

Ako je bilo više žrtava, mjerodavno pravo određuje se posebno za svakog od njih.

- Kad je više vozila uključeno u prometnu nezgodu, odredbe koje su navedene pod a) primjenjuju se samo ako su sva vozila registrirana u istoj državi.
- Ako su osobe koje su se nalazile izvan jednoga ili više vozila na mjestu prometne nezgode, učestvovala u prometnoj nezgodi, odredbe pod a) i b) primjenjuju se samo ako su te osobe imale redovno boravište u državi registracije. To vrijedi i u slučaju kad su te osobe oštećene prometnom nezgodom."

Pritom je važno istaknuti da će se, u situaciji kada je ozlijeđeno više osoba od kojih jedna žrtva ima redovno boravište u zemlji registracije vozila, a druga ne, mjerodavno pravo prema prvoj utvrditi primjenom poveznice *lex tabuli*, a prema drugoj osobi primjenom poveznice *Lex loci delicti commissi*.⁹¹ Dakle, Konvencija očito prihvaća i kombinaciju spomenutih dviju poveznica na način kojim se, prema mišljenju autorice, ponovno ističe temeljni karakter poveznice *Lex loci delicti commissi*⁹², a čiji se odnos u primjeni sa potonjom poveznicom mjesta registracije vozila može opisati onim općega prema posebnom, tj. pravnim načelom *lex specialis derogat legi generali*.

Nadalje, za specifičan odnos poveznica *Lex loci delicti commissi* i prava mjesta registracije vozila važan je i čl. 5. Konvencije koji regulira sljedeće situacije:

- 1) štete na stvarima unutar vozila koje pripadaju putniku ili su mu povjerene,
- 2) štete na drugim stvarima u tom vozilu,
- 3) štete na stvarima izvan tog ili drugih vozila i

⁹¹ Puljko, Vjekoslav, Macko, Martina, *op. cit.* (bilj. 9), str. 711.

⁹² *Ibid.*, str. 712.

4) štete na osobnim stvarima žrtve izvan tog ili drugih vozila.

Kako će u nastavku biti izloženo, čl. 5. Konvencije, prema mišljenju je autorice samo dodatan primjer ranije postavljene i oprimgjerene teze kojom se tvrdi da su odredbe kojima se propisuje primjena poveznice *Lex loci delicti commissi* spram odredaba koje propisuju primjenu poveznice prava države registracije vozila u odnosu *lex generalis* i *lex specialis*. Tako čl. 5. Konvencije u cijelosti glasi kako slijedi:

"Pravo koje je mjerodavno na osnovi članaka 3. i 4. na odgovornost prema putniku koji je oštećen, uređuje odgovornost za štetu na stvarima u vozilu koje pripadaju putniku ili su mu bile povjerene.

Pravo koje se primjenjuje na osnovi članaka 3. i 4. na odgovornost prema vlasniku vozila uređuje odgovornost za štetu na stvarima koje se prevoze u vozilu, osim stvari utvrđenih prethodnim stavkom.

Pravo koje se primjenjuje na odgovornost za štetu na stvarima koje se nalaze izvan jednog ili više vozila, je unutrašnje pravo države na čijem se području dogodila prometna nezgoda.

Međutim, odgovornost za štetu nanesenu osobnim stvarima oštećenoga koje se nalaze izvan jednog ili više vozila, uređuje unutrašnje pravo države registracije, ako se to pravo primjenjuje na odgovornost prema oštećenome po članku 4."

Nastavno na to, istom kontekstu pripada i čl. 6. Konvencije koji regulira situacije 1) vozila bez registracije, 2) vozila sa višestrukom registracijom i 3) situacije u kojima ni vlasnik ni posjednik ni vozač vozila nemaju redovno boravište u državi registracije. Predmetni **članak 6. Konvencije** glasi kako slijedi:

"Za vozila koja nisu registrirana ili koja su registrirana u više država primjenjuje se, umjesto prava države registracije, pravo države u kojoj su redovito smještene. To se isto primjenjuje ako vlasnik, posjednik ili vozač nemaju u vrijeme prometne nezgode svoje redovno boravište u državi registracije."

Dakle, slijedom navedenog proizlazi sljedeći niz stvari. **Prvo, ako je u prometnoj nezgodi sudjelovalo samo jedno vozilo**, odgovornost za štete na stvarima unutar vozila koje pripadaju

putniku ili su mu povjerene prosuđuje prema pravu države registracije tog vozila samo ako je **1)** to vozilo registrirano u državi koja nije država mjesta prometne nezgode i ako je **2)** redovno boravište putnika kojem stvari pripadaju ili su povjerene izvan države mjesta prometne nezgode. **Ako je više vozila sudjelovalo** u prometnoj nezgodi, dodatan uvjet za primjenu prava države registracije je taj da su sva registrirana u istoj državi. Ako **vozilo nije registrirano ili je registrirano u više država ili ako ni vlasnik ni posjednik ni vozač vozila nemaju redovno boravište u državi registracije**, primjenit će se **pravo države u kojoj je vozilo uobičajeno smješteno**. U svim drugim slučajevima primjenjuje se *Lex loci delicti comissi*.⁹³

Drugo i slično prethodnome, ako je u **prometnoj nezgodi sudjelovalo samo jedno vozilo, odgovornost za štetu na drugim stvarima u tom vozilu** također se prosuđuje prema pravu mjesta registracije tog vozila samo ako je to vozilo registrirano u državi koja nije država mjesta prometne nezgode.⁹⁴ **Ako je, pak, više vozila sudjelovalo** u prometnoj nezgodi, dodatan uvjet za primjenu prava države registracije je taj da su sva registrirana u istoj državi. Ponovno, ako vozilo **nije registrirano ili je registrirano u više država ili ako ni vlasnik ni posjednik ni vozač vozila nemaju redovno boravište u državi registracije**, primjenit će se **pravo države u kojoj je vozilo uobičajeno smješteno**, dok se u svim drugim slučajevima primjenjuje *Lex loci delicti comissi*⁹⁵ koji je uvijek mjerodavan i za **odgovornost za štetu na stvarima izvan tog ili drugih vozila**.

Treće, odgovornost za štetu na osobnim stvarima žrtve izvan tog ili drugih vozila prosuđuje prema pravu države registracije tog vozila ako je 1) sva vozila koja su sudjelovala u prometnoj nezgodi registrirana u državi koja nije država mjesta te prometne nezgode i 2) ako je redovno prebivalište putnika u državi različitoj od države mjesta nesreće.⁹⁶ Također, ako vozila koja su sudjelovala u prometnoj nezgodi **nisu registrirana ili su registrirana u više država ili ako njihov ni vlasnik ni posjednik ni vozač nemaju redovno boravište u državi registracije**, primjenit će se **pravo države u kojoj je vozilo uobičajeno smješteno**, dok će se u drugim slučajevima primjeniti *Lex loci delicti comissi*.⁹⁷ Stoga je, slijedom svega navedenog u ovom

⁹³ Konvencija, *op. cit.* (bilj. 30), čl. 5.

⁹⁴ *Ibid.*

⁹⁵ *Ibid.*

⁹⁶ *Ibid.*

⁹⁷ *Ibid.*

poglavlju jasno vidljivo kako poveznica prava države u kojoj se prometna nezgoda dogodila doista ima središnju poziciju u predmetnoj Konvenciji.

Također, u izloženim iznimnim slučajevima reguliranim čl. 6. Konvencije, vidljiva je i primjena **prava države u kojoj je vozilo uobičajeno smješteno** koje, prema mišljenju autorice, asocira, ali je ipak različito od poveznice prava države uobičajenog (tj. redovnog) boravišta, odnosno *Lex loci firmæ habitationis*. Tako su neke od razlika među njima okolnost da se prva odnosi na stvar, a druga na fizičku osobu, da *Lex loci firmæ habitationis* ima daleko veći značaj u suvremenom MPP-u, dužu povijest razvoja⁹⁸ i da je nacionalnim pravom RH jasno definirana čl. 5. ZMPP-a⁹⁹, što se ne može reći i za poveznicu prava države u kojoj je vozilo uobičajeno smješteno. Tako **čl. 5. ZMPP-a poveznicu uobičajenog boravišta** definira na sljedeći način:

"U smislu ovoga Zakona, uobičajeno boravište je mjesto u kojemu fizička osoba pretežno živi bez obzira na to je li njezin boravak ili nastanjenje u tom mjestu registriran ili dozvoljen. Pri utvrđivanju uobičajenog boravišta valja osobito uzeti u obzir okolnosti osobne ili poslovne prirode koje ukazuju na trajne veze osobe s tim mjestom ili njezinu namjeru da takve veze uspostavi."

S druge strane, poveznica **prava države uobičajenog boravišta definirana je također i u kontekstu europskog MPP-a kada je Europski sud u presudi Swaddling iz 1999. uobičajeno boravište definirao kao** mjesto koje je fizička osoba s očitovanom namjerom izabrala za stalno i uobičajeno središte svojih životnih interesa.¹⁰⁰ Stoga utoliko jasno proizlazi da se dotične dvije poveznice, usprkos određenim sličnostima, moraju jasno razlikovati, a nikako poistovjećivati. U narednom poglavlju prelazimo na istovrsnu analizu poveznice prava mjerodavnog za ugovor o osiguranju koja se predmetnom Konvencijom propisuje samo u uskom krugu slučajeva povezanih sa pravom izravne tužbe (lat. *actio directa*) oštećenika prema osiguratelju štetnika.

3.3.3. Pravo mjerodavno za ugovor o osiguranju i oštećenikova *actio directa*

Kako je prethodno spomenuto u §3.3.2. pravo mjesta registracije, do primjene prava države mjesta sklapanja ugovora o osiguranju (vozila) štetnika može doći samo u jednom slučaju koji

⁹⁸ Bouček, Vilim, Uobičajeno boravište u hrvatskom međunarodnom privatnom pravu, Zbornik Pravnika fakulteta u Zagrebu, vol. 65, br. 6., 2015., str. 887.-888.

⁹⁹ ZMPP, *op. cit.* (bilj. 24), čl. 5.

¹⁰⁰ Bouček, Vilim, *op. cit.* (bilj. 98), str. 904.

uređuje čl. 9. Konvencije. Preciznije, do primjene prava mjerodavnog za sklopljeni ugovor o osiguranju štetnika od odgovornosti prema oštećeniku iz prometne nezgode – i to ili za štetu na njegovim stvarima, ili za tjelesnu ozljedu koju je pretrpio u njoj – može doći samo u kontekstu oštećenikova prava na izravnu tužbu protiv osiguratelja dotičnog štetnika.

Što se tiče utvrđivanja mjerodavnog prava, u dotičnom čl. 9. Konvencije vidljiva je svojevrsna kombinirana primjena triju različitih poveznica pa tako u obzir teoretski dolaze *Lex loci delicti commissi*, pravo države registracije vozila ili *lex tabuli*, pravo države u kojoj je vozilo uobičajeno smješteno i, konačno, pravo mjerodavno za ugovor o osiguranju. Pritom, iako se čl. 9. Konvencije izravno tiče i poveznice prava države registracije vozila, autoričin je izbor bio obraditi ga u zasebnom (ovom), a ne u prethodnom poglavlju radi preglednosti i stava o bližoj sadržajnoj povezanosti tog dijela Konvencije sa pitanjem oštećenikova prava na izravnu tužbu, odnosno poveznicom prava mjerodavnog za ugovor o osiguranju.

No, u opisanom kontekstu je utoliko nužno najprije jasno odrediti pojam, odnosno pravni institut izravne tužbe. Tako u bitnome možemo reći da izravna tužba (lat. *actio directa*) predstavlja tužbu oštećenog trećeg subjekta koju isti podiže izravno protiv štetnikovog osiguratelja, umjesto protiv štetnika.¹⁰¹ Pritom je zanimljivost dotičnog instituta u njegovoj očitaj suprotnosti široko ukorijenjenom pravnom principu ograničenja obveznog djelovanja ugovora na ugovorne stranke, izraženog još pravilom antičkog rimskog prava koje ugovor određuje kao *ius inter partes*, odnosno *res inter alios acta* sa stanovišta (bilo koje, pa i oštećene) treće osobe, a koje je široko prihvaćeno u kontinentalnoeuropskom pravnom krugu kojem pripada i RH.¹⁰² Jednostavnije rečeno, institutom izravne tužbe oštećeniku se daje pravo tužiti štetnikovog osiguratelja iako isti s njim nije ni u kakvom ugovornom odnosu, a što se redovito objašnjava potrebom efektivnije zaštite oštećenika, odnosno pojednostavljivanjem, ubrzanjem i povećanjem izvjesnosti njegova namirenja koje je posljedica prava na izravnu tužbu.¹⁰³ Tako definiran institut *actio directa* uobičajen je u pravu osiguranja, kao npr. u kontekstu pomorskog prometa i zaštite odnosnog okoliša¹⁰⁴,

¹⁰¹ Vincenca Padovan, Adriana, Direct action of a third party against the insurer in marine insurance with a special focus on the developments in Croatian law, *Poredbeno pomorsko pravo*, vol. 42, br. 157, 2003., str. 35. i 37.

¹⁰² *Ibid.*, str. 37.

¹⁰³ *Ibid.*

¹⁰⁴ Pospišil, Marija, stupanje na snagu Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora brodskim gorivom, 2001., *Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu*, vol. 58, br. 5, 2008., str. 1222.

prometnih nesreća u međunarodnom cestovnom prometu¹⁰⁵, nacionalnom pomorskom, cestovnom i zračnom prometu prema Zakonu o obveznim osiguranjima u prometu¹⁰⁶ te u prometu željeznicom¹⁰⁷ i dr.

Stoga se, prema Konvenciji, način utvrđivanja prava mjerodavnog za oštećenikovu izravnu tužbu glede koje je pasivno legitimiran oštećenikov osiguratelj, u bitnome može objasniti na sljedeći način. Prije svega, primjenjuje se *lex loci delicti commissi*, osim ako odredbama čl. 4. ili 5. Konvencije nije određena primjena *lex tabuli*, odnosno u prava države u kojem je vozilo uobičajeno smješteno ako se odredba o *lex tabuli* ne može primjeniti. Ako se niti jednim od tih mjerodavnih prava *actio directa* ne jamči oštećeniku, on će ga imati ako mu je zajamčeno pravom mjerodavnim za sklopljeni ugovor o osiguranju. Preciznosti radi, **čl. 9. Konvencije** u cijelosti glasi kako slijedi.

"Oštećene osobe imaju pravo izravne tužbe protiv osiguravatelja odgovorne osobe, ako im takvo pravo priznaje pravo koje se primjenjuje na osnovi članaka 3., 4. ili 5.

Ako pravo države registracije, koje se primjenjuje na osnovi članaka 4. ili 5. ne predviđa to pravo, ono se ipak može ostvariti ako ga utvrđuje unutrašnje pravo države u kojoj se je dogodila prometna nezgoda.

Ako nijedno od tih prava ne utvrđuje takvo pravo na tužbu, ono se može ostvariti ako ga predviđa pravo koje je mjerodavno za ugovor o osiguranju."

Pritom je bitno naglasiti kako se poveznica prava mjerodavnog za ugovor o osiguranju može, ali ne mora nužno odnositi na pravo države u kojoj je ugovor o osiguranju sklopljen (lat. *lex loci contractus*), budući da je *questio facti* odredaba konkretnog ugovora koje su pravo stranke tog ugovora odredile kao mjerodavno za (konkretnu) prometnu nezgodu s međunarodnim elementom (lat. *lex autonomiae*). Stoga, slijedom svega dosad izloženog, u sljedećem poglavlju prelazimo na

¹⁰⁵ Vyshka, Klea, Direct actions against insurers in cross-border traffic accidents in an europeanised private international law – what protection for the injured parties?, *Pravni vjesnik*, vol. 36, br. 3-4, 2020., str. 140.

¹⁰⁶ Zakon o obveznim osiguranjima u prometu (pročišćeni tekst, NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14), čl. 11. st. 1.

¹⁰⁷ Barun, Mara, Odgovornost željezničkog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika nakon ulaska republike hrvatske u europsku uniju Poredbeno pomorsko pravo, vol. 52, br. 167, 2013., str. 198.

analizu konvencijskih odredaba koje reguliraju pitanje utvrđivanja mjerodavnog prava u slučajevima tzv. nejedinstvenih pravnih poredaka, tj. *de facto* pravnih poredaka sastavljenih država.

3.3.4. Nejedinstveni pravni poretci

Prema mišljenju autorice, pojam nejedinstvenih pravnih poredaka u bitnome se može definirati kao pravno uređenje onih država na čijem području ne vrijedi isti pravni poredak (tj., uvj. rečeno, "jedno pravo") za sve adresate, već jedan "opći" (u primjeni na čitavom teritoriju i za sve adresate) te jedan ili više "posebnih" (u primjeni ograničenoj po personalnom ili teritorijalnom kriteriju i sa varijabilnim stupnjem različitosti spram "općeg". U prilog takvoj definiciji govori i *Sajko* navodeći da kod nejedinstvenih pravnih poredaka naprsto na teritoriju "...nekih država postoji više pravnih poredaka" i da je podjela koja određuje primjenu konkretnog pravnog poretka "...katkada teritorijalna (primjer: u državi X postoji područje A, B i C i svako to područje ima vlastiti pravni sustav), a katkada personalna (primjer: državljani države Y raznih su rasa, plemena i vjera pa se na tim osnovama Y na njih primjenjuju različita prava).¹⁰⁸

Stoga, proizlazi da su nejedinstveni pravni poretci tip specifičnog ustavnopravnog uređenja u kojem unutar jedne države vrijede dva ili više pravnih sustava i koji se nejednako primjenjuju, ovisno o tome tko je adresat ("personalni" kriterij¹⁰⁹) i/ili u kojoj teritorijalno-političkoj jedinici bi trebalo doći do primjene ("teritorijalni" kriterij¹¹⁰). Pritom primjere nejedinstvenosti po "personalnom" kriteriju nalazimo u nekim islamskim državama bliskog istoka i Afrike gdje primjenjivost prava može ovisiti o socijalnoj, narodnosnoj ili religioznoj pripadnosti adresata¹¹¹, dok primjere nejedinstvenosti po "teritorijalnom" kriteriju nalazimo u nizu suvremenih anglosaksonskih država (npr. SAD, Kanada, Velika Britanija) u kojima je primjenjivost određenog prava definirana pravnim sustavom teritorijalno-političke jedinice (npr. savezne države u SAD-u) u kojoj bi trebalo doći do primjene tog određenog prava.¹¹²

U potonjem slučaju, prema mišljenju autorice, može se reći kako su teritorijalno nejedinstveni pravni poretci zapravo poretci složenih država čije teritorijalno-političke jedinice

¹⁰⁸ Sajko, Krešimir, *op. cit.* (bilj. 22), str. 207.

¹⁰⁹ *Ibid.*

¹¹⁰ *Ibid.*

¹¹¹ *Ibid.*

¹¹² *Ibid.*

imaju veći ili manji stupanj autonomije relevantne za pristupanje te (složene) države međunarodnim ugovorima.

Naime, za pitanje pristupanja međunarodnim ugovorima, jedno od najosnovnijih relevantnih pitanja i ono područja na kojem se dotični međunarodni ugovor ima primjenjivati, odnosno gdje će vrijediti. Stoga, ako uzmemo da je pristupnica tog ugovora sastavljena država tipa federacije, logično se postavlja pitanje obveznosti tog ugovora sklopljenog po saveznim organima za teritorijalno-političke jedinice te sastavljene države. Pritom, u federacijama načelno prevladavaju uređenja koja federaciji jamče međunarodnopravni subjektivitet i ovlast sklapanja međunarodnih ugovora obvezujućih za cijelu državu, a subjektivitet i pravo sklapanja međunarodnih ugovora federalnim jedinicama ili suzuju ili oduzimaju.¹¹³

No, uzmemo primjer u kojem i federacija i federalne jedinice imaju kakav-takav međunarodni subjektivitet, postavlja se sljedeće pitanje: što ako federacija međunarodnim ugovorom preuzme obvezu implementiranja određene pravne regulative u području koje je ustavnim propisima te države u zakonodavnoj nadležnosti teritorijalno-političkih, tj. federalnih jedinica? Teoretski, moguće je da neke od njih odbiju implementirati predmetnu regulativu u svoje "lokalno" zakonodavstvo i tako dovedu do odgovornosti federacije za kršenje ugovora budući da je federacija odgovorna prema drugim ugovornim strankama, a da je sklapanjem takvog ugovora djelovala *ultra vires*.¹¹⁴

Stoga je međunarodna pravna praksa razvila vrste međunarodnih ugovornih klauzula kojima se takva pravna nesigurnost inherentna činjenici velikih različitosti ustavnopravnih uređenja među državama svijeta otklanjaju, odnosno umanjuju. Primjer takvih ugovornih klauzula kojima se rizik odgovornosti "saveznih" organa sastavljenih država za neizvršenje ugovornih obveza zbog lokalne autonomije njezinih teritorijalno-političkih jedinica otklanja jesu i tzv. **federalne klauzule** kojima se direktna odgovornost federacije kao ugovorne stranke za provedbu sklopljenog međunarodnog ugovora ograničava samo na one odredbe istog koje su u njezinoj nadležnosti.¹¹⁵

¹¹³ Andrassy, Juraj, *et. al.*, *op. cit.* (bilj. 20), str. 127.-130.

¹¹⁴ *Ibid.*, str. 131.

¹¹⁵ *Ibid.*

S druge strane, mišljenje je autorice da su federalnim klauzulama donekle srodne i tzv. **klauzule o nejedinstvenim pravnim poretcima**, specifičnost pravne grane MPP-a, čiji je cilj također razriješiti izvjesnu pravnu nesigurnost koja proizlazi iz činjenice teritorijalno-političke nejedinstvenosti, odnosno sastavljenosti države u ustavnopravnom smislu. Tom se vrstom međunarodnih ugovornih klauzula određuje koje će konkretno pravo biti mjerodavno ako je država na čije se pravo upućuje sastavljena od teritorijalno-političkih jedinica koje imaju vlastiti pravni poredak, kao što su npr. imale federativne republike unutar bivše SFRJ.¹¹⁶ U tom smislu, mišljenje je autorice da predmetna Konvencija sadrži odredbe koje pripadaju objema opisanim vrstama klauzula koje se tiču nejedinstvenih pravnih poredata, odnosno sastavljenih država, stoga su iste u cijelosti redom i navodene u nastavku. Tako članci 12., 13. i 14. Konvencije u cijelosti glase kako slijedi.

- 1) "Svaka teritorijalna jedinica koja čini dio države koja nema jedinstveni pravni ustroj smatra se državom radi primjene članka 2. do 11. ako ima svoj vlastiti pravni ustroj na području građanske izvanugovorne odgovornosti u pogledu prometnih nezgoda."
- 2) "Država koja nema jedinstveni pravni ustroj nije obvezatna primjenjivati ovu konvenciju na nezgode koje se dogode na njezinu području u kojima su sudjelovala samo vozila koja su registrirana u teritorijalnim jedinicama te države."
- 3) "Država koja nema jedinstveni pravni ustroj može u času potpisivanja, ratifikacije ili pristupanja izjaviti da se ova konvencija proširuje na sve njezine pravne ustroje ili samo na jedan ili više njih i može svakoga časa izmijeniti tu izjavu dajući novu.

Te se izjave priopćuju Ministarstvu vanjskih poslova Nizozemske i izričito naznačuju pravne sustave na koje se ova konvencija primjenjuje."

U tom kontekstu, srodno pitanje primjene predmetne Konvencije i na područja kojima država potpisnica upravlja, a nisu u užem smislu riječi njezin teritorij, također je regulirano odredbama predmetne Konvencije. Preciznije, Konvencija dozvoljava državi potpisnici da isključi ili proširi primjenu Konvencije glede područjima "za čije međunarodne odnose" je ta potpisnica

¹¹⁶ Živković, Mirko, The Application of Private International Law Conflict Rules in case of States with More than One Legal System, <https://03020665-y-https-heinonline-org.baze.pravo.hr/HOL/PrintRequest?collection=journals&handle=hein.journals/copnis22&div=30&id=475&print=section&format=PDFsearchable&submit=Print%2FDownload>, 26.8.2022., str. 473.-475.

odgovorna¹¹⁷ – što se efektivno odnosi na moguće odnose ovisnosti u tipu protektorata, mandata i starateljstva, odnosno na različite oblike nesamoupravnih područja. Dakle, čl. 19. Konvencije se državi zaštitnici – državi koja odgovara za međunarodne odnose štíćenice (npr. protektorata) – daje pravo isključiti ili proširiti primjenu predmetne Konvencije kojoj pristupa i glede nesamoupravnih područja za koje odgovara.¹¹⁸ Tako čl. 19. Konvencije glasi kako slijedi.

"Bilo koja država može u času potpisivanja, ratifikacije ili pristupanja izjaviti da se ova konvencija proširuje na sva područja za čije međunarodne odnose ona odgovara, ili samo na jedan ili više njih. Takva izjava će stupiti na snagu na dan stupanja na snagu ove konvencije za Državu koja ju je dala.

Bilo kada nakon toga, takve će se izjave o proširenju priopćiti Ministarstvu vanjskih poslova Nizozemske.

Ova će konvencija stupiti na snagu u područjima spomenutim u takvim izjavama o proširenju 16. dan nakon dostave priopćenja iz prethodnog paragrafa."

Slijedom navedenog, razvidno je da se pitanje određivanja mjerodavnog prava, kao i pitanje primjene kompletne Konvencije uređuje odredbama citiranih članaka iste. Konkretno, **odredba čl. 12. Konvencije** precizira mjerodavnost prava konkretne teritorijalno-političke jedinice kod sastavljenih država te stoga pripada potonjoj skupini **klauzula o nejedinstvenim pravnim poretcima**.¹¹⁹ **Čl. 13. Konvencije**, pak, također predstavlja klauzulu o nejedinstvenim pravnim poretcima budući da određuje opsegu primjene Konvencije u slučaju sastavljenih država, odnosno isključuje primjenu Konvencije na prometne nezgode u kojima su sudjelovala samo vozila registrirana u teritorijalno-političkim jedinicama te države.¹²⁰ Na kraju, **čl. 14. Konvencije** predstavlja jasan primjer **federalne klauzule** budući da potpisnicama sastavljenim državama izričito dozvoljava da izjavom tijekom procesa obvezivanja Konvencijom specificiraju na kolikom

¹¹⁷ Konvencija, *op. cit.* (bilj. 30), čl. 19.

¹¹⁸ Andrassy, Juraj, *et. al.*, *op. cit.* (bilj. 20), str. 132.-147.

¹¹⁹ *Ibid.*, *op. cit.* (bilj. 30), čl. 12.

¹²⁰ *Ibid.*, čl. 13.

se dijelu njihovog teritorija predmetna Konvencija ima primjeniti¹²¹, kao što, slično tomu čini i čl. 19. Konvencije u slučaju nesamoupravnih područja za koja država potpisnica odgovara.¹²²

4. Ostale odredabe predmetne Konvencije

Slijedom svega navedenog, preostalo bi analizom obuhvatiti još tek nekolicinu odredaba predmetne Konvencije koje u dosadašnjem izlaganju nisu obrađivane. Pritom je riječ o odredbama o pitanju odnosa Konvencije sa drugim međunarodnopravnim instrumentima regulacije dotične materije (čl. 15.)¹²³, o potpisivanju, ratifikaciji, stupanju na snagu, polaganju instrumenata ratifikacije u Ministarstvu vanjskih poslova Nizozemske i pristupanju Konvenciji (čl. 16., 17. i 18.)¹²⁴, o vremenskom važenju, prešutnoj obnovi i otkazivanju Konvencije (čl. 20.)¹²⁵ te o notificiranju država potpisnica o raznim tehničkim pitanjima vezanim uz Konvenciju (čl. 21.)¹²⁶

U tom smislu, autoričin je izbor u sljedećim poglavljima ovog diplomskog rada analizu ograničiti samo na spomenuto pitanje odnosa Konvencije sa drugim međunarodnopravnim instrumentima regulacije dotične materije (čl. 15.)¹²⁷ te ostale spomenute konvencijske odredbe iz takve analize izostaviti. Pritom osnovni razlog za takvo ograničenje izlaganja unutar ovog diplomskog rada leži u činjenici da materija regulirana izostavljenim konvencijskim odredbama prije svega pripadaju polju interesa pravne grane međunarodnog javnog prava, a ne predmetnog područja MPP-a, kao i u okolnosti da, prema autoričinom mišljenju, dotične izostavljene konvencijske odredbe u bitnome ne daju osobitog prostora analizi relevantnoj za predmetno pravno područje. Stoga sa sljedećim poglavljem prelazimo da dio izlaganja posvećen primjeni predmetne Konvencije u nacionalnoj pravnoj, odnosno sudskoj praksi.

5. Pravna praksa

Budući da su za primjenu predmetne Konvencije u pravnoj praksi RH osobito bitna pitanja interpretacije njezinih odredaba i njezinog odnosa spram drugih pravnih izvora koji reguliraju materiju unutar njezinog polja regulacije, ta su pitanja izložena u zasebnim potpoglavljima radi

¹²¹ *Ibid.*, čl. 14.

¹²² *Ibid.*, čl. 19.

¹²³ *Ibid.*, čl. 15.

¹²⁴ *Ibid.*, čl. 16.-18.

¹²⁵ *Ibid.*, čl. 20.

¹²⁶ *Ibid.*, čl. 21.

¹²⁷ *Ibid.*, čl. 15.

interesa preglednosti i jasnoće izlaganja. Potom će na kraju ovog poglavlja biti izložen sumarni prikaz nekoliko primjera iz domaće i strane pravne prakse radi praktičnog oživotvorenja konvencijskih odredaba analiziranih tijekom cijelog dosadašnjeg izlaganja.

5.1. Razgraničenje sa Uredbom Rim II

Za pitanje razgraničenja primjene predmetne Konvencije i primjene spomenute Uredbe Rim II kao obvezujućeg pravnog akta EU izravno primjenjivog u RH relevantan je spomenuti **čl. 15. Konvencije** koji glasi kako slijedi:

"Ova 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."

Dakle, sama Konvencija izričito određuje kako njezine odredbe neće prednost u primjeni pred drugim međunarodnim ugovorima koji reguliraju istu materiju. Međutim, Uredba Rim II nije međunarodni ugovor, već, kako je ranije već naznačeno¹²⁸, pravno obvezujući akt EU sa izravnim horizontalnim i vertikalnim učinkom u njezinim članicama, između ostaloga i u RH.¹²⁹ U tom smislu, kako navodi Tomljenović, Uredba Rim II unificira kolizijska pravila za izvanugovornu odgovornost za štetu u okviru EU, a njezina se rješenja izravno primjenjuju u RH od dana stupanja u punopravno članstvo EU.¹³⁰ Tako Uredba Rim II sadržava opće kolizijsko pravilo za odnose izvanugovorne odgovornosti za štetu i više posebnih kolizijskih rješenja za pojedine oblike takve odgovornosti. Prema ovom prvom, odgovornost za naknadu štete uzrokovane prometnim nezgodama prosuđuje se prema pravu države u kojoj se šteta dogodila, ali Uredba Rim II pritom koristi poveznicu *lex loci damni*, odnosno upućuje na pravo države mjesta nastupanja izravne štete što predstavlja supstancijalnu razliku spram predmetne Konvencije i njezinog primjenjivanja poveznice *lex loci delicti commissi*. Preciznije, za Uredbu Rim II nije bitno u kojoj državi je nastao štetni događaj koji je doveo do štete, kao i to gdje su nastupile posredne štetne posljedice, već samo gdje je nastupila izravna šteta.¹³¹ Također, Uredba Rim II daje strankama i mogućnost izbora

¹²⁸ V. § 2. Opći kontekst!

¹²⁹ Tomljenović, Vesna, *op. cit.* (bilj. 32), str. 141.

¹³⁰ *Ibid.*

¹³¹ *Ibid.*, str. 142. Tako UREDBA (EZ) br. 864/2007 EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA od 11. srpnja 2007. o pravu koje se primjenjuje na izvanugovorne obveze („Rim II”), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R0864&from=HR>, 27.8.2022., čl. 4. st. 1.: “Ako nije drukčije propisano ovom Uredbom,

mjerodavnog prava prema čl. 14.¹³² S druge strane, Konvencija prije svega primjenjuje poveznicu *lex loci delicti commissi* te je za nju utoliko od osnovne važnosti prije svega gdje se dogodila prometna nesreća kao štetni događaj.¹³³

Međutim, obzirom da su neke članice EU i države ugovornice predmetne Konvencije, "prednost u primjeni" je dana kolizijskim rješenjima predmetne (Haaške) Konvencije pred odredbama Uredbe Rim II.¹³⁴ Dakle, budući da je u RH kao državi članici EU u kojoj je na snazi predmetna Konvencija, mjerodavno pravo za odgovornost za štetu uzrokovanu prometnim nezgodama utvrđivat će se na temelju kolizijskih odredaba Konvencije, a ne na temelju kolizijskih odredaba Uredbe Rim II.¹³⁵ Slijedom navedenog, u narednom poglavlju slijedi izlaganje o pitanjima tumačenja konvencijskih odredaba i uočenoj povezanoj problematici.

5.2. Problematika tumačenja predmetne Konvencije

U RH, kako navodi Tomljenović, sudsko tumačenje pojmova sadržanih u mjerodavnim pravnim normama često je neizbježno prilikom obavljanja sudačke funkcije zato što su pravne norme često apstraktne pa je tumačenje potrebno kako bi se konkretna životna situacija podvela pod apstraktnu pravnu normu.¹³⁶ Preciznije, sud primjenjuje ustaljene metode tumačenja kojima utvrđuje pravo značenje i polje primjene konkretne pravne norme, ali pritom samu normu promatra i njeno značenje utvrđuje u kontekstu pravne grane kojoj ista pripada te ultimativno i u odnosu prema pravnom poretku u cjelini.¹³⁷

U tom smislu, budući da sud najčešće primjenjuje odredbe prava RH, pri utvrđivanju njihove sustavne pozicije kreću se pritom isključivo u okvirima domaćega pravnog poretka. No, kod tumačenja kolizijskih odredaba, takvo tumačenje zbog njihove specifične prirode neće uvijek

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 događaja.”

¹³² *Ibid.*, čl. 14. st. 1: "Stranke se mogu dogovoriti da za izvanugovorne obveze bude mjerodavno pravo koje one izaberu: (a) sporazumom sklopljenim po događaju koji je prouzročio nastalu štetu; ili (b) ako obje stranke obavljaju poslovnu djelatnost, i sporazumom koji su stranke slobodno sklopile prije događaja koji je prouzročio nastalu štetu. Izbor se iskazuje ili dokazuje opravdanom sigurnošću iz okolnosti slučaja i ne dovodi u pitanje prava trećih."

¹³³ Konvencija, *op. cit.* (bilj. 30), čl. 3..

¹³⁴ Tomljenović, Vesna, *op. cit.* (bilj. 32), str. 141.

¹³⁵ *Ibid.*

¹³⁶ *Ibid.*, str. 101.

¹³⁷ *Ibid.*

biti prikladno. Naime kod tumačenja kolizijskih odredaba, osobito kada one potječu iz međunarodnih ugovora, sud će u određenim situacijama morati "iskoračiti iz okvira domaćeg pravnog poretka" te se voditi načelima kojima se ostvaruju njihovi ciljevi – preciznije, sud će morati tumačiti konkretnu kolizijsku odredbu kako u okviru domaće pravne grane i pravnog poretka, tako i u okvirima 1) načela izbora prava najbliže veze, 2) načela izbora prava čiju su primjenu stranke mogle opravdano očekivati te 3) načela jednoobraznosti rješenja. Stoga, budući da je osnovni cilj kolizijskog prava koordinirati potencijalno mjerodavne pravne poretke na način koji će osigurati jednoobrazno rješavanje spornih odnosa, u smislu da se sporni odnos rješava jednoobrazno bez obzira na to u kojoj se državi odlučuje o sporu, "sustavno" rješenje tumačenja kolizijske norme trebalo bi se tražiti ne samo u kontekstu hrvatskoga prava već i kroz odnos hrvatskoga prema ostalim potencijalno mjerodavnim pravnim poretcima.¹³⁸

Nadalje, spomenuta nužnost odmaka od nacionalnog pravnog poretka naglašena je pri tumačenju kolizijskih odredaba međunarodnih konvencija. Tako mnogobrojne konvencije pravilima o tumačenju svojih odredaba izričito propisuju tz. **autonomno tumačenje** konvencijskih odredaba i pojmova u kojem se pravi smisao istih traži prije svega unutar same konvencije i relevantne pravne prakse drugih država potpisnica te se pritom izričito zabranjuje oslanjanje na nacionalne pravne koncepte.¹³⁹

Stoga, budući da premetna Konvencija ne sadrži odredbe o tumačenju svojih odredaba, sudovi RH su dužni primjeniti opći mehanizam tumačenja konvencijskih odredaba propisan Bečkom konvencijom o pravu međunarodnih ugovora iz 1969. (obvezuje i RH) koje propisuje da se konkretni međunarodni ugovor, tj. konvencija mora tumačiti "u dobroj vjeri, prema uobičajenom smislu izraza iz ugovora u njihovu kontekstu i s obzirom na predmet i svrhu ugovora", a dopušteno je i korištenje tz. pripremnim radovima konkretne konvencije kao dopunskim sredstvima tumačenja.¹⁴⁰ Dakle, kako navodi *Babić*, Bečkom se konvencijom iz 1969. propisuje nužnost gramatičkog, sustavnog, teleološkog, podredno i povijesnog tumačenja odredaba konkretnog međunarodnog instrumenta – i to uvijek u dobroj vjeri.¹⁴¹

¹³⁸ *Ibid.*, str. 102.-103.

¹³⁹ *Ibid.*, str. 104.-105.

¹⁴⁰ *Ibid.*, str. 105.-106. Također i Bečka konvencija o pravu međunarodnih ugovora, *op. cit.* (bilj. 5), čl. 31.-34.

¹⁴¹ *Babić*, Davor, *The Hague convention on road traffic accidents in Croatian courts: an exercise in strict textualism*, u: *Private law reform in south east Europe, Liber amicorum Christa Jessel-Holst*, Beograd, 2010., str. 462.

No, pregledom domaće pravne prakse uočeno je nekoliko problema koji proizlaze iz opće problematike tumačenja međunarodnih ugovora. Prije svega, za vrijeme važenja ZRSZ-a je bilo slučajeva "neopravdanog zaobilaženja" odredaba Konvencije u korist određivanja mjerodavnog prava primjenom odredaba ZRSZ-a.¹⁴² S druge strane, bilo je slučajeva u kojima su sudovi pogrešno određivali polje primjene stranog prava mjerodavnog prema Konvenciji. Međutim, najveći uočeni problem jest "tumačenje polja primjene kolizijske odredbe čl. 4. (a) druge alineje" kojom se određuje da će za pitanja odgovornosti putniku za štetu koju je pretrpio prosuđivati prema pravu države registracije jedinog vozila ako je ono jedino sudjelovalo u prometnoj nezgodi i ako se putnikovo uobičajeno boravište također nalazi izvan države mjesta prometne nezgode.¹⁴³ Utoliko u sljedećem poglavlju sumarno obrađujemo nekoliko relevantnih primjera iz domaće pravne prakse.

5.3. Primjeri iz prakse

Prvi primjer je presuda Općinskog suda u Splitu, stalne službe u Trogiru (dalje u tekstu: **OSST) Poslovni br. Pn-835/15** o prometnoj nezgodi koja se dogodila 3.7.2003. oko 23:45 u mjestu O.G. u RH.¹⁴⁴ U njoj u njoj je oštećeno tužiteljevo vozilo marke "Mercedes" tip CLK njemačkog registarskog broja i oznake do koje je došlo na način da je A. L. iz K. S., upravljajući osobnim automobilom marke "WV Golf" registarskog oznake i broja ST zbog neprilagođene brzine stanju kolnika, mokre od kiše, svojim prednjim lijevim dijelom osobnog vozila udario u stražnji desni bočni dio osobnog automobila tužitelja te se uslijed udara odbio i udario prednjim dijelom automobila u željezni stup okućnice kbr. 29 i potom se zaustavio. U posljedničnom prekršajnom postupku utvrđena je štetnikova krivnja za uzrokovanje te prometne nezgode, dok je tužitelju iz predmetnog postupka utvrđena krivnja za vožnju pod utjecajem alkohola, ali bez uzročno posljedичne veze sa prometnom nezgodom. Budući da je štetnikovo vozilo u trenutku prometne nezgode bilo osigurano policom autoodgovornosti kod tuženika, potonji je priznao pasivnu legitimaciju za tužiteljevu **izravnu tužbu** kojom potražuje naknadu imovinske štete sa zateznim kamatama i naknadu parničnog troška.¹⁴⁵ OSST je, pritom, kao prvostupanjski sud

¹⁴² Tomljenović, Vesna, *op. cit.* (bilj. 32), str. 108.

¹⁴³ *Ibid.*, str. 109.

¹⁴⁴ RH, Općinski sud u Splitu, Stalna služba u Trogiru, Poslovni br. Pn-835/15 od 13.2.2017., str. 1

¹⁴⁵ *Ibid.*, str. 1-2.

odlučivao u ponovljenom postupku¹⁴⁶ (između ostalih i) o **spornom pitanju** ostvaruje li tužitelj pravo na priznavanje štete po cijenama zemlje u kojoj živi i radi, dakle S.R.N. gdje je izvršen popravak vozila ili ne.¹⁴⁷ Na kraju, OSST je tako tužitelju prema pravu RH priznao pravo na potpunu naknadu štete (lat. *restitutio in integrum*) te u ukupni iznos štete izračunat prema ZOO-u ubrojio troškove popravka automobila u S.R.N. gdje tužitelj živi. Dakle, OSST smatra da tužitelj ima pravo na naknadu štete po cijenama države u kojoj živi i radi, a ne nužno prema cijenama u RH.¹⁴⁸ Pritom je mišljenje autorice da je OSST ispravno primjenio pravo RH, budući da je u skladu sa odredbama čl. 3.-5. predmetne Konvencije, primjenio pravo države mjesta prometne nezgode na dotično sporno pitanje.

U **drugom primjeru**, sporna je bila primjena iznimaka od primjene *lex loci delicti commisi* propisanih u čl. 4. Konvencije. Tako je Vrhovni sud RH (dalje u tekstu: **VSRH**) u **presudi br. Rev 878/08-2**, a odlučivao o revizijskom zahtjevu tuženika iz i protiv presude Županijskog suda u Vukovaru (dalje u tekstu: **ŽSVU**) od 23.1.2008. zbog pogrešne primjene materijalnog prava.¹⁴⁹ Naime, u prometnoj nezgodi 25.3.2005. na državnoj cesti A3 – autoput Z. – B. u blizini B. G. kao suputnik u automobilu registriranom u Republici Sloveniji poginuo je V. N. čiji su članovi obitelji tužitelji iz pobijane presude ŽSVU-a u tužbenom zahtjevu protiv tužitelja, ovdje revidenta, tražili naknadu nematerijalne štete i materijalne štete koju su pretrpjeli zbog smrti poginulog V. N.¹⁵⁰ U bitnome, revident ističe kako je ŽSVU primjenjujući pravo RH na sporno pitanje iz pobijane presude pogrešno primjenio materijalno pravo, budući da je prema čl. 4. Konvencije bio dužan primjeniti pravo Republike Slovenije kao **pravo države registracije jedinog vozila** koje je sudjelovalo u dotičnoj prometnoj nezgodi.¹⁵¹ Slijedom navedenog, VSRH je dotičnog tuženika, ovdje revidenta, odbio u njegovom revizijskom zahtjevu uz obrazloženje da u predmetnom slučaju ne dolazi u obzir primjena odredaba čl. 4. Konvencije, budući da se ista odnosi samo na 1) vozače, vlasnike ili svake druge osobe koja polaže pravo na vozilo, 2) žrtvu koja je bila putnik i 3) žrtvu koja se nalazila na mjestu nezgode izvan vozila. Stoga, budući da nijedan od tužitelja nije poginuli V. N. koji doista jest bio putnik, nema mjesta primjeni prava

¹⁴⁶ *Ibid.*, str. 5.-6.

¹⁴⁷ *Ibid.*, str. 7.

¹⁴⁸ *Ibid.*, str. 7.-8.

¹⁴⁹ RH, Vrhovni sud Republike Hrvatske, br.: Rev 878/08-2, 18.2.2010.

¹⁵⁰ *Ibid.*, str. 1.-2.

¹⁵¹ *Ibid.*, str. 2

države registracije jedinog vozila koje je sudjelovalo u prometnoj nezgodi prema čl. 4. Konvencije, već se primjenjuje jedino pravo RH kao pravo države mjesta prometne nezgode prema čl. 3. Konvencije.¹⁵² Dakle, kako će u niže biti pobliže izloženo, proizlazi da VSRH striktno gramatičkim tumačenjem odredaba čl. 4. Konvencije ograničava primjenu prava države registracije jedinog vozila koje je sudjelovalo u prometnoj nezgodi s međunarodnim obilježjem samo na tz. izravne oštećenike, a isključuje neizravne oštećenike poput članova njihove obitelji.

U trećem primjeru je VSRH presudom br: Rev 1166/04-2 odlučivao o revizijskom zahtjevu tuženika (osiguravajućeg društva) iz presude ŽSVU od 15.9.2004., a donesene glede prometne nezgode iz 1998. Dotična se prometna nezgoda dogodila na području Republike Slovenije i u njoj je, kao putnica u vozilu, smrtno stradala I. M. i čiji su članovi uže obitelji tražili naknadu nematerijalne štete u vidu pretrpljenih duševnih boli od tuženika. Revizijskim zahtjevom revident je osporavao visinu pripadajuće naknade nematerijalne štete dosuđene tužiteljima smatrajući ju previsokom u odnosu na naknadu koja se s tog osnova dosuđuje primjenom nesporno mjerodavnog prava Republike Slovenije, a u skladu sa čl. 3. predmetne Konvencije. VSRH je potom djelomično udovoljio revidentovom revizijskom zahtjevu i snizio iznos naknade nematerijalne štete našavši da su nižestupanjski sudovi primjenivši pogrešan zakonski propis iz mjerodavnog slovenskog prava tužiteljima dosudili previsoku naknadu.¹⁵³

Četvrti primjer jest rješenje VSRH br: Rev 1194/14-3 od 12.12.2017. povodom revizijskog zahtjeva podnesenog od tuženika i umješača na strani tuženika protiv presude Županijskog suda u Slavanskom Brodu (dalje u tekstu: ŽSSB) od 28.2.2014. i to, u bitnome, zbog pogrešne primjene materijalnog prava u odnosu na prvotužitelja. Naime, pobijana presuda ŽSSB-a donesena je glede prometne nezgode koja se dogodila 2001. na državnoj cesti "br. ... B. – B." unutar RH u kojoj je putnik maloljetni S. H. Š. zadobio teške tjelesne ozljede i posljedično preminuo, a u kojoj je sudjelovalo **jedno vozilo stranih registarskih oznaka**. Svi tužitelji su također bili putnici u dotičnom vozilu te su od tuženika potraživali pravičnu novčanu naknadu za duševne bolove zbog smrti bliske osobe, odnosno naknadu nematerijalne štete.¹⁵⁴ Prema predmetnim revizijskim zahtjevima, sporno je bilo određenje mjerodavnog prava u pobijanoj

¹⁵² *Ibid.*

¹⁵³ RH, Vrhovni sud Republike Hrvatske, br.: Rev 1166/04-2, 14.6.2006., str. 1-3.

¹⁵⁴ RH, Vrhovni sud Republike Hrvatske, br: Rev 1194/14-3, od 12.12.2017., str. 1.-4.

presudi ŽSSB-a kojom je odlučeno o zahtjevima tužitelja – preciznije, revidenti dovode u pitanje mjerodavnost prava RH za prometnu nesreću koja se dogodila u RH, ali u kojoj je sudjelovalo samo jedno vozilo i to registrirano u stranoj državi.¹⁵⁵ U tom smislu, VSRH je predmetnim rješenjem prihvatio revizijski zahtjev kojim su revidenti tražili cjelovito odbijanje tužbenog zahtjeva i naknadu troškova cjelokupnog postupanja te pobijanu presudu ukinuo i predmet vratio na ponovljeni postupak nižestupanjskom sudu.¹⁵⁶ Pritom je argumentacija VSRH-a u predmetnom rješenju, u bitnome, išla za sljedećom argumentacijom: pravo RH nije mjerodavno, budući da se, prema čl. 4. Konvencije, **ima primjeniti pravo države registracije** jedinog vozila koje je sudjelovalo u prometnoj nezgodi za odgovornost prema oštećenome koji je bio putnik. Utoliko je i postupanje nižestupanjskih sudova bilo nepravilno kada su mjerodavnim proglasili pravo RH temeljem čl. 3. Konvencije s pozivanjem na činjenicu da se prometna nezgoda dogodila na teritoriju RH.¹⁵⁷

Međutim, usporedimo li stajališta VSRH zauzeta u prethodno obrađenom slučaju **presude br. Rev 878/08-2**, vidljiva je izvjesna neujednačenost postupanja. Naime, kako je VSRH izrijekom istaknuo u predmetnom rješenju, u dotičnoj prometnoj nesreći u kojoj je sudjelovalo jedno vozilo i to stranih (njemačkih) registarskih oznaka, **stradao je prednik tužitelja** te se potom nije prigovorilo mogućnosti primjeni čl. 4. Konvencije. No, u ranijem slučaju **presude br. Rev 878/08-2**, VSRH je **izričito osporio mogućnost primjene čl. 4. Konvencije** upravo zato što tužitelji nisu bili direktni oštećenici, već bliska obitelj poginulog oštećenika pa je u tom slučaju VSRH inzistirao na mjerodavnosti prava RH.¹⁵⁸

U tom kontekstu i slijedom izloženog u drugom (presuda br. Rev 878/08-2) i četvrtom (rješenje VSRH br: Rev 1194/14-3) primjeru svakako treba naglasiti da je dotična problematika već izvjesno vrijeme poznata u domaćoj pravnoj teoriji. Tako **Hoško i Zgrabljic Rotar**, govoreći o usporedivim slučajevima, navode kako je *ratio* primjene prava države registracije jedinog vozila koje je sudjelovalo u prometnoj nesreći (*lex tabuli*) upravo u činjenici da je to pravo relevantnije za oštećenika, budući da će često biti slučaj da i on u državi registracije ima uobičajeno

¹⁵⁵ *Ibid.*

¹⁵⁶ *Ibid.*, str. 1.

¹⁵⁷ *Ibid.*, str. 4.

¹⁵⁸ *Ibid.*, str. 5.-7. te RH, Vrhovni sud Republike Hrvatske, br.: Rev 878/08-2, 18.2.2010., *op. cit.* (bilj. 149), str. 2.

boravište.¹⁵⁹ *Hoško* i *Zgrabljic Rotar* nadalje ističu kako – budući da iz same Konvencije jasno proizlazi da se mjerodavno pravo utvrđuje prije utvrđivanja osobe oštećenika – nema mjesta interpretiranju odredaba čl. 4. tako da je primjeni poveznice *lex tabuli* ograničena na neposredno oštećene osobe, već da nužno ne smije biti razlikovanja između prava mjerodavnog za odštetne zahtjeve neposredno i posredno oštećenih osoba.¹⁶⁰

Slično tomu, *Babić* navodi kako je (u slučaju prometne nezgode u kojoj je sudjelovalo samo jedno vozilo) principima tumačenja međunarodnih ugovora izraženima u spomenutoj Bečkoj konvenciji o pravu međunarodnih ugovora iz 1969. te pukom značenju same Konvencije suprotno takvo striktno gramatičko tumačenje odredaba čl. 3. i 4. Konvencije kojim se pravo države mjesta nezgode smatra mjerodavnim za zahtjeve izravno povrijeđenih osoba, a za zahtjeve neizravno povrijeđenih, pravo države registracije vozila.¹⁶¹ Naime, striktno gramatička interpretacija dotičnog čl. 4. Konvencije koja primjenu prava države registracije vozila ograničava samo na izravno oštećene osobe očito dovodi do "nerazumnih, nepraktičnih i nelogičnih ishoda" – konkretno, ako zahtjeve za utvrđivanje odgovornosti za prometnu nesreću podnesu i izravno i neizravno oštećeni, za prve bi bilo mjerodavno pravo mjesta njihova uobičajenog boravišta, a za potomje pravo države mjesta prometne nezgode.¹⁶² S druge strane, ako bi se više putnika iz iste države ozlijedi u istoj prometnoj nezgodi, odgovornost za štetu procijenjivala bi se po različitom pravu, ovisno o tome je li zahtjev postavio izravno ili neizravno oštećeni putnik, što, pak, (najčešće) ovisi o tome je li konkretan oštećenik preživio nezgodu ili ne.¹⁶³ Konačno, kako navode *Babić* te *Hoško* i *Zgrabljic Rotar*, praksa drugih potpisnica Konvencije u oštroj je suprotnosti sa opisanom, suviše gramatičkom interpretacijom čl. 4. uočenom u domaćoj sudskoj praksi¹⁶⁴, što je također indikacija o pogrešnosti takvog striktnog gramatičkog tumačenja dotične odredbe.

Na kraju, opisanim stajalištima ranije spomenutih autora priklanja se i *Tomljenović* te, slično kao *Hoško* i *Zgrabljic Rotar* navodi da je restriktivno tumačenje dotične odredbe čl. 4. Konvencije problematično i zato što ne uvažava činjenicu da je vrlo često pravo države registracije (*lex tabuli*) vozila ujedno i "pravo najbliže veze" koje bi u takvim slučajevima moralo imati

¹⁵⁹ *Hoško*, Tena; *Zgrabljic Rotar*, Dora, *op. cit.* (bilj. 16), str. 191.

¹⁶⁰ *Ibid.*

¹⁶¹ *Babić*, Davor, *op. cit.* (bilj. 141), str. 458.

¹⁶² *Ibid.*, str. 463.

¹⁶³ *Ibid.*, str. 464.

¹⁶⁴ *Ibid.*, str. 465. te *Hoško*, Tena; *Zgrabljic Rotar*, Dora, *op. cit.* (bilj. 16), str. 182.

prednost u primjeni¹⁶⁵ i koju stranke opravdano očekuju te da bi, u suprotnom, primjena čl. 4. Konvencije bila protivna *rationi legi* odredaba istog tog članka koji u interesu pravne sigurnosti stranaka korigira opće pravilo o primjeni poveznice *lex loci delicti commissi* iz čl. 3. Konvencije.¹⁶⁶

U tom smislu i slijedom svega navedenog, mišljenje je autorice da se u slučajevima u kojima okolnosti konkretnog slučaja upućuju na bližu vezu prava države registracije, tj. *lex tabuli*, sa pitanjem odgovornosti za štetu proizašlu iz prometne nesreće s međunarodnim elementom doista mora primjeniti ta poveznica prilikom utvrđivanja mjerodavnog prava, a ne *lex loci delicti commissi* kako je učinio čak i VSRH u presudi presudi br. Rev 878/08-2, budući da - prema važećim pravilima o tumačenju međunarodnih ugovora - odredbe same Konvencije upućuju na mjerodavnost prava države registracije u kontekstu opisanih slučajeva primjene njezinog spornog čl. 4.

6. Zaključak

Slijedom svega navedenog, autoričina bi se dosad izložena stajališta mogla ukratko sažeti kako slijedi. Predmetna Konvencija jest mnogostrani pisani međunarodni ugovor - koji je na snagu stupio relativno brzo od izrade na Jedanaestom zasjedanju Haške konferencije – i koji kolizijskopравnim normama regulira izuzetno praktično važnu materiju izvanugovorne odgovornosti za štetu proizašlu iz prometnih nezgoda u cestovnom prometu s međunarodnim elementom. O praktičnoj važnosti pritom govore podaci da razmjerima i tendencijama rasta međunarodnog cestovnog prometa, kao i činjenica da cestovne prometne nesreće rezultiraju najvećim brojem odštetnih zahtjeva ili tužbi za naknadu štete.

Nadalje, Konvencija predstavlja relativno neopsežan i jednostavno strukturiran međunarodnopravni instrument, a što, prema mišljenju autorice, djelomično proizlazi i iz prirode inherentne kolizijskopравnoj metodi utvrđivanja mjerodavnog prava svojstvenoj pravnoj grani MPP-a budući da je prirodno lakše uputiti na mjerodavno pravo koje već postoji, nego ga propisivati kreiranjem niza odredaba i definiranjem pravnih instituta. U tom smislu također je mišljenje autorice i da ukupnost uočenih i analiziranih kolizijskih odredaba unutar Konvencije jasno upućuje na temeljni karakter poveznice *lex loci delicti commissi*, korigiran iznimno

¹⁶⁵ Tomljenović, Vesna, *op. cit.* (bilj. 42), str. 127

¹⁶⁶ *Ibid.*, str. 129.-130.

propisanom primjenom drugih poveznica *lex tabuli* i prava mjerodavnog za ugovor o osiguranju. U kontekstu potonjeg Konvencija također u jasnom interesu zaštite oštećenika specijalnim odredbama regulira pitanje njihovog prava na izravnu tužbu tj. *actio directa* protiv štetnikovog osiguratelja.

Glede polja primjene i adresata Konvencije, mišljenje je autorice da je osobito interesantno konvencijsko poimanje pojmova vozila i ceste, budući da su isti značajno drugačije određeni od tih pojmova u nacionalnom zakonodavstvu RH, a što predstavlja samo dodatan argument u prilog vladajućeg mišljenja relevantne pravne znanosti o potrebi primjene specifičnih metoda tumačenja (osobito konvencijskih) kolizijskih odredaba koje prije svega pravi smisao konkretne odredbe ili pojma koji se tumače traže prije svega u tom konkretnom međunarodnom pravnom instrumentu.

Nastavno, u relevantnoj pravnoj znanosti MPP-a uočeno je tri osnovna problema tumačenja koja utječu na domaću pravnu praksu, a od kojih je najznačajniji primjer neujednačenog postupanja domaćih sudova u kontekstu čl. 4. Konvencije i primjene prava mjesta registracije jedinog vozila koje je sudjelovalo u prometnoj nesreći. Stoga je u tom kontekstu mišljenje autorice da je jedna od indikacija postojanja tog problema izložena i analizirana činjenica raznovrsnog postupanja VSRH-a u analognim pravnim situacijama izravno povezanim sa primjenom čl. 4. Konvencije. S druge strane, dodatne indikacije postojanju tog problema su i činjenica da je ista uočena i poprilično opisana u relevantnoj pravnoj znanosti, a da i o istome postoji i značajna pravna praksa VSRH-a¹⁶⁷ u postupcima povodom revizijskih zahtjeva koja, pak, indicira, da su se pravni subjekti (redovito osiguravajuća društva kao optuženici-revidenti) spremni sporiti do najviših pravnih instanci unutar države zbog očito varirajućeg tumačenja primjenjivosti dotičnog čl. 4. Konvencije.

¹⁶⁷ Sudska praksa, Vrhovni sud Republike Hrvatske, <https://sudskapraksa.csp.vsrh.hr/searchResults?courtType=&numInDec=&courtDeptOp=eq&numInDecOp=eq&caseYear=&decTypeGrp=&caseTypeOp=eq&caseType=&sortDirection=0&courtOp=eq&pubDateFrom=&sortField=rel&decDateTo=&includeSubcategories=true&ecliOp=co&caseYearOp=eq&caseNum=&caseNumOp=co&court=&courtDept=&decDateFrom=&q=Ha%C5%A1ke+konvencije+o+mjerodavnom+pravu+za+prometne+nezgode+na+cestama&decTypeGrpOp=eq&ecli=&pubDateTo=&includeSentences=false&courtTypeOp=eq&page=1>, 28.8.2022., rezultati na stranicama 1.-10.

7. Popis literature

7.1. Izvori stručne i znanstvene pravne književnosti (knjige i članci)

1. Andrassy, Juraj; Bakotić, Božidar; Lapaš, Davorin; Seršić, Maja; Vukas, Budislav, Međunarodno pravo 2, Zagreb, 2012.
2. Andrassy, Juraj; Bakotić, Božidar; Lapaš, Davorin; Seršić, Maja; Vukas, Budislav, Međunarodno pravo 2, Zagreb, 2012.
3. Andrassy, Juraj; Bakotić, Božidar; Seršić, Maja; Vukas, Budislav, Međunarodno pravo 1, Zagreb, 2010.
4. Andrassy, Juraj; Bakotić, Božidar; Seršić, Maja; Vukas, Budislav, Međunarodno pravo 1, Zagreb, 2010.
5. Babić, Davor, The Hague convention on road traffic accidents in Croatian courts: an exercise in strict textualism, u: Private law reform in south east Europe, Liber amicorum Christa Jessel-Holst, Beograd, 2010.
6. Barun, Mara, Odgovornost željezničkog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika nakon ulaska republike hrvatske u europsku uniju Poredbeno pomorsko pravo, *vol.* 52, br. 167, 2013.
7. Barun, Mara, Odgovornost željezničkog prijevoznika za smrt i tjelesne ozljede putnika nakon ulaska republike hrvatske u europsku uniju Poredbeno pomorsko pravo, *vol.* 52, br. 167, 2013.
8. Bouček, Vilim, Haška konvencija od 4. svibnja 1971. o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama – izabrana pitanja, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, *vol.* 69, br. 5-6, 2019.
9. Bouček, Vilim, Haška konvencija od 4. svibnja 1971. o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama – izabrana pitanja, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, *vol.* 69, br. 5-6, 2019.
10. Bouček, Vilim, Uobičajeno boravište u hrvatskom međunarodnom privatnom pravu, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, *vol.* 65, br. 6., 2015.
11. Bouček, Vilim, Uobičajeno boravište u hrvatskom međunarodnom privatnom pravu, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, *vol.* 65, br. 6., 2015.
12. Bouček, Vilim, Uredba Rim II - komunitarizacija europskog međunarodnog deliktneog prava - drugi dio: opće poveznice deliktneog statuta uredbe Rim II i harmonizacija hrvatskog MPP-a, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, *vol.* 45, br. 3, 2008.

13. Bouček, Vilim, Uredba Rim II - komunitarizacija europskog međunarodnog deliktnog prava - drugi dio: opće poveznice deliktnog statuta uredbe Rim II i harmonizacija hrvatskog MPP-a, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 45, br. 3, 2008.
14. Čolović, Vladimir, Problem određivanja merodavnog prava po *lex loci delicti commissi*, Strani pravni život br. 1, 2010.
15. Čolović, Vladimir, Problem određivanja merodavnog prava po *lex loci delicti commissi*, Strani pravni život br. 1, 2010.
16. Čapeta, Tamara; Rodin, Siniša, Osnove prava Europske unije, Zagreb, 2011.
17. Čapeta, Tamara; Rodin, Siniša, Osnove prava Europske unije, Zagreb, 2011.
18. Duraković, Anita, Značaj haške konferencije za međunarodno privatno pravo za Bosnu i Hercegovinu, Anali Pravnog fakulteta, br. 23, 2019.
19. Duraković, Anita, Značaj haške konferencije za međunarodno privatno pravo za Bosnu i Hercegovinu, Anali Pravnog fakulteta, br. 23, 2019.
20. Hoško, Tena; Zgrabljic Rotar, Dora, Application of the 1971 Hague convention on traffic accidents in Croatia, Pravni Vijesnik, vol. 35, br. 3-4, 2019.
21. Hoško, Tena; Zgrabljic Rotar, Dora, Application of the 1971 Hague convention on traffic accidents in Croatia, Pravni Vijesnik, vol. 35, br. 3-4, 2019.
22. Pospišil, Marija, stupanje na snagu Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora brodskim gorivom, 2001., Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 58, br. 5, 2008.
23. Pospišil, Marija, stupanje na snagu Međunarodne konvencije o građanskoj odgovornosti za štetu zbog onečišćenja mora brodskim gorivom, 2001., Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, vol. 58, br. 5, 2008.
24. Puljko, Vjekoslav; Macko, Martina, Pravni režim kod prometnih nezgoda sa elementom inozemnosti, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 47, br. 3, 2010.
25. Puljko, Vjekoslav; Macko, Martina, Pravni režim kod prometnih nezgoda sa elementom inozemnosti, Zbornik radova Pravnog fakulteta u Splitu, vol. 47, br. 3, 2010.
26. Rajko, Paolo, Distancijski delikt u europskom međunarodnom privatnom pravu, <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:118:176548>, 24.8.2022.
27. Rajko, Paolo, Distancijski delikt u europskom međunarodnom privatnom pravu, <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:118:176548>, 24.8.2022.

28. Sajko, Krešimir, Međunarodno privatno pravo, Zagreb, 2009.
29. Sajko, Krešimir, Međunarodno privatno pravo, Zagreb, 2009.
30. Sikirić, Hrvoje, In honorem Krešimir Sajko, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, *vol.* 62, br. (1-2) 7-22, 2012.
31. Sikirić, Hrvoje, In honorem Krešimir Sajko, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, *vol.* 62, br. (1-2) 7-22, 2012.
32. Tomljenović, Vesna, tumačenje kolizijskih pravila međunarodnih konvencija - primjer tumačenja kolizijskih odredbi Haaške konvencije o prometnim nezgodama, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, *vol.* 62, br. 1-2, 2012.
33. Tomljenović, Vesna, tumačenje kolizijskih pravila međunarodnih konvencija - primjer tumačenja kolizijskih odredbi Haaške konvencije o prometnim nezgodama, Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, *vol.* 62, br. 1-2, 2012.
34. Vincenca Padovan, Adriana, Direct action of a third party against the insurer in marine insurance with a special focus on the developments in Croatian law, *Poredbeno pomorsko pravo*, *vol.* 42, br. 157, 2003.
35. Vincenca Padovan, Adriana, Direct action of a third party against the insurer in marine insurance with a special focus on the developments in Croatian law, *Poredbeno pomorsko pravo*, *vol.* 42, br. 157, 2003.
36. Vyshka, Klea, Direct actions against insurers in cross-border traffic accidents in an europeanised private international law – what protection for the injured parties?, *Pravni vjesnik*, *vol.* 36, br. 3-4, 2020.
37. Vyshka, Klea, Direct actions against insurers in cross-border traffic accidents in an europeanised private international law – what protection for the injured parties?, *Pravni vjesnik*, *vol.* 36, br. 3-4, 2020.
38. Živković, Mirko, The Application of Private International Law Conflict Rules in case of States with More than One Legal System, <https://03020665-y-https-heinonline-org.baze.pravo.hr/HOL/PrintRequest?collection=journals&handle=hein.journals/copnis22&div=30&id=475&print=section&format=PDFsearchable&submit=Print%2FDownload>, 26.8.2022.
39. Živković, Mirko, The Application of Private International Law Conflict Rules in case of States with More than One Legal System, <https://03020665-y-https-heinonline-org.baze.pravo.hr/>

lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32007R0864&from=HR,
27.8.2022.

12. Ustav Republike Hrvatske (pročišćeni tekst, NN 56/90, 135/97, 08/98, 113/00, 124/00, 28/01, 41/01, 55/01, 76/10, 85/10, 05/14)
13. Zakon o cestama (pročišćeni tekst, NN 84/11, 22/13, 54/13, 1<48/13, 92/14, 110/19, 144/21)
14. Zakon o međunarodnom privatnom pravu (NN 101/2017)
15. Zakon o obveznim osiguranjima u prometu (pročišćeni tekst, NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14)
16. Zakon o prijevozu o cestovnom prometu (pročišćeni tekst, NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21)
17. Zakon o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima (pročišćeni tekst, NN 53/91, 88/01)
18. Zakon o sigurnosti prometa na cestama (pročišćeni tekst, NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22)

7.3. Izvori sudske prakse

1. RH, Općinski sud u Splitu, Stalna služba u Trogiru, Posl. br. Pn-835/15, 13.2.2017.
2. RH, Vrhovni sud Republike Hrvatske, br.: Rev 1166/04-2, 14.6.2006.
3. RH, Vrhovni sud Republike Hrvatske, br.: Rev 878/08-2, 18.2.2010.
4. RH, Vrhovni sud Republike Hrvatske, br.: Rev 1194/14-3, od 12.12.2017.

7.4. Ostali izvori

1. HCCH, Members & Parties, Croatia, <https://www.hcch.net/en/states/hcch-members/detail/s1/?sid=31>, 16.8.2022.
2. Sudska praksa, Vrhovni sud Republike Hrvatske, <https://sudskapraksa.csp.vsrh.hr/searchResults?courtType=&numInDec=&courtDeptOp=eq&numInDecOp=eq&caseYear=&decTypeGrp=&caseTypeOp=eq&caseType=&sortDirection=0&courtOp=eq&pubDateFrom=&sortField=rel&decDateTo=&includeSubcategories=true&ecliOp=co&caseYearOp=eq&caseNum=&caseNumOp=co&court=&courtDept=&decDateFrom=&q=Ha%C5%A1ke+konvencije+o+mjerodavnom+pravu+za+prometne+nezgode+na+cestama&decTypeGrpOp=eq&ecli=&pubDateTo=&includeSentences=false&courtTypeOp=eq&page=1>, 28.8.2022.
3. WIPO-Administered Treaties, Contracting Parties Berne Convention (Total Members: 181), https://wipolex.wipo.int/en/treaties/ShowResults?search_what=C&treaty_id=15, 19.8.2022.

4. Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama iz 1971., https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjN9vXAvX5AhUUzYsKHcO5AosQFnoECAQQAQ&url=https%3A%2F%2Fwww.pravo.unizg.hr%2F_download%2Frepository%2F%255B42%255D%2FPROMETNE_NEZGODE_NA_CESTAMA_1971..doc&usg=AOvVaw3M9S1lfd3BFmVYVT0ZKbT, 9.2.2022.