

Tumačenje kolizijskih pravila međunarodnih konvencija - primjer tumačenja kolizijskih odredbi Haške konvencije o prometnim nezgodama

Tomljenović, Vesna

Source / Izvornik: **Zbornik Pravnog fakulteta u Zagrebu, 2012, 62, 101 - 151**

Journal article, Published version

Rad u časopisu, Objavljena verzija rada (izdavačev PDF)

Permanent link / Trajna poveznica: <https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:118:342063>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-22**

PRAVRI

Pravni fakultet Faculty of Law



Sveučilište u Rijeci
University of Rijeka

Repository / Repozitorij:

[Repository of the University of Rijeka, Faculty of Law](#)
[- Repository University of Rijeka, Faculty of Law](#)

uniri DIGITALNA
KNJIŽNICA


DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

TUMAČENJE KOLIZIJSKIH PRAVILA MEĐUNARODNIH KONVENCIJA - PRIMJER TUMAČENJA KOLIZIJSKIH ODREDBI HAAŠKE KONVENCIJE O PROMETNIM NEZGODAMA

*Prof. dr. sc. Vesna Tomljenović **

UDK 341.96:347.512.5

Izvorni znanstveni rad

Primljeno: listopad 2011.

Kao moj mentor pri pisanju magistarskog rada te kao član povjerenstva pred kojim sam obranila doktorsku disertaciju profesor Sajko u velikoj je mjeri utjecao na moj znanstveni rad. Zbog toga mi je osobito zadovoljstvo biti jednim od autora knjige posvećene njegovu životu i radu. Profesor Sajko bio je član mnogih domaćih i međunarodnih organizacija, a posebice je važno njegovo sudjelovanje u radu Haaške konferencije za međunarodno privatno pravo. Kao član delegacije Republike Hrvatske pri Haaškoj konferenciji svojim je velikim znanjem i iskustvom doprinio usvajanju niza haaških konvencija iz područja međunarodnog privatnog prava. Razmišljajući o temi rada za ovaj Liber amicorum, logičnim nam se činilo da treba pisati o problemu tumačenja kolizijskih pravila sadržanih u jednoj od haaških konvencija - Konvenciji o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama.

Ključne riječi: kolizijske odredbe, tumačenje, Haaška konvencija o prometnim nezgodama, mjerodavno pravo za izvanugovornu odgovornost za štetu, Uredba Rim II

1. UVODNE NAPOMENE

Zbog apstraktnosti pravne odredbe sudovi su često primorani tumačiti pojmove koje ona sadržava ne bi li je tako približili konkretnoj životnoj situaciji koju rješavaju. Pri tome se koriste ustaljenim metodama i tehnikama tumačenja

* Dr. sc. Vesna Tomljenović, profesorica Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, Hahlić 6, Rijeka

kojima utvrđuju značenje pravne odredbe te definiraju njezino polje primjene. U tom se procesu pravna odredba promatra i njezino se značenje utvrđuje u kontekstu odredbi grane prava kojoj sporna odredba pripada te u konačnici u odnosu prema pravnom poretku u cjelini.¹ Budući da sudovi u pravilu primjenjuju odredbe hrvatskoga prava, pri utvrđivanju njihove sustavne pozicije kreću se isključivo u okvirima domaćega pravnog poretka.

Međutim, u određenim situacijama sudovi pri tumačenju pravne odredbe trebaju iskoračiti iz okvira domaćega pravnog poretka. To će morati učiniti pri tumačenju odredbi međunarodnog privatnog prava, tzv. kolizijskih odredbi, posebice kada je riječ o kolizijskim odredbama međunarodnih konvencija.

1.1. Posebni kriteriji tumačenja kolizijskih pravila

Kolizijska pravila imaju ključnu ulogu pri rješavanju sporova s međunarodnim obilježjem. Posebnost strukture i formulacija kolizijskih pravila rezultiraju često nužnošću tumačenja pojmova koje ona sadržava.² Tehnike tumačenja kolizijskih odredbi ne bi se trebale razlikovati od tehnika koje se općenito koriste pri tumačenju domaćih supstancijalnih pravila. Dakle, i pri utvrđivanju značenja ili polja primjene kolizijske odredbe sudovi odnosnu odredbu moraju promatrati prvenstveno kroz njezin odnos prema odgovarajućim materijalnim odredbama

¹ “Sustavno rješenje” pravne norme, odnosno utvrđenje njezine sustavne pozicije, nužno je s obzirom na to da pravna norma nije, kako kaže Perić, “izolirana jedinica bez povezanosti s drugim pravnim normama, nego ima svoje određeno mjesto unutar sustava prava”; detaljnije u: Perić, Berislav, *Država i pravni sustav*, Zagreb, 1994., str. 186 i dalje.

² Idealno bi bilo kada bi svaka odredba privatnog prava imala odgovarajuću odredbu međunarodnog privatnog prava. Međutim, nesagledivost korpusa privatnog prava praktično onemogućuje postojanje dvaju paralelnih sustava - privatnog i međunarodnog privatnog prava. Upravo stoga kolizijska pravila formuliraju se na način da se jednom kolizijskom odredbom načelno obuhvaća grupa odredbi privatnog prava. Odnosno grupiranje izražava se s pomoću kategorije vezivanja kolizijskog pravila kojom se određuje njegovo polje primjene, a koja se izražava kroz pravni odnos, životnu situaciju ili, pak, pravno pitanje. Posljedično se tome, primjenjujući kolizijska pravila, sudovi često suočavaju s potrebom utvrđivanja značenja njihove kategorije vezivanja. Pri tumačenju pojmova sadržanih u kategoriji vezivanja sudovi se moraju voditi nastojanjem da se što veći broj pravnih pitanja, koja se moraju rješavati u okvirima iste grane prava, podvrgava primjeni istog mjerodavnog prava. Detaljnije u: Sajko, Krešimir, *Međunarodno privatno pravo*, Zagreb, 2009., str. 98 i dalje.

domaćega pravnog poretka.³ Međutim, u suvremenoj pravnoj doktrini sve se učestalije naglašava da bi se, zbog specifične zadaće kolizijskih odredbi, pri njihovu tumačenju sudovi trebali voditi i načelima kojima se ti ciljevi ostvaruju. Osnovni je 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 gdje se, odnosno u kojoj se državi odlučuje o sporu. Zbog toga se pri tumačenju pojmova kolizijskih odredbi sudovi moraju voditi ciljevima kolizijskog prava te načelima kroz koja se oni ostvaruju: načelom izbora prava najbliže veze te načelom izbora prava čiju su primjenu stranke mogle opravdano očekivati.⁴ Kako se kolizijska pravila primjenjuju u sporovima s međunarodnim obilježjem, pri njihovu se tumačenju mora voditi računa i o načelu jednoobraznosti rješenja. Posljedično tomu, "sustavno rješenje" tumačenja kolizijske odredbe mora se tražiti ne samo u kontekstu hrvatskoga prava već i kroz odnos hrvatskoga prema ostalim potencijalno mjerodavnim pravnim porecima.⁵

1.2. Autonomno tumačenje kolizijskih odredbi međunarodnih konvencija

Nužnost odmaka od nacionalnog pravnog poretka pri tumačenju kolizijskih pravila posebno se naglašava pri tumačenju kolizijskih odredbi međunarodnih konvencija. Primarni cilj svake međunarodne konvencije jest ustanovljavanje jednoobraznih pravnih pravila koja će se primjenjivati u različitim državama

³ "Since Private International Law is domestic law and forms part of the *lex fori*, it follows that the *lex fori* alone determines in what circumstances foreign law is to apply. Consequently, not only the selection of the appropriate connecting factor, but also its interpretation, is exclusively determined by the *lex fori*.", vidi Lipstein, Kurt, *Principles of the Conflict of Laws, National and International*, Haag, 1981., str. 64.

⁴ "The main justification for the conflict of laws is that it implements the reasonable and legitimate expectation of the parties to a transaction or an occurrence.", Collins, Lawrence, *Dicey and Morris on The Conflict of Laws*, London, 1993., str. 5.

⁵ "The process of interpreting rules involving at least two, and possibly more, legal systems must necessarily rely on some legal notions, and over the years reliance on those of *lex fori*, the *lex causae* and of comparative jurisprudence has been canvassed in turn.", vidi Lipstein, *op. cit.* u bilj. 3, str. 96.

ugovornicama.⁶ Nažalost, jednoobraznost rješenja, postignuta usvajanjem jedinstvenog teksta konvencije, ne jamči jednoobraznu primjenu konvencijskih odredbi od strane sudova različitih država ugovornica.⁷

Upravo stoga mnogobrojne međunarodne konvencije, posebice one kojima se uniformira privatno pravo⁸, izričito nalažu da se pri tumačenju konvencijskih odredbi treba voditi međunarodnim karakterom konvencije te zahtjevom promicanja jednoobraznosti njezine primjene.⁹ Zbog međunarodnog podrijetla konvencija te zahtjeva njihove jednoobrazne primjene, prevladalo je stajalište prema kojem je za tumačenje konvencijskih odredbi nužno koristiti se posebnom tehnikom tzv. autonomnog tumačenja.¹⁰ Autonomno tumačiti konvencijske odredbe znači promatrati međunarodnu konvenciju kao autonomni korpus pravnih normi, koji je po svojem značenju neovisan o nacionalnom pravu država

⁶ Munday, Roderick J. C., *The uniform interpretation of international conventions*, International and Comparative Law Quarterly, vol. 27, br. 2, 1978., str. 450.

⁷ Razloge nejedinstvenog tumačenja konvencijskih odredbi treba tražiti, s jedne strane, u činjenici da su konvencijska pravna pravila često rezultat kompromisa između pravnih kultura i tradicija različitih država ugovornica, a s druge strane, u okolnosti da nacionalni sudovi pri tumačenju odnosnih konvencijskih pravila najčešće ostaju u granicama svojeg pravnog poretka.

⁸ Konvencija UN-a o ugovorima o međunarodnom prijevozu stvari u cijelosti ili djelomično morem (Rotterdamska pravila) iz 2009. (čl. 2.); Konvencija UN-a o prijevozu robe morem (Hamburška pravila) iz 1978. (čl. 3.); UNCITRAL-ov Model zakona o prekograničnoj insolventnosti iz 1997. (čl. 8.); UNIDROIT-ova Konvencija o međunarodnom financijskom leasingu iz 1988. (čl. 6. st. 1.); UNIDROIT-ova Konvencija o zastupanju u međunarodnoj prodaji robe iz 1983. (čl. 4. st. 1.). Zanimljivo je da pravila o nužnosti jednoobraznog tumačenja međunarodnih konvencija predviđaju i neka nacionalna prava. Vidi čl. 36. njemačkog EGBGB-a.

⁹ Kao primjer posebnog pravila o tumačenju konvencijskih odredbi možemo navesti odredbu čl. 7. st. 1. Konvencije o međunarodnoj prodaji robe od 1980. godine (Službeni list SFRJ, Međunarodni ugovori, br. 10/1984; Objava stupanja na snagu Konvencije o međunarodnoj prodaji, Narodne novine, br. 15/1998). Odredba čl. 7. glasi: "Prilikom tumačenja Konvencije vodit će se računa o njenom međunarodnom karakteru i potrebi da se unaprijedi jednoobraznost njene primjene i poštivanje savjesnosti u međunarodnoj trgovini". Detaljnije u: Schlechtriem, Peter; Schwenger, Ingeborg H., *Commentary on the UN Convention on the International Sale of Goods (CISG)*, New York, 2010., str. 120 i dalje.

¹⁰ Gebauer, Martin, *Uniform Law, General Principles and Autonomous Interpretation*, Uniform Law Review, br. 4, 2000., str. 685, <http://www.cisg.law.pace.edu/cisg/biblio/gebauer.html>, vidi također Schlechtriem, Schwenger, *op. cit.* u bilj. 9, str. 123.

ugovornica.¹¹ Iz te, pozitivne definicije autonomnog tumačenja izvodi se i njegova negativna definicija, prema kojoj je autonomno tumačenje takva tehnika pri kojoj se pri tumačenju pojmova sadržanih u konvencijskim odredbama sudovi ne bi smjeli oslanjati na nacionalne pravne koncepte.¹² Stoga se kod autonomnog tumačenja konvencijskih odredbi njihovo sustavno rješenje treba tražiti, prije svega, u okviru same konvencije. Pri tome se sudovi moraju voditi predmetom i ciljem konvencije, predmetom i svrhom konvencijske odredbe koja se tumači, ali i sustavnom pozicijom sporne odredbe u kontekstu same konvencije, to jest time gdje je i zbog čega u strukturi konvencije smješteno sporno pravilo koje se tumači.¹³ No, to nije sve. Kako se pri iznalaženju značenja konvencijske odredbe sud mora voditi i načelom jednoobraznosti rješenja, potrebno je, u mjeri u kojoj je to moguće, sagledati i rješenja do kojih su primjenom istog kolizijskog pravila došli sudovi drugih država ugovornica.¹⁴ Dakle sistematsko tumačenje konvencijskih odredbi trebalo bi, u mjeri u kojoj je to moguće, tražiti i u kontekstu odluka sudova ostalih država ugovornica.

Pri tumačenju odredbi međunarodnih konvencija, koje ne sadržavaju posebne odredbe o tumačenju, hrvatski sudovi moraju primijeniti opći mehanizam tumačenja konvencijskih odredbi utvrđen Bečkom konvencijom o sklapanju međunarodnih ugovora (dalje u tekstu: Bečka konvencija).¹⁵ Osnovno pravilo koje je postavila Bečka konvencija određuje da se konvencija mora tumačiti u dobroj vjeri, prema uobičajenom smislu izraza iz ugovora u njihovu kontekstu i s obzirom na predmet i svrhu ugovora.¹⁶ Posebno je važna odredba Bečke

¹¹ Gebauer, *op. cit.* u bilj. 10, str. 685.

¹² *Ibid.*, str. 686.

¹³ *Ibid.*, str. 697.

¹⁴ Jedan dio pravne doktrine ističe da se pri tumačenju konvencijskih odredbi treba voditi računa i o tome kako spornu konvencijsku odredbu primjenjuju sudovi država ugovornica jer se time osigurava predvidivost i pravna sigurnost, vidi Roth, Marianne; Happ, Richard, *Interpretation of Uniform Law Instruments According to Principles of International Law*, *Uniform Law Review*, br. 4, 1997., str. 700.

¹⁵ Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 16/1993 (tekst objavljen na temelju Odluke o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacija o sukcesiji, Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 12/1993). Pravila o tumačenju međunarodnih ugovora, odnosno konvencija, Bečka konvencija sadržava u Odjeljku 3., pod nazivom Tumačenje ugovora (čl. 31. - 34.). Detaljnije o odredbama članaka 31. - 34. Bečke konvencije u: Crnić-Grotić, Vesna, *Pravo međunarodnih ugovora*, Rijeka, 2002., str. 105 - 152.

¹⁶ Odredba čl. 31. st. 1. Bečke konvencije.

konvencije koja dopušta da se u procesu tumačenja odredbi međunarodne konvencije kao dopunskim sredstvom tumačenja sudovi koriste pripremnim radovima konvencije.¹⁷ Nadalje, Bečka konvencija osobitu važnost u tumačenju konvencijskih odredbi pridaje naknadnoj praksi u primjeni konvencije kojim se ustanovljuje sporazum između stranaka o tumačenju ugovora.¹⁸ U pravnoj doktrini navodi se da se odluke sudova država ugovornica o predmetu međunarodne konvencije mogu smatrati takvom kontinuiranom praksom te da bi se odnosne odluke trebale, u mjeri u kojoj je to moguće, uzimati u obzir pri tumačenju konvencijskih odredbi.¹⁹

Iz navedenog se može zaključiti da se i posebnim pravilima o tumačenju odredbi međunarodnih konvencija i odredbama Bečke konvencije nalaže da se, pri tumačenju konvencijske odredbe, sudovi vode njezinim značenjem i ciljem te njezinim mjestom u strukturi konvencije.

S obzirom na to da će Republika Hrvatska uskoro postati članicom Europske unije, nužno je naglasiti da se metoda autonomnog tumačenja pojavljuje kao ključna tehnika utvrđivanja sadržaja konvencijskih odredbi koje se po svojoj prirodi mogu smatrati dijelom europskog prava. Tako je nužnost autonomnog tumačenja konvencijskih odredbi potvrdio Europski sud pravde i u kontekstu tumačenja odredbi jedne od najvažnijih međunarodnih konvencija za rješavanje prekograničnih sporova - Konvencije o međunarodnoj nadležnosti, priznanju i ovrsi presuda u građanskim i trgovačkim predmetima od 1968. godine, tzv. Bruxelleske konvencije.²⁰ U velikom broju svojih odluka Europski sud pravde opetovano je isticao nužnost autonomnog tumačenja konvencijskih odredbi, ističući da se one moraju tumačiti posve neovisno o nacionalnim pravima država ugovornica.²¹ Europski sud pravde eksplicitno je izrazio svoje stajalište

¹⁷ Odredba čl. 32. st. 1. Bečke konvencije.

¹⁸ Bečka konvencija u odredbi čl. 31. st. 3. toč. 3(b) izričito navodi da će se pri tumačenju pojmova konvencijske odredbe zajedno s kontekstom konvencije voditi računa i o svakoj naknadnoj praksi u primjeni ugovora kojim se između stranaka ustanovljuje sporazum o tumačenju ugovora.

¹⁹ Detaljnije u: Roth, Happ, *op. cit.* u bilj. 14, str. 78.

²⁰ Konvencija od 27. rujna 1968. o sudskoj nadležnosti, priznanju i ovrsi odluka u građanskim i trgovačkim predmetima (Bruxelleska konvencija), Službeni list EZ L 299, 31. prosinca 1972., str. 32.

²¹ "...it is settled law that, as far as possible, the Court of Justice will interpret the terms of the Convention autonomously as to ensure that it is fully effective...", Predmet C-125/92 *Mullox IBC Ltd. protiv Hendrick Geels*, [1993] ECR I-4075, paragraf 10.

o tome da se pri tumačenju pojmova sadržanih u Bruxelleskoj konvenciji ponajprije mora voditi računa o njezinim načelima i ciljevima te o sustavnoj poziciji sporne odredbe u strukturi same Bruxelleske konvencije.²² Kako se ističe u doktrini, razloge autonomnog tumačenja odredbi Bruxelleske konvencije treba tražiti u činjenici da se ovom tehnikom tumačenja osigurava visoki stupanj pravne sigurnosti i transparentnost s obzirom na to da parnične strane sadržaj konvencijskih odredbi određuju isključivo u odnosu na samu Konvenciju. Osim toga, autonomnim se tumačenjem omogućuje jednoobrazno tumačenje prava i obveza ustanovljenih Bruxelleskom konvencijom u svim državama članicama, što je preduvjet da stranke u svim državama članicama uživaju istu procesnu poziciju.²³ Autonomno tumačenje koje je Europski sud pravde primjenjivao u kontekstu Bruxelleske konvencije primjenjuje i pri tumačenju europskih odredbi međunarodnog privatnog prava, s tom razlikom da pri autonomnom tumačenju tih odredbi Europski sud mora odnosne odredbe promatrati u odnosu na cjelokupno pravo EU-a.²⁴ Budući da će Republika Hrvatska vrlo brzo postati državom članicom EU-a, hrvatski sudovi bit će primorani usvojiti pristup autonomnog tumačenja. To znači da će pri tumačenju pojmova odredbi prava EU-a morati iskoračiti iz domaćeg pravnog poretka te njezino sustavno rješenje tražiti u odnosu prema načelima i ciljevima europskog prava, vodeći se prvenstveno značenjem i ciljem odredbe te potrebom jednoobraznog rješavanja sporova s prekograničnim obilježjem. Štoviše, tražiti značenje pravne norme u kontekstu sustava prava EU-a bit će obveza hrvatskih sudova ne samo pri tumačenju odredbi prava EU-a već i odredbi nacionalnog prava.

²² “[T]he concepts used in the Convention, which may have a different content depending on the national law of the Contracting States, must be interpreted independently, by reference principally to the system and objectives of the Convention...”, *Predmet C-89/91 Shearson Lehman Hutton Inc. protiv TVB Treuhandgesellschaft für Vermögensverwaltung und Beteiligungen mbH*, [1993] ECR I-139, paragraf 13. O autonomnom tumačenju Bruxelleske konvencije, njezinim pravilima i dosegom detaljnije u: Pontier, Jannetje A.; Burg, Edwige, *EU Principles on Jurisdiction and Recognition and Enforcement of Judgments in Civil and Commercial Matters*, Haag, 2004., str. 5 i dalje.

²³ Magnus, Ulrich; Mankowski, Peter; Calvo Caravaca, Alfonso Luis, *Brussels I Regulation, European Commentaries on Private International Law*, München, 2007., str. 31 i dalje. Autonomno tumačenje koje je Europski sud pravde primjenjivao u kontekstu Bruxelleske konvencije, koja po svojem karakteru nije bila isključivo zakonodavni akt Europske Zajednice, već međunarodna konvencija, karakterizira i sve ostale odredbe europskog prava.

²⁴ *Ibid.*, str. 32 - 33.

U tekstu koji slijedi pokušat ćemo utvrditi u kojoj su mjeri hrvatski sudovi pri tumačenju konvencijskih kolizijskih odredbi spremni prihvatiti metodu autonomnog tumačenja i pri tomu iskoračiti, s jedne strane, iz okvira domaćeg pravnog poretka, a s druge, iz okvira isključivo jezičnog tumačenja teksta konvencijskih odredbi. Kako bi trebalo tumačiti konvencijske odredbe i kako to čine hrvatski sudovi pokušat ćemo prikazati na primjeru primjene kolizijskih odredbi *Haaške konvencije o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama* (dalje u tekstu: Haaška konvencija o prometnim nezgodama).²⁵

2. DVOJBE U PRIMJENI HAAŠKE KONVENCIJE O PROMETNIM NEZGODAMA

Haaška konvencija o prometnim nezgodama primjenjuje se u Republici Hrvatskoj već dugi niz godina.²⁶ Unatoč tomu, sporadičan pregled sudske prakse upućuje na određene probleme u njezinoj primjeni.

Prvo, pojedini sudovi neopravdano zaobilaze primjenu Haaške konvencije o prometnim nezgodama te mjerodavno pravo u sporovima izvanugovorne odgovornosti za štetu uzrokovane prometnim nezgodama određuju primjenjujući opće kolizijsko pravilo za izvanugovornu odgovornost za štetu Zakona o rješavanju sukoba zakona s propisima drugih zemalja u određenim odnosima (dalje u tekstu: ZRSZ).²⁷

²⁵ Konvencija o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama od 1971. godine, Odluka o objavljivanju mnogostranih međunarodnih ugovora kojih je Republika Hrvatska stranka na temelju notifikacija o sukcesiji, Narodne novine, Međunarodni ugovori, br. 4/1994.

²⁶ Hrvatski sudovi primjenjuju Haašku konvenciju o mjerodavnom pravu za prometne nezgode na cestama od 1976., kada ju je ratificirala SFR Jugoslavija (Službeni list SFRJ, Međunarodni ugovori, br. 26/1976).

²⁷ Ponekad se zaboravlja da kolizijske odredbe Haaške konvencije o prometnim nezgodama, poput svih kolizijskih odredbi sadržanih u međunarodnim konvencijama, imaju prioritet u odnosu na odredbe ZRSZ-a. Sam ZRSZ odredbom čl. 3. određuje da se njegove odredbe ne primjenjuju na one odnose koji su regulirani međunarodnom konvencijom, što proizlazi i iz Ustava Republike Hrvatske (u tom smislu i odredba čl. 141. Ustava RH). Dakle, u predmetima izvanugovorne odgovornosti za štetu uzrokovanu cestovnim prometnim nezgodama Haaška konvencija o prometnim nezgodama isključuje primjenu kolizijskih odredbi ZRSZ-a. Unatoč tome, izbor mjerodavnog prava sudovi određuju pogrešno na temelju kolizijske odredbe čl. 28. ZRSZ-a. Vidi Presudu Županijskog suda u Splitu, Gž-529/08 od 15. svibnja 2008. godine.

Drugo, pojedine sudske odluke pokazuju da do nerazumijevanja kolizijsko-pravnog sustava Haaške konvencije o prometnim nezgodama dolazi i na razini određivanja polja primjene (stranog) prava koje je mjerodavno prema konvencijskim kolizijskim rješenjima.²⁸

Međutim, najsloženiji problem s kojim se suočavaju hrvatski sudovi u primjeni Haaške konvencije o prometnim nezgodama jest u tumačenju polja primjene kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje, koji glasi:

Uz ogradu čl. 5. odstupa se od odredbe čl. 3. u ovim slučajevima:

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

- ...prema žrtvi koja je bila putnik, ako se njezino uobičajeno boravište nalazi u nekoj drugoj državi osim one na teritoriju koje se dogodila nesreća...

Citirana kolizijska odredba određuje da se odgovornost prema putniku za štetu koju je pretrpio u nezgodi prosuđuje prema pravu države u kojoj je registrirano vozilo kada je u nezgodi sudjelovalo samo jedno vozilo registrirano u drugoj državi od one u kojoj se dogodila nezgoda te ako se putnikovo uobičajeno boravište također nalazi izvan države u kojoj je nezgoda nastupila.

3. OTVORENA PITANJA U PRIMJENI KOLIZIJSKE ODREDBE ČLANKA 4. (A) DRUGE ALINEJE - PROBLEM TUMAČENJA

Tekst odredbe članka 4. (a) druge alineje nije sporan. Sporno je, međutim, njezino polje primjene. O kakvom je problemu riječ najbolje se može razumjeti na primjeru predmeta *Julius Popović i drugi protiv Hrvatskog ureda za osiguranje* (dalje u tekstu: predmet *Popović*), o kojem je nedavno odlučivao Općinski sud

²⁸ Ima primjera odluka u kojima su sudovi, utvrdivši da se prema Haaškoj konvenciji o prometnim nezgodama za pitanje odgovornosti primjenjuje strano pravo, o visini naknade štete odlučivali primjenom hrvatskih kriterija za određivanje visine naknade štete. Takav pristup protivi se duhu Haaške konvencije o prometnim nezgodama, odnosno odredbi čl. 8. koja izričito previđa da se prema mjerodavnom pravu -stranom ili domaćem - moraju utvrditi sva pitanja u pogledu vrste i opsega, dakle i visine naknade štete, a što je u jednoj od svojih odluka istaknuo i Vrhovni sud Republike Hrvatske odlučujući povodom istaknutog prigovora o utvrđivanju visine naknade štete (Rev-1166/04-2 od 14. lipnja 2004.).

u Zagrebu²⁹, a čiji će činjenični sklop za potrebe ovog rada biti model.³⁰ Relevantne činjenice predmeta *Popović* jesu sljedeće:

Na području Republike Hrvatske dogodila se teška prometna nesreća, u kojoj je sudjelovalo samo jedno vozilo - autobus slovačkih registarskih oznaka. U nesreći je smrtno stradao veći broj slovačkih turista koji su se vraćali s godišnjeg odmora provedenog u Hrvatskoj, a među njima i Marija Popović, slovačka državljanka s prebivalištem u Slovačkoj. Bliski srodnici poginule, njezin suprug Julius Popović te njezina djeca Oleg Popović i Sandra Smerekova, također slovački državljani s prebivalištem u Slovačkoj, pokrenuli su pred hrvatskim sudom postupak obeštećenja protiv Hrvatskog ureda za osiguranje Zagreb, zahtijevajući naknadu materijalne i nematerijalne štete koju su osobno pretrpjeli zbog smrti putnice, njihove supruge i majke.

U predmetu *Popović* postupak za naknadu štete koju su osobno pretrpjeli zbog smrti supruge i majke pokrenuli su njezini bliski srodnici, suprug i djeca. Budući da je kategorija vezivanja kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje definirana sintagmom "odgovornost prema žrtvi koja je bila putnik", postavlja se pitanje može li se na temelju odnosne kolizijske odredbe utvrditi mjerodavno pravo prema kojem će se odlučivati o tužbenom zahtjevu bliskih srodnika *Marije Popović*, ili se odnosno kolizijsko rješenje treba ograničiti samo na slučajeve kada naknadu štete zahtjeva putnik?

²⁹ *Julius Popović, Oleg Popović, Andrea Smerekova protiv Hrvatskog ureda za osiguranje* (dalje u tekstu: predmet *Popović*), Presuda Općinskog suda u Zagrebu, Pn-1088/09-14 od 23. prosinca 2010. godine.

³⁰ Činjenični sklop predmeta *Popović* zajednički je mnogim predmetima pokrenutim pred hrvatskim sudovima, a karakterizira ih činjenica da naknadu štete koju su osobno pretrpjeli zahtijevaju bliski srodnici stradalog putnika ili putnice. U vezi s istom prometnom nezgodom, koja predstavlja činjenični sklop predmeta *Popović*, pred hrvatskim sudom tužbu su također podnijeli slovački državljani Maria, Pavel i Peter Polak, radi naknade štete koju su osobno pretrpjeli zbog smrti supruge i oca Pavela Polaka, koji je smrtno stradao u prometnoj nezgodi u kojoj je stradala i Marija Popović. I u predmetu povodom tužbe Polakovih sud se u pokrenutom postupku (Pn-1710/09) suočio također s pitanjem polja primjene kolizijske odredbe čl. 4. (a) druge alineje.

3.1. Tumačenje *stricto sensu versus lato sensu* kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje

Ako odgovor na postavljeno pitanje tražimo isključivo u kontekstu teksta kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje, odgovor je jasan. Odnosna se odredba, odnosno pravo države registracije vozila, primjenjuje samo kada naknadu štete potražuje neposredno oštećeni putnik. Posljedično tomu, kada naknadu štete potražuju bliski srodnici stradalog putnika, nema mjesta primjeni odnosne kolizijske odredbe. No, može li se polje primjene konvencijske kolizijske odredbe utvrđivati isključivo na temelju njezina teksta?

Sudovi su skloni značenje jezično eksplicitne odredbe izvoditi isključivo iz njezina teksta, ne upuštajući se u njezino tumačenje u širem smislu. Vođeni pravilom da tumačenje nije potrebno kada je pravilo nedvojbeno jasno (*in claris non fit interpretatio*)³¹, sudovi tako jezično jasne odredbe mehanički primjenjuju, ne upuštajući se u iznalaženje njihova značenja i svrhe izvan njihova jezičnog određenja.³² Ponekad, međutim, mehanička primjena jezično jasne odredbe može rezultirati rješenjem koje se protivi njezinu značenju i cilju, zbog čega tekstualna jasnoća pravne odredbe ne bi trebala isključivati i korištenje drugih tehnika tumačenja, poglavito logično i sistematsko tumačenje.³³ Tumačenje pravne norme u širem smislu, odnosno njezino tumačenje *lato sensu* posebice je nužno kada je sporno polje njezine primjene. Stoga, da bi se izbjegao rizik primjene pravne odredbe protivno njezinu značenju i cilju, pri tumačenju pravne odredbe potrebno je koristiti se ne samo jezičnom već i drugim tehnikama tumačenja, kao što su teleološko i sistematsko tumačenje.

Dvojba koja se pojavljuje u pogledu primjene kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje tiče se upravo definiranja njezina polja primjene. Smatramo da se dvojba o tome treba li odnosnu odredbu, odnosno njezino polje primjene

³¹ Vidi Perić, *op. cit.* u bilj. 1, str. 188.

³² Sudovi, i to ne samo hrvatski, slijede, kako je to kazao američki sudac Frank Easterbrook, jedno jednostavno pravilo tumačenja - "kada je pravilo jasno, primjeni ga". Vidi Easterbrook, Frank H., *Text, History and Structure in Statutory Interpretation*, Harvard Journal of Law and Public Policy, vol. 17, br. 1, 1994., str. 61.

³³ Kako ističe Visković: "Jezično tumačenje je nužno za razumijevanje pravne norme, ali ne i dovoljno sredstvo za njeno razumijevanje. Što znače pojedini izrazi iz normativnih odredaba, to se spoznaje tek primjenom drugih pravila tumačenja, a na kraju krajeva ciljnim tumačenjem koje je odlučujuće.", Visković, Nikola, *Teorija države i prava*, Zagreb, 2006., str. 248 - 249.

definirati odnosno tumačiti doslovno, suženo ili prošireno, može razriješiti samo njezinim tumačenjem u širem smislu. Rezultat tumačenja *lato sensu* može biti dvojak. Prvo, odnosnu kolizijsku odredbu, odnosno njezino polje primjene sud može suziti vodeći se pritom isključivo njezinim jezičnim izričajem. U tom će se slučaju polje primjene ovoga kolizijskog pravila ograničiti samo na sporove o odgovornosti za štetu prema putniku, tj. neposrednoj žrtvi prometne nezgode. Posljedično se tome ona ne bi mogla primijeniti u sporovima o odgovornosti prema posredno oštećenim bliskim srodnicima. Međutim, rezultat će biti posve drukčiji ako se pri tumačenju ove kolizijske odredbe sud opredijeli za njezino prošireno tumačenje, kojim bi se polje primjene ove kolizijske odredbe proširilo i na situacije kada naknadu štete ne zahtjeva samo neposredno oštećeni putnik već i njegovi bliski srodnici.

Kojoj od tih dviju metoda tumačenja polja primjena kolizijskog pravila članka 4. (a) druge alineje dati prednost? S obzirom na to da se pri tumačenju konvencijskih kolizijskih odredbi treba poći od njezina značenja i cilja te pozicije koju ona ima u konvencijskoj strukturi, za ispravno definiranje polja primjene kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje potrebno je utvrditi njezino značenje i cilj te ulogu koju ima u strukturi same Haaške konvencije o prometnim nezgodama. Tek se tada može argumentirano odlučiti treba li s obzirom na značenje i cilj kolizijske odredbe prednost dati doslovnom, suženom ili proširenom tumačenju njezina polja primjene.³⁴

3.2. Tumačenje kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje u praksi hrvatskih sudova

Činjenični sklop predmeta *Popović* predstavlja prototip situacije za koju je Haaškom konvencijom o prometnim nezgodama osmišljena kolizijska odredba članka 4. U nezgodi koja se dogodila u Hrvatskoj sudjelovalo je samo jedno vozilo, autobus registriran u Slovačkoj. U nezgodi je smrtno stradala putnica, slovačka državljanka s uobičajenim boravištem u Slovačkoj.

³⁴ "Autonomous interpretation, like any other form of legal interpretation, is kind of argumentation. Autonomous interpretation of uniform law differs from other kinds of interpretation in that its arguments are based on specific systematic and teleological elements.", Gebauer, *op. cit.* u bilj. 10, str. 683.

Međutim, već je istaknuto da kolizijska odredba članka 4. (a) druge alineje izričito određuje pravo mjerodavno za odgovornost prema putniku, neposrednoj žrtvi prometne nezgode. Polje primjene odnosne kolizijske odredbe određeno je dakle njezinom kategorijom vezivanja izraženom sintagmom “odgovornost prema žrtvi koja je bila putnik”. Treba li u tom kontekstu značenje riječi *putnik* iz kategorije vezivanja tumačiti doslovno ili, pak, prošireno? Doslovno tumačenje rezultiralo bi utvrđenjem da riječ *putnik* kao takva najbolje izražava značenje i cilj odnosne kolizijske odredbe, zbog čega se toj riječi ne bi moglo pridati šire značenje od onog koje ta riječ doslovno ima. Njoj se u tom slučaju ne bi moglo pridati drukčije značenje, to jest da su njome obuhvaćeni i bliski srodnici putnika. S druge strane, teleološko i sistematsko tumačenje značenja sintagme “odgovornost prema žrtvi koja je bila putnik” može pokazati da se polje primjene kolizijskog pravila članka 4. (a) druge alineje ne može odrediti isključivim jezičnim tumačenjem riječi *putnik*, već da se pri određenju značenja pojma putnik mora uzeti u obzir i drugi element te sintagme, a to je izvanugovorna odgovornost za štetu uzrokovanu prometnom nezgodom.

Hrvatski sudovi nisu usvojili jedinstveno pravno stajalište u pogledu tumačenja kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje, odnosno njezine kategorije vezivanja “odgovornost prema žrtvi koja je bila putnik”. Vodeći se isključivo jezičnim izričajem odnosnog kolizijskog rješenja, neki sudovi usvojili su stajalište prema kojem se ona primjenjuje kada se raspravlja o odgovornosti prema putniku koji je bio neposredna žrtva prometne nezgode. S druge strane, pojedini sudovi prošireno tumače pojam putnika i posljedično tomu odnosno kolizijsko rješenje primjenjuju pri odlučivanju o odgovornosti za štetu koju su pretrpjeli bliski srodnici stradalog putnika. Kako to izgleda u praksi, pokušat ćemo prikazati na odlukama jednog prvostupanjskog suda, jednog drugostupanjskog i, konačno, Vrhovnog suda Republike Hrvatske.

3.2.1. Restriktivno tumačenje kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje

Utvrđujući mjerodavno pravo za odgovornost prema bliskim srodnicima stradale putnice, Općinski sud u Zagrebu u predmetu *Popović* usvaja stajalište o doslovnom tumačenju kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje. Njezino polje primjene sužava isključivo na situacije kada naknadu štete potražuje neposredno oštećeni putnik. Stoga je sud smatrao da se u konkretnom slučaju, u kojem naknadu štete zahtijevaju bliski srodnici putnika, mjerodavno pravo ne

može utvrditi na temelju kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje. Mjerodavno pravo prema kojem je odlučivao o odgovornosti prema bliskim srodnicima stradale putnice sud je utvrdio na temelju kolizijske odredbe članka 3. Haaške konvencije o prometnim nezgodama. Prema toj posljednjoj kao mjerodavno primjenjuje se pravo države u kojoj se nezgoda dogodila, što je u konkretnom slučaju bilo hrvatsko pravo. Svoju odluku o izboru mjerodavnog prava sud obrazlaže na sljedeći način:

Temeljno pravilo Konvencije jest da je za štetu nastalu uslijed prometne nezgode mjerodavno unutarnje pravo države na teritoriju koje se dogodila prometna nezgoda (čl. 3.) Konvencije.

Odstupanja od navedenog pravila propisana su u člancima 4. do 6., s time da se u konkretnom slučaju odlučeno odstupanje propisano odredbom članka 4. stavkom (a) alinejom drugom koja kaže da ako je samo jedno vozilo sudjelovalo u nezgodi i ako je registrirano u državi različitoj od one na čijem se području dogodila nezgoda, unutarnje pravo države registracije tog vozila primjenjuje se na odgovornost prema oštećenom koji je bio putnik, ako se njegovo uobičajeno boravište nalazi u nekoj drugoj državi osim one na teritoriju koje se dogodila nezgoda. Prema ostalim odredbama istog članka, pravo države registracije, kao iznimka od pravila da se primjenjuje pravo države na čijem se području desila nezgoda, ima se primijeniti i na oštećenog koji se nalazio na mjestu nezgode izvan vozila ako je imao redovno boravište u državi registracije vozila te na vozače, vlasnike ili svake druge osobe koja polaže pravo na vozilo, bez obzira na redovno boravište.

*Kako tužitelji nisu niti jedna od osoba na koje se iznimka iz čl. 4. Konvencije odnosi, jer je oštećenik koji je bio u konkretnom slučaju upravo sada pokojna Maria Popovičova, to se na njih ima primijeniti načelo *lex loci delicti commissi* iz čl. 3. Konvencije, odnosno pravo Republike Hrvatske, konkretno odredbe ZOOP-a i ZOO-a.³⁵*

Odlučujući o polju primjene kolizijske odredbe iz članka 4. (a) druge alineje, sud se vodio isključivo njezinim tekstom. Smatrajući jezični izričaj kolizijske odredbe jasnim i nedvosmislenim, sud je odbacio nužnost svakog daljnjeg tumačenja odnosne odredbe. Kako se ističe u presudi:

... sud se prilikom odluke o primjeni materijalnog prava vodio prvenstveno i jedino gore citiranim sadržajem Konvencije kao ratificiranim međunarodnim ugovorom koji predstavlja izravni izvor prava, za razliku od pravne znanosti koja kao izvor prava djeluje tek neizravno.

³⁵ Presuda Općinskog suda u Zagrebu, Pn-1088/09-14 od 23. prosinca 2010. godine, str. 4.

Gore citirane odredbe Konvencije same po sebi su jasne i ne iziskuju potrebu za tumačenjem, a njihova primjena onako kako glase, ne predstavlja, prema mišljenju ovog suda, puko gramatičko ili doslovno tumačenje. Naprotiv u odredbama čl. 4. Konvencije jasno su i nedvosmisleno, gramatički i teleološki, taksativno navedene iznimke iz tradicionalnog kolizijskopravnog načela *lex loci delicti commissi*. Tumačeći ove odredbe na način kako predlaže tuženik ne samo da bi potpuno jasnoj odredbi promijenio smisao, već bi se, teleološki i sistematski promijenio duh i ratio onoga što je ugovoreno, jer bi se iznimka koja je u članku 4. očito ugovorena taksativno i restriktivno, počela primjenjivati na posve jedan novi krug osoba koje u njoj nisu navedene i na jedan posve novi krug vrsta šteta koje se imaju obešteti. Ne može se, prema mišljenju ovog suda, s uspjehom braniti teza da je šteta koju je pretrpio oštećeni putnik (povredom tijela, oštećenjem zdravlja) na koju se odnosi iznimka iz čl. 4. st. (a) al. 2. Konvencije, po vrsti i kvaliteti istoznačna sa štetom koju zbog gubitka njegova života trpe njegovi slijednici pa da se, iako se pravni slijednici ne navode, svejedno na njih ista iznimka ima protezati.

Konačno kolizijske norme postoje zato da se njihovom primjenom, bez mijenjanja njihovog smisla, odredi mjerodavno pravo neovisno o tome kakav je sadržaj istog prava i za koga je i u kojem smislu jedno od više kolidirajućih prava manje ili više povoljno. Naravno da se u svim situacijama s međunarodnim elementom ne može odgovoriti zahtjevima onoga što se čini najpravednijim, međutim pravednost i nije pravni smisao kolizijskih normi.

Tumačenje kolizijskih normi, gledajući ih kroz sadržaj materijalnih prava koja konkuriraju za primjenu i s time povezanih interesa pojedinih stranaka u postupku, prema mišljenju ovog suda nije niti sistematsko niti historijsko, a može dovesti do prodora oportunitizma.

Slijedom navedenog, sud je na spornu pravnu situaciju, u smislu odredbe čl. 3. Konvencije primijenio hrvatsko odštetno materijalno pravo.³⁶

Stajalište o doslovnom tumačenju polja primjene kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje, koje je Općinski sud u Zagrebu usvojio u predmetu *Popović*, nalazimo i u odluci Županijskog suda u Vukovaru donesenoj u predmetu *Meleh*.³⁷ Stajalište je i tog suda da nema mjesta primjeni kolizijske odredbe članka 4. stavka 1.(a) druge alineje, kada naknadu štete zahtijevaju posredni oštećenici, putnikovi bliski srodnici. Obrazlažući takvo stajalište sud navodi sljedeće:

³⁶ *Ibid.*, str. 4 - 5.

³⁷ *E. Meleh, Anje Pešić Gađa, Zdenko Pešić i Zora Pešić protiv Euroherc osiguranje, d.d.*, Presuda Županijskog suda u Vukovaru, Gž-1710/03-03 od 12. studenog 2003.

*Tužitelji u ovoj parnici nisu vlasnici niti posjednici vozila, nisu žrtve koje su bile putnici, a niti žrtve koje se nalaze izvan vozila. Status žrtve u predmetnoj prometnoj nesreći ima pokojna I. M., a tužitelji u ovoj parnici ostvaruju naknadu štete samostalno, ne izvodeći svoje pravo iz prava pokojne I. M.*³⁸

Županijski sud u Vukovaru u predmetu *Meleh*, kao i Općinski sud u Zagrebu u predmetu *Popovič*, polje primjene kolizijske odredbe čl. 4. (a) druge alineje određuje vodeći se jezičnim izričajem odredbe. Budući da se polje primjene kolizijske odredbe izričito definira kategorijom vezivanja - odgovornost prema žrtvi koja je bila putnik - odnosno se kolizijsko rješenje, prema mišljenju suda, ne može primijeniti za određivanje prava mjerodavnog za odgovornost prema njegovim bliskim srodnicima.

Međutim, Županijski sud u Vukovaru ističe još jedan argument kojim podupire odluku o restriktivnom tumačenju kolizijske odredbe čl. 4. (a) druge alineje. Budući da bliski srodnici svoje pravo na naknadu štete ostvaruju samostalno, ne izvodeći ga iz prava pokojne putnice, sud smatra da se zbog samostalnosti prava bliskih srodnika na naknadu štete i mjerodavno pravo za odgovornost prema bliskim srodnicima treba utvrditi na temelju samostalne kolizijske odredbe, a ne kolizijske odredbe kojom se utvrđuje pravo mjerodavno za odgovornost prema putnicima. Mjerodavno je pravo za konkretnu situaciju trebalo, prema mišljenju suda, utvrditi primjenom kolizijske odredbe sadržane u članku 3. Haaške konvencije o prometnim nezgodama, koja upućuje na primjenu hrvatskoga prava kao prava države u kojoj se nezgoda dogodila, a ne kolizijske odredbe čl. 4. (a).

I konačno stajalište o isključivo doslovnom tumačenju polja primjene kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje usvojio je nedavno i Vrhovni sud Republike Hrvatske u predmetu *Nikolić i ostali protiv Hrvatskog ureda za osiguranje*.³⁹ Relevantne činjenice predmeta u kojem je donesena odnosna odluka sljedeće su:

V. N., državljanka Republike Srbije, smrtno je stradala u prometnoj nezgodi koja se dogodila na području Republike Hrvatske. U trenutku nezgode V. N. bio je putnik u vozilu slovenske registracije. Pred hrvatskim sudom bliski srodnici smrtno stradale V. N., svi srpski državljani s prebivalištem u Srbiji, pokrenuli su postupak za naknadu štete protiv Hrvatskog ureda za osiguranje.

³⁸ *Ibid.*, str. 2.

³⁹ *Nikolić i ostali protiv Hrvatskog ureda za osiguranje*, Presuda Vrhovnog suda RH, Rev 878/08-2 od 18. veljače 2010.

Prvostupanjski je sud u predmetu *Nikolić* kao mjerodavno primijenio hrvatsko pravo pozivajući se na odredbu čl. 3. Haaške konvencije o prometnim nezgodama koja predviđa mjerodavnost prava države u kojoj se dogodila prometna nezgoda. Kako se nezgoda dogodila na teritoriju Hrvatske, sud je smatrao da se kao mjerodavno treba primijeniti hrvatsko pravo. Iako je bila riječ o tipičnoj situaciji za koju Haaška konvencija o prometnim nezgodama predviđa odstupanje od primjene prava države nezgode, a u korist primjene prava države registracije vozila, što je u konkretnom predmetu bilo slovensko pravo, sud je primijenio hrvatsko pravo, smatrajući da u konkretnom slučaju nema mjesta primjeni kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje koja upućuje na pravo države registracije vozila.⁴⁰ Odluku prvostupanjskog suda potvrdio je povodom žalbe i drugostupanjski sud.⁴¹ Protiv presude drugostupanjskog suda tuženik je uložio reviziju osporavajući, među ostalim, primjenu hrvatskoga prava kao mjerodavnog, smatrajući da se u konkretnom slučaju trebalo primijeniti slovensko pravo kao pravo registracije vozila, a u smislu odredbe članka 4. (a) druge alineje. Vrhovni sud Republike Hrvatske odbija prigovore tuženika te potvrđuje odluku drugostupanjskog suda obrazlažući svoju odluku na sljedeći način:

... odredba čl. 4. Konvencije, na koju se poziva revident, predstavlja iznimku od načela određeno u čl. 3. Konvencije i odnosi se samo na osobe koje su izričito navedene u toj odredbi: vozače, vlasnike ili svake druge osobe koja polaže pravo na vozilo, žrtvu koja je bila putnik i žrtvu koja se nalazila na mjestu nezgode izvan vozila.

U ovom predmetu tužitelji nisu niti jedna od tih osoba (žrtva je sada pok. Vlasta Nikolić njihov prednik), pa se na njih primjenjuje načelna odredba čl. 3. Konvencije. Prema odredbi čl. 3. Konvencije mjerodavno pravo je pravo države na području koje se dogodila prometna nezgoda. To je u konkretnom slučaju pravo Republike Hrvatske.⁴²

Iz obrazloženja presude Vrhovnog suda može se zaključiti da se pri tumačenju polja primjene kolizijske odredbe članka 4. vodio isključivo njezinim tekstom. Doslovno tumačenje polja primjene odnosne odredbe Vrhovni sud šturo je obrazložio i činjenicom da je konkretna odredba iznimka od općeg pravila Haaške konvencije o prometnim nezgodama sadržanog u odredbi čl. 3.

⁴⁰ Presuda Općinskog suda u Županji, P-43/06 od 12. lipnja 2007.

⁴¹ Presuda Županijskog suda u Vukovaru, Gž-2491/07 od 23. siječnja 2008.

⁴² Presuda Vrhovnog suda RH, Rev 878/08-2 od 18. veljače 2010., str. 2.

3.2.2. Prošireno tumačenje polja primjene kolizijske odredbe članka 4. stavka 1.(a) druge alineje

Pregled hrvatske sudske prakse pokazuje, međutim, da su pojedini sudovi prihvatili drukčiji pristup izboru mjerodavnog prava za odgovornost prema bliskim srodnicima stradalog putnika. Primjerice, Županijski sud u Varaždinu u svojoj odluci od 15. svibnja 2006. godine⁴³ usvojio je prošireno tumačenje polja primjene kolizijskog pravila članka 4. (b) druge alineje. Relevantne činjenične i pravne okolnosti slučaja jesu sljedeće:

U prometnoj nezgodi koja se dogodila u Sloveniji, sudjelovala su dva vozila registrirana u Republici Hrvatskoj. U jednom od vozila smrtno je stradao putnik prednik tužitelja. Iako je u ovom slučaju bila riječ o nesreći u kojoj su bila uključena dva vozila registrirana u Republici Hrvatskoj, zbog čega je prema odredbi članka 4. stavka 1. (b) sud trebao primijeniti hrvatsko pravo, prvostupanjski sud kao mjerodavno primijenio je slovensko pravo, pozivajući se na odredbu čl. 3. Haaške konvencije koja načelno predviđa mjerodavnost prava države u kojoj se nezgoda dogodila. Županijski sud ukida napadanu presudu, pri čemu iznosi svoje stajalište da se u konkretnom slučaju trebala primijeniti kolizijska odredba iz odredbe čl. 4. (b) Haaške konvencije koja je upućivala na hrvatsko pravo, odnosno Zakon o obveznim odnosima.

Zanimljivo je stajalište Županijskog suda u pogledu izbora mjerodavnog prava za odgovornost prema bliskim srodnicima poginulog putnika. U tom kontekstu sud ističe sljedeće:

Kako se u slučaju, da su oba vozila koja su sudjelovala u prometnoj nezgodi registrirana u istoj državi, pravo države registracije primjenjuje u odnosu na odgovornost vozača motornog vozila, kako je to izričito navedeno u odredbi članka 4.a u vezi s člankom 4b Haaške konvencije, to valja kao mjerodavno pravo primijeniti pravo o izvanugovornoj odgovornosti za naknadu štete ... pravo Republike Hrvatske, ili, u konkretnom slučaju, mjerodavno pravo je Zakon o obveznim odnosima. Kako ZOO utvrđuje odgovornost štetnika ne samo prema neposrednim oštećenima, nego i u odnosu na posredne oštećeničke, to je nedvojbeno da je tužiteljima mjerodavnim pravom države registracije priznato pravo na naknadu štete zbog smrti bliskog srodnika.⁴⁴

Iako je u konkretnom slučaju bila riječ o primjeni kolizijske odredbe članka 4. (b), odluka suda je zanimljiva i s gledišta određivanja polja primjene kolizijske

⁴³ Presuda Županijskog suda u Varaždinu, Gž-1219/06-2 od 15. svibnja 2006.

⁴⁴ Presuda Županijskog suda u Vukovaru, Gž-1710/03-3 od 12. studenog 2003., str. 3.

odredbe čl. 4. (a) druge alineje. Kolizijska odredba članka 4. (b) primjenjuje se za određivanje mjerodavnog prava u slučaju kada su u nezgodi sudjelovala dva ili više vozila koja su registrirana u drugoj državi od one u kojoj se nezgoda dogodila. Međutim, kada je riječ o odgovornosti prema putniku žrtvi, odredba članka 4. (b) primjenjuje se pod istim uvjetom kao i odredba članka 4. (a) druge alineje. Naime, nužno je da putnik ima redovno boravište u državi koja se razlikuje od države u kojoj se nezgoda dogodila. Stoga se i u pogledu primjene te odredbe otvara isto pitanje kao i kod primjene kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje, a to je primjenjuje li se i kada je riječ o odgovornosti prema bliskim srodnicima stradalog putnika.

Odredbu kolizijske odredbe članka 4. (b) sud je primijenio za utvrđivanje prava mjerodavnog za odgovornost prema bliskim srodnicima stradalog putnika. Dakle, ekstenzivnim tumačenjem te odredbe sud je proširio polje primjene prava države registracije vozila i na pitanje odgovornosti prema bliskim srodnicima putnika.

Stajalište o nužnosti proširenog tumačenja polja primjene kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje usvojio je i Općinski sud u Osijeku u predmetu *Baltić*.⁴⁵ Činjenični sklop predmeta *Baltić*, odnosno relevantne okolnosti bile su sljedeće:

Prometna nezgoda u kojoj je smrtno stradao suprug i otac tužiteljica, hrvatski državljanin s prebivalištem u Republici Hrvatskoj, dogodila se na teritoriju Bosne i Hercegovine. U prometnoj nezgodi sudjelovalo je samo jedno vozilo, registrirano u Republici Hrvatskoj. Tužiteljice, supruga i djeca stradalog putnika, pokrenule su protiv osiguratelja postupak za naknadu štete koju su osobno pretrpjele zbog smrti supruga i oca. Svoju odluku o izboru hrvatskog prava kao mjerodavnog sud je obrazložio na sljedeći način:

U konkretnom slučaju, sudionik prometne nezgode je jedno vozilo i to reg. oznake ..., dakle država registracije je Republika Hrvatska, stoga po ocijeni ovog suda treba primijeniti odredbu čl. 4.a. Haške konvencije. Iz priloženog tumačenja izvjestitelja gospodina Erica W. Essena Haške konvencije, vidljivo je da se posredne žrtve u potpunosti izjednačuju glede primjene mjerodavnog prava s neposrednim žrtvama, kao što su vozači i putnici. Stoga je sud primijenio propise RH, odnosno konkretno Zakona o obveznim odnosima...⁴⁶

⁴⁵ *Baltić V., Baltić R., Baltić N., Baltić M. protiv Jadransko osiguranje d.d. Split, Presuda Općinskog suda, P-352/03-42 od 17. studenog 2006.*

⁴⁶ *Ibid.*, str. 3.

Zanimljivo je da se usvajajući stajalište o proširenom tumačenju polja primjene kolizijske odredbe članka 4. (a) Općinski sud u Osijeku oslonio i na Eksplanatorno izvješće izvjestitelja za Haašku konvenciju o prometnim nezgodama⁴⁷, koje ima karakter pripremnih radova Haaške konvencije o prometnim nezgodama.⁴⁸ Međutim, unatoč činjenici da se, prema već spomenutoj Bečkoj konvenciji, pripremnih radovi smatraju dopunskim sredstvom tumačenja⁴⁹, presudu Općinskog suda u Osijeku u predmetu *Baltić* povodom žalbe ukida Županijski sud u Osijeku.⁵⁰

4. KAKO BI TREBALO TUMAČITI POLJE PRIMJENE KOLIZIJSKE ODREDBE ČLANKA 4. (A) DRUGE ALINEJE

Iako sporadičan, pregled hrvatske sudske prakse pokazuje da je u hrvatskoj judikaturi prevladalo pravno shvaćanje o doslovnom tumačenju kolizijske odredbe čl. 4. (a) druge alineje. Vodeći se isključivo jezičnim tumačenjem odnosne kolizijske odredbe, sudovi je doslovno primjenjuju samo za odlučivanje o odgovornosti za naknadu štete koju je pretrpio putnik. Budući da je takvo stajalište usvojio i Vrhovni sud Republike Hrvatske, može se pretpostaviti da će nižestupanjski sudovi u sličnim predmetima slijediti stajalište Vrhovnog suda.

Međutim, sporno je može li se odluka o doslovnom tumačenju polja primjene kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje temeljiti isključivo na kriteriju njezina jezičnog tumačenja.

Doslovna primjena kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje bit će opravdana samo ako se temelji na argumentima koji pokazuju da je takvo tumačenje sukladno značenju i cilju ovog kolizijskog rješenja, odnosno ciljevima i načelima

⁴⁷ Essén, Eric W., *Rapport explicatif*, u: *Conférence de la Haye de droit international privé, Actes et documents de la onzième session*, 7 au 26 Octobre 1968, Tome III, *Accidents de la circulation routière* (dalje u tekstu: Eksplanatorno izvješće).

⁴⁸ Generalni tajnik Stalnog ureda Haaške konferencije, u okviru koje je usvojena Haaška konvencija o prometnim nezgodama, gospodin Hans van Loon, na upit o pravnoj prirodi Essenova Eksplanatornog izvješća odgovorio je da odnosno izvješće predstavlja autoritativan izvor za tumačenje Haaške konvencije o prometnim nezgodama. Dopis gospodina Hansa van Loona od 18. 11. 2010.

⁴⁹ Vidi bilj. 17.

⁵⁰ Rješenje Županijskog suda Osijek, Gž-1361/07-2.

na kojima počiva Haaška konvencija o mjerodavnom pravu. Općinski sud u Zagrebu u predmetu *Popovič* smatra da se značenje kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje može iščitati iz samoga teksta odredbe: "...odredbama čl. 4. Konvencije jasno su i nedvosmisleno, gramatički i teleološki, taksativno navedene iznimke iz tradicionalnog kolizijskopravnog načela *lex loci delicti commissi*".⁵¹ Međutim, nigdje u presudi *Popovič* ne nalazimo mišljenje suda o tomu koje je značenje odnosne odredbe, odnosno koji se cilj želi postići njezinom primjenom. Tekst kolizijske odredbe čl. 4. (a) druge alineje jasan je, ali se iz njega ne može izvesti zaključak o značenju i cilju odnosne odredbe. Točno je da se navedenom odredbom navode situacije u kojima će se umjesto prava države nezgode primijeniti pravo države registracije vozila. Međutim, iz teksta se ne može izvesti zaključak o tome koje se značenje pridaje primjeni prava države registracije vozila, odnosno ne vidi se cilj koji se time želi postići primjenom prava države registracije vozila. Odnosno utvrđenje značenja i cilja kolizijske odredbe čl. 4. (a) druge alineje ne nalazimo ni u prethodno spomenutim odlukama Županijskog suda u Vukovaru, a nažalost niti u odluci Vrhovnog suda.

Međutim, odluku o tomu treba li određeno kolizijsko pravilo, u konkretnom slučaju članak 4. (a) druge alineje, usko ili, pak, prošireno tumačiti, sud ne može donijeti izvan njezina značenja i cilja. Pogotovo stoga što značenje i cilj kolizijske odredbe, te sustavna pozicija koju odnosna odredba ima u strukturi Haaške konvencije o prometnim nezgodama, mora imati, o čemu je već bilo riječi, ključnu ulogu pri njezinu autonomnom tumačenju. Nadalje, kolizijska pravila sadržana u međunarodnim konvencijama, pa i u Haaškoj konvenciji o prometnim nezgodama, trebaju se tumačiti imajući u vidu međunarodni karakter konvencije i s tim u vezi nužnost njihove jednoobrazne primjene. Načelo jednoobraznosti rješenja 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.

Kako su predmet i svrha kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje ključni za definiranje njezina polja primjene, odluka o tomu treba li odnosnu odredbu usko ili široko tumačiti pretpostavlja da se odredi njezin *ratio legis*. Pri tomu se, kao što je već istaknuto, značenje i cilj odnosne kolizijske odredbe ne može promatrati izolirano, već ih je potrebno sagledati u kontekstu predmeta i cilja Haaške konvencije o prometnim nezgodama.

⁵¹ *Predmet Popovič*, Presuda Općinskog suda u Zagrebu, Pn-1088/09-14 od 23. prosinca 2010. godine., str. 5.

4.1. Predmet i cilj Haaške konvencije o prometnim nezgodama

4.1.1. Načelo jednoobraznosti rješavanja istih ili sličnih situacija

Glavni cilj Haaške konvencije o prometnim nezgodama naveden je u njezinoj Preambuli. Cilj je Haaške konvencije o prometnim nezgodama bio usvojiti jednoobrazna kolizijska pravila za izbor mjerodavnog prava za izvanugovornu odgovornost za štetu uzrokovanu prometnim nezgodama⁵², koja će osigurati da se sporni odnos riješi jednako bez obzira na to pred sudom koje države ugovornice se raspravlja o njemu.⁵³

4.1.2. Načelo jedinstvene mjerodavnosti prava

Osim načela jednoobraznosti rješenja, za tumačenje kolizijskih odredbi Haaške konvencije o prometnim nezgodama posebno je značajno i načelo jedinstvene mjerodavnosti prava⁵⁴ koje se izvodi iz odredbe članka 8., koja određuje opseg primjene mjerodavnog prava. Odredba članka 8. ne fiksira polje primjene mjerodavnog prava taksativnim navođenjem pitanja koja se moraju prosuđivati prema mjerodavnom pravu. Naprotiv, tom se odredbom primjerice navode pitanja koja se trebaju rješavati prema mjerodavnom pravu. Takav način određivanja polja primjene mjerodavnog prava navodi na zaključak da se ono nastoji što je moguće šire odrediti, u smislu da se njime obuhvati što veći broj pitanja koja se mogu pojaviti u vezi s odnosom izvanugovorne odgovornosti za

⁵² U Preambuli Haaške konvencije o prometnim nezgodama izričito je navedeno da su države potpisnice potpisale Konvenciju s ciljem, odnosno željom da se zaključi konvencija kojom će se ustanoviti zajedničke odredbe u vezi s pravom koje se primjenjuje na građansku izvanugovornu odgovornost u pogledu prometnih nezgoda.

⁵³ O tome u kojoj se mjeri nastojala osigurati provedba načela jednoobraznosti rješavanja spornih odnosa govori i odredba čl. 11. Haaške konvencije o prometnim nezgodama. Prema odredbi čl. 11., konvencijske kolizijske odredbe, odnosno pravo na koje, kao mjerodavno, one upute, primjenjuje se bez uvjeta reciprociteta, čime kolizijske odredbe Haaške konvencije o prometnim nezgodama dobivaju status ujednačenog, jednoobraznog pravila međunarodnog privatnog prava. Detaljnije u: Essén, *op. cit.* u bilj. 47, str. 215.

⁵⁴ U Eksplanatornom izvješću ističe se kako "završni tekst Konvencije obilježava jačanje načela jedinstva", te da isto kolizijsko pravilo "regulira unutarnje i vanjske odnose i svi odgovorni podliježu istom pravu koje se odnosi na njihovu odgovornost", vidi *ibid.*, str. 201.

štetu. Kako *Matić* ističe: "Sudac koji primjenjuje odredbe Konvencije moći će, prema tome, smatrati da se mjerodavno pravo primjenjuje i na druga pitanja za koja on ocjeni da je primjena tog prava prikladna."⁵⁵

Osnovni je cilj načela jedinstvenosti mjerodavnog prava onemogućiti cijepanje deliktneog statuta, koji posebno nije poželjan u područjima kao što je odštetno pravo, u kojem se nacionalna rješenja prilično razlikuju. Time se isključuje u praksi nepoželjna mogućnost da se o pojedinim elementima i situacijama odgovornosti koje izvire iz istog štetnog događaja raspravlja primjenom različitih prava.⁵⁶ Odnosno načelo, kao što ćemo poslije pokazati, ključno je za donošenje odluke o tomu treba li mjerodavno pravo za odgovornost prema bliskim srodnicima stradalog putnika određivati u zavisnosti od prava mjerodavnog za odgovornost prema putniku ili posve samostalno.

4.2. Predmet i svrha kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje

Već je spomenuto da značenje i cilj kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje treba utvrđivati u kontekstu cijele Konvencije. To znači da se razlog i cilj primjene prava države registracije vozila mora tražiti u okviru cjelokupnog kolizijskopravnog mehanizma ustanovljenog Haaškom konvencijom o prometnim nezgodama te u okviru načela na kojima se Konvencija temelji.

Kolizijskopравни mehanizam sastoji se od kaskadno navedenih kolizijskih rješenja (čl. 3. - 6.), koja, ovisno o okolnostima slučaja, upućuju ili na primjenu prava države u kojoj se dogodila nezgoda ili prava države u kojoj je vozilo (odnosno vozila) registrirano.

4.2.1. Pravo države nezgode

Okosnicu Haaške konvencije o prometnim nezgodama čini kolizijsko pravilo sadržano u odredbi članka 3., prema kojem se o odgovornosti za štetu odlučuje primjenom prava države u kojoj se dogodila prometna nezgoda. Haaškom konvencijom o prometnim nezgodama osnaženo je u to vrijeme u usporednom

⁵⁵ *Matić, Željko, Međunarodno privatno pravo, Posebni dio - izabrana poglavlja, Zagreb, 1982., str. 93 - 94.*

⁵⁶ *Ibid.*, str. 93.

pravu široko prihvaćeno kolizijsko pravilo za izvanugovornu odgovornost za štetu, prema kojem se deliktna odgovornost treba prosuđivati prema pravu države u kojoj je došlo do delikta.⁵⁷ Tradicionalnost i rasprostranjenost primjene kolizijskog pravila *lex loci delicti commissi* opravdavala se “prirodnom vezom” između odnosa izvanugovorne odgovornosti za štetu i prava države u kojoj je došlo do prometne nezgode.⁵⁸ Načelna mjerodavnost prava države u kojoj je došlo do prometne nezgode izvodi se upravo iz okolnosti da nezgoda predstavlja sam izvor izvanugovorne odgovornosti za štetu, te da je pravo države nezgode najviše povezano s odnosnom odgovornosti za štetu.

4.2.2. Pravo države registracije vozila

Kolizijsko rješenje *lex loci delicti commissi*, formulirano u pravilu za klasične oblike izvanugovorne odgovornosti za štetu, pokazalo se u određenim situacijama neprimjerenim rješenjem izbora mjerodavnog prava. U slučaju prometnih nezgoda praksa je pokazala da mjesto nezgode može biti posve slučajno, a tada odnosno pravo ne mora nužno biti pravo koje je u najbližoj vezi s odnosnom izvanugovornom odgovornošću za štetu.

Kada je u prometnoj nezgodi sudjelovalo vozilo registrirano u drugoj državi od one u kojoj je došlo do nezgode, ili ako se mjesto registracije vozila poklapa s uobičajenim boravištem vozača, vlasnika i osiguravatelja i putnika, tada je jasno da mjesto nezgode ne predstavlja “prirodnu vezu” između spornog odnosa i mjerodavnog prava. “Prirodna veza” ključna za izbor mjerodavnog prava postoji u takvim slučajevima između spornog odnosa i prava države registracije vozila.

Prednost primjene prava države registracije kao prava bliže veze očituje se ponajprije u situacijama u kojima se mjesto registracije vozila poklapa s mjestom uobičajenog boravišta stranaka te s okolnosti da se u državi registracije vozila nalazi i osiguratelj. Ne začuđuje stoga to da se kolizijsko pravilo registracije

⁵⁷ Primjena *lex loci delicti commissi* u to je vrijeme bila rasprostranjena u usporednom zakonodavstvu i judikaturi, zbog čega se ono smatralo općeprihvaćenim načelom kolizijskog prava deliktних odnosa, Detaljnije u: Dutoit, Bernard M., *Mémoire relatif aux actes illicites en droit international privé*, u: *Conférence de la Haye de droit international privé, Actes et documents de la Onzième session, 7 au 26 Octobre 1968, Tome III, Accidents de la circulation routière, Bureau Permanent de la Conférence*, str. 20.

⁵⁸ Tomljenović, Vesna, *Pomorsko međunarodno privatno pravo - izvanugovorna odgovornost za štetu i problem izbora mjerodavnog prava*, Rijeka, 1998., str. 56 i dalje.

vozila, iako postavljeno kao iznimka od primjene općeg pravila *lex loci delicti commisi*, u praksi primjenjuje mnogo češće od općeg pravila.

U odredbi članka 4. navedene su tri moguće situacije u kojima se primjenjuje pravo države registracije vozila. Prvo, riječ je o situaciji u kojoj je u nezgodu bilo involvirano samo jedno vozilo registrirano u drugoj državi od one u kojoj se nezgoda dogodila (članak 4. (a)). Druga je situacija ta u kojoj je u nezgodi sudjelovalo više vozila koja su registrirana u drugoj državi od one u kojoj se nezgoda dogodila (članak 4. (b)). U treću se pak kategoriju svrstavaju situacije u kojima se oštećena osoba u trenutku nezgode nalazila izvan vozila (pješak), a njezino se uobičajeno boravište nalazi u drugoj državi od one u kojoj se nezgoda dogodila (članak 4.(c)). Odredba članka 4. (a) koja utvrđuje pravo mjerodavno za prometne nezgode u kojima je sudjelovalo samo jedno vozilo, primjenu prava države registracije vozila dodatno uvjetuje statusom žrtve, odnosno njezinim uobičajenim boravištem, i pri tomu razlikuje tri kategorije oštećenih osoba. U prvu se svrstavaju vlasnik, vozač, odnosno osoba koja ima nadzor nad vozilom (članak 4. (a) prve alineje);⁵⁹ u drugu putnici u vozilu (članak 4. (a) druge alineje); dok se u treću kategoriju svrstavaju situacije u kojima se oštećena osoba u vrijeme nezgode nalazila izvan vozila - dakle riječ je o pješaku (članak 4. (a) alineja treća).⁶⁰

⁵⁹ Prva situacija primjene prava države registracije vozila odnosi se na slučaj kada se u postupku raspravlja o odgovornosti između vlasnika i vozača, odnosno osobe koja ima kontrolu nad vozilom. Tako će u slučaju da je u nezgodi sudjelovalo samo jedno vozilo registrirano u drugoj državi od one u kojoj se nezgoda dogodila, pravo države registracije vozila biti mjerodavno za pitanje odgovornosti prema vozaču, posjedniku, vlasniku ili svakoj drugoj osobi koja polaže neko pravo na vozilo, bez obzira na njihovo uobičajeno boravište, pod uvjetom da se navedene osobe pojavljuju kao žrtve nezgode. Prema Ekspanatornom izvješću riječ je npr. o nezgodi u kojoj je sudjelovalo vozilo registrirano u državi A, a u državi B, u kojoj je nezgoda nastupila, vozila ga je osoba koja nije vlasnik. Pitanje odgovornosti između vlasnika vozila i vozača, odnosno žrtve, u tom će se slučaju prosuđivati primjenom prava države A, u kojoj je vozilo registrirano. Prema Ekspanatornom izvješću u takvoj situaciji pravo registracije vozila ima prednost u odnosu na pravo mjesta nezgode zbog potrebe da se izbjegne bilo kakva podjela odgovornosti između vozača, vlasnika i osobe koja ima kontrolu nad vozilom. Vidi Essén, *op. cit.* u bilj. 47, str. 208.

⁶⁰ *Ibid.*, str. 209.

4.2.3. Ratio legis kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje

Prema kolizijskoj odredbi članka 4. (a) druge alineje izvanugovorna odgovornost za štetu koja je uzrokovana putniku prometnom nezgodom prosuđivat će se primjenom prava države registracije vozila ako je vozilo koje je sudjelovalo u nezgodi registrirano izvan države u kojoj se dogodila nezgoda. Međutim, sama činjenica da je vozilo registrirano izvan države u kojoj se nezgoda dogodila nije dostatna da bi pravo države registracije isključilo primjenu prava države nezgode. Primjena prava države registracije vozila dodatno se uvjetuje okolnošću da se uobičajeno boravište neposredno oštećene osobe također nalazi izvan države u kojoj se nezgoda dogodila. Značenje i cilj te kolizijske odredbe svakako su određeni posebnim okolnostima kojima se definira polje primjene ovoga kolizijskog pravila, a te su da niti vozilo niti neposredna žrtva, putnik nisu s državom u kojoj se dogodila nezgoda suštinski povezani. U takvim situacijama primjena prava države gdje se nezgoda dogodila nije više opravdana, dok, s druge strane, primjena prava države registracije vozila, kao primjena prava koje je u najbližoj vezi sa spornim odnosom, postaje legitimna.

4.2.3.1. Primjena prava najbliže veze

O *ratu legis* odnosne kolizijske odredbe jasno i nedvojbeno izjasnio se Essén u Eksplanatornom izvješću: "...kada putnik ima boravište države različite od one u kojoj se dogodila nezgoda, važnije je pravo države registracije (od prava države u kojoj se nezgoda dogodila) jer uobičajeno putnik i osoba koja je odgovorna za vozilo imaju svoje boravište u toj državi, u kojoj je također sklopljen i ugovor o osiguranju."⁶¹ I ovdje je potrebno naglasiti da je Eksplanatorno izvješće od posebne važnosti za tumačenje kolizijske odredbe čl. 4. jer ono, kao što je već istaknuto, ima karakter pripremnih radova, i kao takvo čini dopunsko sredstvo tumačenja.⁶² Dakle, kada je vozilo registrirano izvan države u kojoj se dogodila

⁶¹ *Ibid.*, str. 208.

⁶² Bečka konvencija odredbom čl. 32. pripremnim radovima (*travaux préparatoires*), odnosno zapisnicima, nacrtima i drugim dokumentima o postupku pregovora i usvajanja teksta ugovora priznaje značaj dopunskog sredstva tumačenja. Pripremnim se radovima treba koristiti u situacijama u kojima samo jezično tumačenje konvencijskih odredbi može rezultirati određenjem smisla pojmova koji su nejasni ili dovode do ishoda koji je očito besmislen. Detaljnije u: Crnić-Grotić, *op cit.* u bilj. 15, str. 148 - 149.

nezgoda, te kada se putnikovo uobičajeno boravište također ne nalazi u državi nezgode, pravo države nezgode prestaje biti pravom najbliže veze. Budući da je registracija vozila u takvom slučaju mnogo snažnija poveznica za izbor mjerodavnog prava od poveznice *locus delicti*, pogotovo u situacijama kada je pravo države registracije ujedno i zajedničko pravo stranaka, štetnika i oštećenog, nesporno je da se pravo države registracije u takvom slučaju mora primijeniti kao pravo najbliže veze.

Cilj uvođenja mjerodavnosti prava države registracije vozila u konvencijsku strukturu mjerodavnih prava jest korigirati krutu, mehaničku primjenu kolizijskog rješenja *lex loci delicti commissi*. Naime, mehanička primjena kolizijskog rješenja *lex loci delicti commissi* može dovesti do primjene prava koje sa spornim odnosom nije u najbližoj vezi, a time i primjene mjerodavnog prava protivno cilju ustanovljenog kolizijskopravnog mehanizma, a taj je primjena prava najbliže veze. Upravo je zbog toga u takvim situacijama potrebno odstupiti od primjene *lex loci delicti* u korist primjene prava koje sa spornim odnosom ima bližu i važniju vezu. Jedna od takvih situacija jest i ta kada u nezgodi sudjeluje samo jedno vozilo registrirano u drugoj državi od one u kojoj se dogodila nezgoda, a oštećena osoba, odnosno putnik u vozilu, također nema svoje uobičajeno boravište u državi gdje se dogodila nezgoda. U tom se smislu izjašnjava i strana⁶³ i hrvatska pravna doktrina: "Ako putnik ima svoje redovno boravište u državi gdje se dogodila nezgoda, primijenit će se *lex loci delicti commissi*, jer dva ele-

⁶³ U svojem poznatom osvrtu na problem izbora mjerodavnog prava za odnose izvanugovorne odgovornosti za štetu Pryles ističe da se u situaciji kada je u nezgodi sudjelovalo samo jedno vozilo koje nije registrirano u državi nezgode, već u nekoj drugoj državi, na odgovornost prema putniku čije je uobičajeno boravište izvan države nezgode primjenjuje pravo države registracije vozila s obzirom na to da je to pravo u konkretnoj situaciji pravo najbliže veze. Detaljnije u: Pryles, Michael C., *Torts and Related Obligations in Private International Law*, u: *Collected Courses of the Hague Academy of International Law*, vol. 227, 1991., str. 134 - 135. Na identičan se način izjašnjava i Luigi Ferrari Bravo u svojem temeljnom djelu o problematici međunarodnog privatnog prava deliktnehdnosa. Vidi Ferrari Bravo, Luigi, *Responsabilità civile e diritto internazionale privato*, Napulj, 1973., str. 35. U knjizi posvećenoj europskom međunarodnom privatnom pravu deliktnehdnosa švicarski autor Graziano Kadner upravo prometne nezgode navodi kao primjer deliktnehdnosa kod kojih je odstupanje od tradicionalnog kolizijskog pravila *lex loci delicti commissi* najčešće i najlogičnije jer je mjesto nezgode kod prometnih nezgoda posve slučajno, i kao takvo ne upućuje na primjenu prava koje je sa strankama u najbližoj vezi. Detaljnije u: Kadner Graziano, Thomas, *La responsabilité délictuelle en droit international privé européen*, Basel, Ženeva, München, 2004., str. 38.

menta kumulativno upućuju na to pravo. To će npr. biti slučaj kada vozač uzme u vozilo putnika kojeg je sreo na putu i koji ima redovno boravište u zemlji gdje se dogodila nezgoda. Ako putnik ima svoje redovno boravište u nekoj drugoj zemlji, stalo se na stanovište da je u tom slučaju prikladnija primjena prava vozila (države u kojoj je ono registrirano), nego prava mjesta nezgode, koje je za obje stranke slučajno...⁶⁴ Identično tumačenje možemo naći i kod *Ćurkovića*⁶⁵, prema kojem pravo države registracije vozila kada je drukčije od prava države u kojoj se dogodila nezgoda jest "bliže pravo ... budući da registraciju nije teško dokazati, a registracija upućuje i na osiguranje od odgovornosti korisnika - vlasnika za štete uzrokovane uporabom motornog vozila, što predstavlja dodatnu sigurnost za žrtvu prometne nesreće".⁶⁶ Dakle, cilj primjene kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje, odnosno primjene prava države registracije vozila, oživotvorenje je načela primjene prava najbliže veze.

4.2.3.2. Primjena prava čiju su primjenu stranke opravdano očekivale

Osim toga, primjenom prava države registracije u situacijama kada je vozilo registrirano u drugoj državi od one u kojoj se nezgoda dogodila ostvaruje se i drugi cilj koji se želi postići ovom odredbom, a to je zaštita opravdanih očekivanja stranaka. Da se pri formuliranju kolizijskog pravila članka 4. (a) druge alineje željelo udovoljiti načelu zaštite opravdanih očekivanja stranka, odnosno načelu predvidivosti, može se iščitati iz Eksplanatornog izvješća, u kojem se navodi da primjena prava države registracije vozila predstavlja primjenu prava koje "putnik može predvidjeti i prihvatiti činjenicu da će se primjenjivati pravo države registracije".⁶⁷

Iz svega navedenog možemo zaključiti da je svrha, odnosno cilj kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje, prema kojem se umjesto prava države nezgode treba kao mjerodavno primijeniti pravo države registracije vozila, osigurati primjenu prava čiju su primjenu stranke opravdano i razumno očekivale. U konkretnom predmetu *Popović* zbog činjenice da je vozilo registrirano u Slo-

⁶⁴ Matić, *op. cit.* u bilj. 55, str. 88.

⁶⁵ Ćurković, Marijan, *Obvezna osiguranja u prometu*, Zagreb, 2007., str. 167.

⁶⁶ *Ibid.*, str. 168.

⁶⁷ "De plus, le passager a la possibilité de prévoir et de s'accommoder au fait que la loi du pays de l'immatriculation sera applicable.", Essén, *op. cit.* u bilj. 55, str. 208.

vačkoj, gdje se ujedno nalazilo i uobičajeno boravište putnice te gdje se nalazi i uobičajeno boravište tužitelja, bliskih srodnika putnice, može se pretpostaviti da su stranke razumno očekivale da će se sporni odnosi regulirati primjenom slovačkoga prava. Načelo zaštite opravdanih očekivanja stranaka, kojim se osigurava visoki stupanja predvidivosti, a time i pravne sigurnosti, u predmetu *Popovič* posebno je važan s obzirom na to da je u konkretnom slučaju šteta nastupila tijekom zajedničkog pothvata (turističko putovanje)⁶⁸, koji je počeo u Slovačkoj i u Slovačkoj se trebao završiti. Primjenu slovačkoga prava razumno su mogli predvidjeti i oštećeni i štetnik.

5. DOSLOVNO TUMAČENJE POLJA PRIMJENE KOLIZIJSKE ODREDBE ČLANKA 4. (A) DRUGE ALINEJE PROTIVI SE *RATIO LEGIS* ODNOSNE ODREDBE

Ako je svrha kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje primijeniti pravo države registracije kada je ono pravo najbliže veze te pravo čiju su primjenu stranke razumno očekivale, opravdano se postavlja pitanje je li restriktivno tumačenje polja primjene te kolizijske odredbe u skladu s njegovim značenjem odnosno ciljevima.

Ako se podsjetimo okolnosti predmeta *Popovič*, možemo zaključiti da restriktivno tumačenje ne odgovara ciljevima odnosne kolizijske odredbe. U predmetu *Popovič*, u prometnoj nezgodi koja se dogodila u Hrvatskoj bilo je uključeno samo jedno vozilo - autobus slovačke registarske oznake. Smrtno stradala putnica u nezgodi bila je slovačka državljanka s prebivalištem u Slovačkoj. Tužitelji, bliski srodnici stradale putnice, slovački su državljani s prebivalištem u Slovačkoj.

⁶⁸ Doktrina zajedničkog pothvata zagovara odstupanje od primjene prava države u kojoj je nezgoda nastupila, a u korist prava koje je zajedničko strankama po principu zajedničkog pothvata. Ta je doktrina našla svoju primjenu u sudskoj praksi, pa tako i švicarskog Saveznog suda. Odlučujući o naknadi štete uzrokovane prometnom nezgodom koja se dogodila u Francuskoj, sud je u predmetu *Vögtli protiv Müller* o kojem je odlučivao 1974. godine (JT 1974., 1., 458, vidi *Journal du droit international*, 1976., str. 715 - 717) primijenio švicarsko pravo ne samo zato što su oštećeni i štetnik bili švicarski državljani, već ponajprije zbog toga što je između njih postojao pravni odnos zasnovan na tome da su stranke zajedno iznajmile automobil, organizirale putovanje te dijelile troškove putovanja. O sličnoj sudskoj praksi njemačkih sudova vidi Tomljenović, *op. cit.* u bilj. 58, str. 78 - 80.

Dakle, predmet *Popovič* prototipan je primjer situacije za koju je osmišljena kolizijska odredba članka 4. (a) druge alineje. Sve okolnosti predmeta *Popovič* upućuju na to da je slovačko pravo, kao pravo države registracije vozila, u mnogo bližem i važnijem odnosu sa spornim odnosom od hrvatskoga prava, kao prava države gdje se dogodila nezgoda. Također je posve nesporno da je pravo čiju su primjenu stranke mogle opravdano očekivati slovačko pravo.

Vodeći se isključivo jezičnim tumačenjem kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje, sud je u predmetu *Popovič* ograničio njezino polje primjene isključivo na situacije kada štetu zahtijeva neposredno oštećeni putnik. Mjerodavno pravo za odgovornost prema bliskim srodnicima stradale putnice sud je utvrdio primjenom kolizijske odredbe čl. 3., koja ga je uputila na primjenu hrvatskoga prava kao prava države nezgode. Primijenivši hrvatsko pravo, sud je primijenio pravo koje se prema Haaškoj konvenciji o prometnim nezgodama ne smatra pravom najbliže veze, što znači da je primijenio konvencijsku kolizijsku odredbu protivno njezinu cilju, ali i protivno načelima na kojima se Haaška konvencija o prometnim nezgodama temelji.

Međutim, primjenom teleološkog tumačenja te odredbe došlo bi se do posve drukčijeg rješenja. Da se sud vodio ciljem i značenjem kolizijske odredbe, a to je primjena prava države registracije u situacijama kada je to pravo najbliže veze te kada je to pravo - pravo čiju su primjenu stranke opravdano očekivale, opredijelio bi se za prošireno tumačenje njezina polja primjene te bi i o odgovornosti prema bliskim srodnicima stradale putnice odlučivao primjenom slovačkog, a ne hrvatskog prava.

6. DOSLOVNO TUMAČENJE POLJA PRIMJENE KOLIZIJSKE ODREDBE ČLANKA 4. (A) DRUGE ALINEJE PROTIVI SE NAČELU JEDINSTVENE MJERODAVNOSTI PRAVA

Tumačeći kolizijsku odredbu članka 4. (a) druge alineje restriktivno, te isključujući time iz njezina polja primjene sporove o odgovornosti prema bliskim srodnicima stradalog putnika, sudovi zapravo primjenjuju odnosnu kolizijsku odredbu protivno načelu jedinstvene mjerodavnosti prava na kojem se temelji Haaška konvencija o prometnim nezgodama.

Načelo jedinstvene mjerodavnosti prava, o kojem je već bilo riječi, nalaže da se na što je moguće više pitanja i odnosa, koji se pojavljuju u kontekstu odgovornosti za štetu uzrokovanu prometnim nezgodama, primjenjuje kao mjerodavno

isto pravo; drugim riječima, isti sustav nacionalnog odštetnog prava. Komentirajući što se željelo postići odredbom čl. 8. Haaške konvencije o prometnim nezgodama, Essen ističe sljedeće: “Konferencija je odlučila omogućiti najšire moguće područje primjene mjerodavnog prava.”⁶⁹ Polazeći od takve tvrdnje te posebno od ciljeva kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje, nedvojbeno se može zaključiti da je odnosnu kolizijsku odredbu potrebno prošireno tumačiti i posljedično tomu pravo države registracije vozila, kada je ono u najbližoj vezi sa spornim odnosom, primijeniti i kada se odlučuje o odgovornosti prema bliskim srodnicima stradalog putnika.

6.1. Načelo jedinstvene mjerodavnosti prava u kontekstu izbora mjerodavnog prava za pitanja dopustivosti i osnovanosti tužbenog zahtjeva bliskih srodnika

Načelo jedinstvene mjerodavnosti prava, u procesu tumačenja kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje, posebno je važno kada se učinak toga načela promatra kroz rješenje odredbe članka 8. toč. 6. Haaške konvencije o prometnim nezgodama. Odredba čl. 8., kojom se određuje polje primjene mjerodavnog prava, u točki 6. izričito navodi da se dopustivost tužbe bliskih srodnika mora ocjenjivati primjenom mjerodavnog prava za izvanugovornu odgovornost za štetu.

Ako kao polaznu točku postavimo načelo jedinstvene mjerodavnosti prava te rješenje iz odredbe članka 8. toč. 6. koje određuje da se prema mjerodavnom pravu ocjenjuje dopuštenost tužbe bliskih srodnika, tada nam se čini da bi bilo legitimno da se i o osnovanosti njihova tužbenoga zahtjeva odlučuje primjenom toga istoga prava.

Ako se pri odgovoru na pitanje treba li o *dopuštenosti*, a zatim o *osnovanosti* tužbenog zahtjeva bliskih srodnika raspravljati primjenom različitih mjerodavnih prava, ili bi oba pitanja trebalo prosuđivati u kontekstu istog mjerodavnog pravnog poretka, pođe od načela jedinstvene mjerodavnosti prava, tada je odgovor jasan. Načelo jedinstvene mjerodavnosti prava nalaže da se o dopuštenosti i osnovanosti tužbenog zahtjeva bliskih srodnika stradalog putnika odlučuje primjenom istog mjerodavnog prava. Ako se ova teza primjeni u procesu tumačenja kolizijske odredbe čl. 4. (a) druge alineje, tada se zaključak nameće

⁶⁹ Essen, *op. cit.* u bilj. 47, str. 213.

sam po sebi. Polje primjene odnosne odredbe treba tumačiti elastično, u smislu da se ona primjenjuje i kada se odlučuje o odgovornosti štetnika za štetu koju su pretrpjeli neposredna žrtva, putnik, i posredni oštećenici, putnikovi bliski srodnici.

6.1.1. Dopustivost tužbenog zahtjeva bliskih srodnika - mjerodavno pravo

Izbor mjerodavnog prava prema kojem će se prosuđivati dopustivost i osnovanost tužbenog zahtjeva bliskih srodnika, to jest posrednih oštećenika koji su pretrpjeli štetu zbog smrti ili teške tjelesne povrede putnika posebno je važan s obzirom na to da nacionalna odštetna prava različito definiraju i pitanje dopuštenosti tužbe posrednih oštećenika i opseg štete čiju naknadu mogu zahtijevati.⁷⁰

Prvo pitanje na koje sud mora odgovoriti jest imaju li bliski srodnici pravo zahtijevati naknadu štete, odnosno je li tužba dopuštena. Sud mora utvrditi imaju li bliski srodnici stradalog putnika aktivnu procesnu legitimaciju za pokretanje postupka obeštećenja. Prema kojem će se pravu kao mjerodavnom utvrditi tko su "prave" stranke u postupku, odnosno je li njihova tužba za naknadu štete dopuštena?

Kao što je već istaknuto, odgovor na to pitanje daje sama Haaška konvencija o prometnim nezgodama u odredbi članka 8. u toč. 6. Odnosna odredba predviđa da krug osoba koje kao posredni oštećenici imaju pravo zahtijevati naknadu štete koju su osobno pretrpjeli prosuđuje prema pravu mjerodavnom za odgovornost za štetu. Objašnjenje ovog rješenja nalazimo u Eksplanatornom izvješću u dijelu u kojem se komentira odredba čl. 8. toč. 6.:

9. Podstavak 6. članka 8. kaže da mjerodavno pravo također utvrđuje osobe koje imaju pravo na naknadu štete koju su osobno pretrpjele. Ova odredba bavi se problematikom utvrđivanja da li osoba koja nije "neposredna žrtva" ... može dobiti naknadu za štetu koju je pretrpjela posredno kao posljedicu štete nanesene žrtvi. Vrlo često "dommage moral" može biti pretrpljena kao posljedica prvotne štete koju je pretrpio netko drugi;

⁷⁰ Tužba posrednih oštećenika, u poredbenom pravu poznata pod nazivom *wrongful death action*, posebno je zanimljiva s aspekta međunarodnog privatnog prava zbog različitosti nacionalnih propisa kojima je ona regulirana u pojedinim državama. Vidi Dickinson, Andrew, *The Rome II Regulation: The Law Applicable to Non-Contractual Obligations*, Oxford, 2008., str. 586.

primjerice, slučajna smrt jedne osobe koja uzrokuje patnju drugoj osobi. Ovakva se situacija također događa u području materijalne štete. Možemo navesti primjer djece čije je uzdržavanje ovisilo o radu njihova oca, a koji je poginuo u prometnoj nezgodi. Ova su djeca neposredno pretrpjela štetu. Ukoliko odluče tužiti vozača motocikla koji je ubio njihova oca, oni ga tuže osobno za štetu koju je nanio njima. Tekst ove odredbe navodi da štetu mora osobno pretrpjeti žrtva koja traži naknadu. ... Problem utvrđivanja da li će takva tužba biti prihvaćena stoga također ovisi o pravu koje je mjerodavno za pitanje odgovornosti.⁷¹

Dakle, mjerodavno pravo za odgovornost prema neposrednoj žrtvi bit će mjerodavno i za pitanje koje osobe mogu tražiti naknadu štete zbog smrti ili umanjene radne sposobnosti ozlijeđenog srodnika koji ih je uzdržavao. U predmetu *Popović* prema kolizijskoj odredbi članka 4. (a) druge alineje mjerodavno pravo za odgovornost prema stradaloj putnici bilo bi slovačko pravo jer je u nezgodi sudjelovao autobus slovačkih registarskih oznaka, a stradala putnica također je imala uobičajeno boravište u Slovačkoj. Kako je slovačko pravo mjerodavno za odgovornost prema putniku, to se isto pravo mora primijeniti kao mjerodavno i u pogledu pitanja dopuštenosti tužbe kojom naknadu štete zahtijevaju bliski srodnici poginule putnice.

6.1.2. Osnovanost tužbenog zahtjeva bliskih srodnika - izbor mjerodavnog prava

Nakon što sud utvrdi da tužitelji, kao bliski srodnici stradalog putnika, imaju pravo zahtijevati naknadu štete koju su osobno pretrpjeli, sud mora odgovoriti na drugo pitanje - koje je pravo mjerodavno za ocjenu osnovanosti tužbenog zahtjeva bliskih srodnika. Nažalost, na to drugo pitanje Haaška konvencija o prometnim nezgodama ne daje izričit odgovor.

Treba li o osnovanosti tužbenog zahtjeva bliskih srodnika za naknadu štete, koju su osobno pretrpjeli zbog smrti putnika, odlučivati prema odredbama prava koje bi bilo mjerodavno za odlučivanje o odgovornosti za štetu prema putniku ili se mjerodavno pravo za takvu tužbu treba utvrditi potpuno samostalno od prava koje bi bilo mjerodavno za odgovornost prema putniku.

Usvajanjem stajališta o isključivo jezičnom tumačenju odnosne odredbe te njezinoj doslovnoj primjeni Općinski sud u Zagrebu u predmetu *Popović* isključio je mogućnost primjene kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje u slučaju

⁷¹ Essén, *op. cit.* u bilj. 47, str. 200 - 213.

kada se raspravlja o odgovornosti prema bliskim srodnicima. Posljedično, sud je mjerodavno pravo utvrdio na temelju druge kolizijske odredbe, to jest kolizijske odredbe članka 3. Haaške konvencije o prometnim nezgodama, koja ga je uputila na primjenu hrvatskog prava. Dakle, mjerodavno pravo za odgovornost prema bliskim srodnicima sud je utvrdio posve neovisno o pravu mjerodavnom za odgovornost prema neposredno oštećenom putniku.

Izravna posljedica restriktivnog tumačenja odnosne kolizijske odredbe jest cijepanje deliktneog statuta u smislu da se za odgovornost prema putnicima primjenjuje pravo države registracije vozila, na koje upućuje kolizijska odredba članka 4. (a) druge alineje, dok bi se za odgovornost prema bliskim srodnicima putnika primjenjivalo pravo države u kojoj je nezgoda nastupila, a na koje upućuje kolizijska odredba čl. 3. Haaške konvencije o prometnim nezgodama.

Argument kojim se u sudskoj praksi opravdava teza da se mjerodavno pravo za odgovornost prema bliskim srodnicima stradalog putnika može utvrditi posve nezavisno od utvrđivanja prava mjerodavnog za odgovornost prema neposredno oštećenom putniku jest i pravna priroda prava bliskih srodnika na naknadu štete. Budući da se pravo bliskih srodnika na naknadu štete koja je za njih nastala smrću njima bliske osobe smatra samostalnim pravom, mjerodavno pravo za odlučivanje o tom zahtjevu utvrđuje se nezavisno o tome koje je pravo mjerodavno za odgovornost prema putniku. Međutim, taj argument u kontekstu odnosa s međunarodnim obilježjem ne stoji.

Posve je nesporno da je pravo bliskih osoba na naknadu štete koju su osobno pretrpjele kao indirektnu posljedicu inicijalne štete koju je pretrpio izravno oštećeni po svojoj pravnoj prirodi samostalan pravni zahtjev.⁷² Izravni uzrok odgovornosti odgovorne osobe jest smrt srodnika, zbog koje nastaju nova prava. Međutim, samostalnost prava bliskih srodnika na naknadu štete ne znači da se pri izboru prava prema kojem će se prosuđivati takav zahtjev ne treba voditi računa o tomu koje je pravo mjerodavno za odgovornost prema izravnoj žrtvi.

U situacijama bez međunarodnog obilježja pitanje prava na naknadu štete bliskog srodnika neće izazivati posebne probleme jer će se i odgovornost prema posredno oštećenoj osobi i odgovornost prema neposrednim oštećenicima prosuđivati u okvirima istoga pravnog sustava, odnosno istoga odštetnog prava. Međutim, kada je riječ o odnosima s međunarodnim obilježjem, pitanju mjeroda-

⁷² Crnić, Ivica, *Odštetno pravo*, Zagreb, 2004., str. 417 i dalje.

vnog prava u ovim situacijama mora se posvetiti osobita pozornost. U protivnom bi primjena različitih mjerodavnih prava, preciznije primjena različitih sustava odštetne odgovornosti, s jedne strane prema posrednim oštećenima, a s druge prema neposredno oštećenim osobama, mogla u praksi dovesti do nepoželjnih situacija, primjerice do podijeljene odgovornosti štetnika. Već je istaknuto da nacionalna prava različito definiraju krug osoba koje, kao posredni oštećenici, imaju pravo zahtijevati naknadu štete (koju su osobno pretrpjele) koja im je uzrokovana štetom koju je pretrpjela neposredno oštećena osoba⁷³, ali i opseg odgovornosti, odnosno štete koja se nadoknađuje. Koliko se nacionalna prava ovdje razilaze može se jasno iščitati iz činjenice da se u nekim državama trećim osobama pod određenim uvjetima dopušta naknada štete, dok u nekim državama one to pravo nemaju. Ako bismo prihvatili tezu da se kolizijsko pravilo članka 4. (a) druge alineje, odnosno pravo države registracije vozila treba primijeniti samo za situacije kada se kao tužitelj pojavljuje posredna žrtva, to jest sam putnik, to bi značilo da se odnosa odredba primjenjuje samo u pogledu nezgoda u kojima je putnik zadobio tjelesne povrede, a ne i u slučaju njegove smrti. To bi nadalje značilo da se u situaciji nezgode u kojoj je putnik smrtno stradao primjenjuje odredba čl. 3. Haaške konvencije, odnosno pravo države u kojoj se nezgoda dogodila, iako to pravo s prometnom nezgodom, odnosno spornim odnosom nije u suštinskoj vezi.

Teza o potrebi samostalnog određivanja mjerodavnog prava za odgovornost prema bliskim srodnicima posebno nije održiva u situaciji tjelesne povrede putnika, kada bi naknadu štete mogao zahtijevati i putnik, ali i njegovi bliski srodnici.⁷⁴ Teza da se odgovornost prema putniku i odgovornost prema njegovim bliskim srodnicima treba prosuđivati na temelju različitih mjerodavnih prava rezultirala bi u takvoj situaciji rješenjima koja se racionalno ne mogu razumjeti. Naime, u takvoj situaciji odštetni zahtjev putnika prosuđivao bi se prema pravu države registracije, dok bi se odštetni zahtjev njegovih bliskih srodnika trebao prosuđivati prema pravu države u kojoj je do nezgode došlo. Nije logično da se ta dva odnosa odgovornosti, jedan prema putniku, a drugi prema njegovim

⁷³ Detaljnije u: McGregor, Harvey, *Personal Injury and Death*, u: *International Encyclopedia of Comparative Law*, Chapter 9, Torts, vol. 11, 1983., str. 70.

⁷⁴ Prema hrvatskom pravu u slučaju smrti ili osobito teškog invaliditeta neke osobe pravo na pravičnu naknadu neimovinske štete imaju članovi njezine uže obitelji (čl. 1101. ZOO-a). Međutim, to njihovo pravo ne isključuje pravo samog oštećenog invalida na neimovinsku štetu. Vidi Gorenc, Vilim, *Komentar Zakona o obveznim odnosima*, Zagreb, 2005., str. 1722.

bliskim srodnicima, podvrgavaju primjeni dvaju različitih mjerodavnih prava, odnosno primjeni dvaju različitih sustava odštetnog prava s obzirom na to da se rješenja tih pravnih poredaka mogu u potpunosti razilaziti. Na primjer, pravo države u kojoj se dogodila nezgoda priznaje pravo na naknadu štete roditeljima u slučaju gubitka začetog, a nerođenog djeteta. Međutim, pravo države registracije, u kojoj svoje uobičajeno boravište imaju i putnik i njegovi bliski srodnici, to pravo ne priznaje. Priznati roditeljima pravo na pravičnu naknadu u takvoj situaciji samo zato što to pravo priznaje pravo države nezgode, posebice u situaciji kada je mjesto nezgode posve slučajno, nije legitimno rješenje sa stanovišta osnovnih ciljeva kolizijskog prava. Osim toga, takva rješenja zasigurno rezultiraju neprihvatljivim *forum shoppingom* za područje odštetnog prava. Zbog svega navedenog, a imajući u vidu temeljno načelo Haaške konvencije o prometnim nezgodama - načelo jedinstvene mjerodavnosti prava - smatramo da se prema istom mjerodavnom pravu treba prosuđivati i odgovornost za štetu koju je pretrpio putnik i odgovornost za štetu koju su pretrpjeli njegovi bliski srodnici. Takvo jedinstvo mjerodavnog prava može se postići samo proširenim tumačenjem polja primjene kolizijske odredbe članka 4 (a) druge alineje.

U prilog proširenog tumačenja kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje govori i činjenica da i šteta koju trpe bliski srodnici poginulog putnika proizlazi iz istog štetnog događaja, prometne nezgode koja je uzrokovala izravnu štetu putniku. Stoga se i odgovornost prema bliskim srodnicima treba podvrgnuti primjeni istog prava prema kojem bi se prosuđivala odgovornost prema putniku kao izravnoj žrtvi.

Ne začuđuje stoga to da pravno stajalište o nužnosti elastičnog tumačenja polja primjene kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje preteže u sudskoj praksi nekih od država ugovornica Haaške konvencije o prometnim nezgodama.

7. TUMAČENJE KOLIZIJSKE ODREDBE ČL. 4. (A) DRUGE ALINEJE U SUDSKOJ PRAKSI NEKIH DRŽAVA UGOVORNICA

Na početku ovog rada naglasili smo da bi radi promicanja načela jednoobraznosti rješenja pri tumačenju konvencijske odredbe sudovi trebali voditi računa i o rješenjima do kojih su došli sudovi drugih država ugovornica primjenjujući istu kolizijsku odredbu. Stoga, da bismo utvrdili treba li se prednost dati doslovnom ili proširenom tumačenju polja primjene kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje, sudovi bi trebali odgovoriti na ključno pitanje - koja je od tih metoda

pogodnija za osiguranje jednoobrazne primjene konvencijskih rješenja. Naravno, odgovor ovisi o rješenjima do kojih su došli u primjeni iste odredbe sudova ostalih država ugovornica Haaške konvencije o prometnim nezgodama.

U tekstu koji slijedi uputit ćemo na praksu najviših sudskih instanci dviju država, Francuske i Austrije. Sudovi objiju država usvojili su metodu proširenog tumačenja kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje te su na temelju te kolizijske odredbe utvrđivali mjerodavno pravo ne samo u pogledu odgovornosti prema putniku već i odgovornost prema putnikovim bliskim srodnicima.

Da se mjerodavno pravo za bliske srodnike stradalog putnika treba utvrditi također na temelju kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje može se iščitati iz jedne od odluka Apelacijskog suda u Parizu od 1978. godine.⁷⁵ Činjenice slučaja bile su sljedeće:

U listopadu 1974. u prometnoj nezgodi koja se dogodila u Alžiru, a u kojoj je sudjelovalo samo jedno vozilo registrirano u Francuskoj, smrtno je stradao putnik čije je uobičajeno boravište bilo u Francuskoj. Supruga stradalog putnika pokrenula je postupak obeštećenja pred francuskim sudom pozivajući se na primjenu francuskoga prava. Primjenu francuskoga prava Apelacijski sud izveo je upravo iz kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje.

Prema mišljenju Apelacijskog suda u konkretnom su se slučaju ostvarile najvažnije okolnosti primjene kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje. U nezgodi je sudjelovalo samo jedno vozilo registrirano u Francuskoj, a ne u Alžiru, gdje se nezgoda dogodila, a uobičajeno boravište stradalog putnika bilo je u Francuskoj. Sud nije smatrao bitnom okolnost da se kolizijskom odredbom primjena prava države registracije vozila predviđa izričito za odgovornost prema putniku, a ne i za odgovornost prema njegovim bliskim srodnicima. Proširenim tumačenjem odnosne kolizijske odredbe proširio je njezinu primjenu i na odgovornost prema supruzi stradalog putnika, smatrajući da je primjena prava države registracije u konkretnom slučaju u skladu sa svrhom odnosne odredbe, primjenom prava najbliže veze. Time je francuski sud udovoljio i načelu jedinstvene mjerodavnosti prava Haaške konvencije o prometnim nezgodama, jer je o odgovornosti za štetu koju je pretrpjela supruga stradalog putnika odlučivao primjenom istog prava prema kojem bi kao mjerodavnom odlučivao o odgovornosti prema stradalom putniku.

⁷⁵ Presuda Apelacijskog suda u Parizu od 26. lipnja 1978. Detaljnije u: Sumampouw, Mathilde, *Les nouvelles Conventions de la Haye, leur application par les juges nationaux*, Tome II, Leyden, 1976. - 1984., str. 176 - 178.

Pravno shvaćanje da se odgovornost prema bliskim srođnicima posredno oštećene osobe treba prosuđivati prema istom pravu koje je mjerodavno za odgovornost prema neposredno oštećenom putniku potvrđuje *Cour de Cassation* u predmetu *Pays-Fourvel protiv Société Axa Courtage*, o kojem je odlučivao 2003. godine.⁷⁶ Odluka koju je Kasacijski sud donio u tom predmetu⁷⁷ smatra se presedanom u pristupu izboru mjerodavnog prava za odgovornosti prema posredno oštećenim osobama, čija je šteta neizravna posljedica štetnog događaja koji je rezultirao izravnom štetom u nekoj drugoj državi. Iako nije riječ o slučaju koji se može podvesti pod polje primjene Haaške konvencije o prometnim nezgodama, odluka u tom predmetu važna je ne samo zbog autoriteta suda koji ju je donio već i zbog mišljenja doktrine da se stajalište o izboru mjerodavnog prava koje je tom odlukom Kasacijski sud usvojio, treba primjenjivati i u kontekstu Haaške konvencije o prometnim nezgodama.⁷⁸

Kasacijski sud tom je odlukom potvrdio stajalište nižestupanijskih sudova, prema kojem se mjerodavno pravo za odgovornost prema bliskim srođnicima utvrđuje istim kolizijskim pravilom na temelju kojeg bi se utvrdilo mjerodavno

⁷⁶ Presuda Kasacijskog suda (1^{re} Ch. civ.) od 28. listopada 2003., *Pays - Fourvel et autres protiv Soc. Axa courtage et autres*, detaljnije u: Bureau, Dominique, Komentar odluke Kasacijskog suda (1^{re} Ch. civ.) od 28. listopada 2003., *Pays - Fourvel et autres protiv Soc. Axa courtage et autres*, *Revue critique de droit international privé*, vol. 93, br. 1, 2004., str. 82.

⁷⁷ Činjenični sklop tog slučaja jest sljedeći: Oveća skupina Francuza, tijekom organiziranog izleta u Kambodži, teško je stradala kada se piroga u kojoj su plovili rijekom Mekong prevrnula. Četiri putnika izgubila su život, dok su ostali pretrpjeli teške ozljede. Bliski srođnici poginulih putnika pokrenuli su u Francuskoj postupak protiv turističke agencije zahtijevajući naknade nematerijalne štete koju su osobno pretrpjeli zbog smrti svojih srođnika. Kvalificirajući tužbeni zahtjev kao deliktne francuski Apelacijski sud primijenio je kolizijsko pravilo prema kojem treba primijeniti pravo države u kojoj je nastupila šteta. Kako je štetni događaj nastupio u Kambodži, gdje je nastupila i izravna šteta, kao mjerodavno pravo sud je primijenio kambodžansko pravo, primjenom kojeg je, međutim, tužbene zahtjeve trebalo odbiti jer kambodžansko pravo nije predviđalo nematerijalnu štetu. Protiv odluke uložena je revizija Kasacijskom sudu, u kojoj se, među ostalim, isticalo da je sud pogriješio u izboru mjerodavnog prava, jer je šteta za tužitelje, bliske srođnike poginulih turista, nastupila u Francuskoj, a ne u Kambodži, gdje je nastupila izravna šteta. Kasacijski sud potvrđuje odluku Apelacijskog suda uz obrazloženje da je, u slučaju naknade štete, koju su tužitelji pretrpjeli kao indirektnu posljedicu štetnog događaja, mjerodavno pravo države u kojoj je nastupila izravna šteta za neposrednog oštećenika, a ne pravo države u kojoj je nastupila posljedična šteta. Detaljnije u: Bureau, *op. cit.* u bilj. 76, str. 83 - 95.

⁷⁸ Kadner Graziano, *op. cit.* u bilj. 63, str. 128 - 129.

pravo za odgovornost prema izravnoj žrtvi prometne nezgode, to jest putniku. Time Kasacijski sud decidirano odbacuje stajalište da se mjerodavno pravo za odgovornost prema posrednim oštećenicima treba utvrđivati samostalno, dakle nezavisno od prava mjerodavnog za izravno oštećenog.

Stajalište prema kojem se mjerodavno pravo za naknadu štete prema bliskim srodnicima izravne žrtve mora utvrđivati primjenom istog prava koje je mjerodavno za odgovornost prema izravno oštećenom prisutno je i u austrijskoj doktrini i judikaturi.

Austrijski sudovi mjerodavno pravo za odgovornost prema bliskim srodnicima izravne žrtve prosuđuju primjenom kolizijske odredbe Haaške konvencije, koja bi se primjenjivala i u pogledu odgovornosti prema izravnoj žrtvi, to jest putniku.⁷⁹ Argumentaciju za odnosno stajališta izvode iz svrhe i cilja već spomenute odredbe čl. 8. toč. 6. Haaške konvencije o prometnim nezgodama, prema kojoj mjerodavno pravo utvrđeno na temelju konvencijskih kolizijskih odredbi određuje i pitanje koje osobe imaju pravo zahtijevati naknadu štete koju su osobno pretrpjele. Posljedično, austrijski sudovi primjenjuju isto mjerodavno pravo za pitanje osnovanosti zahtjeva neizravno oštećenih (bliskih srodnika izravne žrtve). Time su isključili svaku mogućnost primjene autonomne, samostalne poveznice koja će uputiti na mjerodavno pravo za odgovornost prema posredno oštećenim osobama.⁸⁰

Zanimljiva je u tom kontekstu odluka najviše austrijske sudske instance, OGH-a, iz 1998. godine.⁸¹ Iako je riječ o odluci donesenoj u sporu povodom štete uzrokovane prometnom nezgodom u kojoj su bila uključena dva vozila, ta je odluka važna i za situacije koje potpadaju pod kolizijsko pravilo članka 4. (a) druge alineje, jer se OGH-ovom odlukom nedvosmisleno izjasnio o problemu izbora mjerodavnog prava za odgovornost prema posredno oštećenim osobama, i to s obzirom na primjenu članka 4. Haaške konvencije o prometnim nezgodama.

Prema stajalištu koje je zauzeo OGH-a u konkretnom predmetu, odgovornost za štetu prema bliskim srodnicima treba raspraviti prema onom pravu prema

⁷⁹ *Ibid.*, str. 130.

⁸⁰ "...o tužbenim zahtjevima osoba koje su osobno pretrpjele štetu koja predstavlja posljedičnu štetu treba odlučiti prema onom istom pravu koje se prema kolizijskim odredbama Haške konvencije primjenjuje prema izravnim oštećenicima, isključujući tako 'autonomnu poveznicu za posljedičnu, indirektnu štetu'", Kadner, Graziano, *loc. cit.* Detaljnije u: *Journal du Droit International (Clunet)*, 1984., str. 123, 127.

⁸¹ Presuda br. 39 OGH od 1. ožujka 1998., 8 Ob 43/87, *Praxis des Internationalen Privat- und Verfahrensrechts*, 1989., br. 4, str. 244 - 245.

kojem bi se kao mjerodavnom raspravljalo i o odgovornosti prema neposredno oštećenom putniku. Činjenični sklop ovog slučaja je sljedeći:⁸²

U tijeku 1981. godine u Rumunjskoj se dogodila prometna nezgoda koju je izazvalo vozilo austrijske registracije nepropisno zaobilazeći konjsku zapregu. U vozilu austrijske registracije smrtno je stradao jugoslavenski državljanin koji se u vrijeme nezgode nalazio na radu u Austriji. Supruga stradalog putnika dobila je od austrijskoga fonda mirovinskog osiguranja (*Pensionsversicherungskasse*) novčanu rentu na ime izgubljenog uzdržavanja (*Witwenrente*). Pozivajući se na zakonsku cesiju, fond mirovinskog osiguranja pokrenuo je pred austrijskim sudom postupak zahtijevajući od odgovorne osobe povrat isplaćene rente udovici stradalog putnika. Povodom žalbe predmet je prošao sve sudske instance i konačno stigao pred OGH-a.

Među ostalim, bilo je sporno pitanje izbora prava prema kojem kao mjerodavnom austrijski sud treba ocjenjivati osnovanost tužbenog zahtjeva fonda mirovinskog osiguranja. Budući da se nezgoda dogodila u Rumunjskoj, prema Haaškoj konvenciji kao mjerodavno pravo trebalo je primijeniti rumunjsko pravo. No, postavilo se pitanje treba li se odredba čl. 3. Haaške konvencije uopće primjenjivati kada se raspravlja o odgovornosti prema posredno oštećenim osobama. Stajalište da se o odgovornosti prema posrednim oštećenima raspravlja primjenom istog prava prema kojem bi se raspravljalo o odgovornosti prema izravnoj žrtvi OGH je izveo iz odredbe čl. 8. toč. 6. Haaške konvencije.⁸³ Odnosna odredba, o čemu je bilo riječi, određuje da se prema mjerodavnom pravu utvrđuje krug osoba koje imaju pravo naknaditi štetu koju su osobno pretrpjele. OGH je smatrao da se na temelju *ratia* odnosne odredbe može zaključiti da se prema istom pravu treba razmatrati i osnovanost tih zahtjeva. Dakle, zahtjeve posredno oštećenih treba prosuđivati prema istom pravu prema kojem se prosuđuju zahtjevi izravno oštećenih osoba. Argument suda bio je taj da nije pravno oportuno zahtjeve posredno oštećenih, kao niti zahtjeve koji su preneseni zakonskom cesijom na trećeg, rješavati prema različitom sustavu od onog prema kojem se rješava glavni zahtjev. U tom kontekstu sud se pozvao na načelo primjene istog prava, odnosno načelo jedinstvene mjerodavnosti prava u rješavanju zahtjeva posrednih i neposrednih oštećenika, kao i na načelo procesne ekonomičnosti.⁸⁴

⁸² *Ibid.*, str. 244.

⁸³ Presuda br. 39 OGH od 1. ožujka 1998., 8 Ob 43/87, ZfRV, 1990., br. 1/2, str. 130.

⁸⁴ *Ibid.*, str. 130.

8. MJERODAVNO PRAVO ZA ODGOVORNOST PREMA BLISKIM SRODNICIMA PREMA UREDBI RIM II

Pravno stajalište prema kojem se o odgovornosti prema posredno oštećenim osobama, u našem konkretnom slučaju bliskih srodnika poginulog putnika, treba raspraviti primjenom istog prava koje bi prema Haaškoj konvenciji o prometnim nezgodama bilo mjerodavno za odgovornost prema putniku, kao neposredno oštećenoj osobi, nalazi svoju potvrdu i u rješenjima *Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o mjerodavnom pravu za izvanugovorne obveze* (dalje u tekstu: Uredba Rim II).⁸⁵

Uredba Rim II unificira kolizijska pravila za izvanugovornu odgovornost za štetu u okviru Europske unije, a njezina će se rješenja izravno primjenjivati u Republici Hrvatskoj kada postane državom članicom EU-a.⁸⁶ Osim općega kolizijskog pravila za odnose izvanugovorne odgovornosti za štetu, Uredba Rim II sadržava više posebnih kolizijska rješenja za pojedine oblike izvanugovorne odgovornosti za štetu.⁸⁷ Kako su neke od država članica EU-a i države ugovornice Haaške konvencije o prometnim nezgodama, Uredba Rim II regulira odnos između njezinih kolizijskih rješenja i rješenja Haaške konvencije o prometnim nezgodama. Tim rješenjem prednost u primjeni dana je kolizijskim rješenjima Haaške konvencije o prometnim nezgodama. Posljedično se tome u državama članicama u kojima je na snazi Haaška konvencija o prometnim nezgodama⁸⁸ mjerodavno pravo za odgovornost za štetu uzrokovanu prometnim nezgodama utvrđuje na temelju kolizijskih odredbi Haaške konvencije o prometnim nezgodama. Međutim, u državama članicama koje nisu ratificirale Haašku konvenciju o prometnim nezgodama, mjerodavno pravo za odgovornost za štetu uzorkovanu prometnom nezgodom utvrđivat će se na temelju općeg kolizijskog pravila Uredbe Rim II s obzirom na to da se njome za ovu vrstu izvanugovorne odgovornosti ne predviđa posebno kolizijsko pravilo.

⁸⁵ Uredba br. 864/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. lipnja 2007. o mjerodavnom pravu za izvanugovorne obveze (Rim II), Službeni list EU L 199, 31. srpnja 2007., str. 40.

⁸⁶ Detaljnije u: Kunda, Ivana, *Uredba Rim II: ujednačena pravila o pravu mjerodavnom za izvanugovorne obveze u Europskoj uniji*, Zbornik Pravnog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, vol. 28, br. 2, 2007., str. 1269 - 1324.

⁸⁷ Posebna kolizijska rješenja Uredba Rim II predviđa za odgovornost za neispravni proizvod (čl. 5.), nepošteno tržišno natjecanje i ograničavanje slobodnog natjecanja (čl. 6.), povrede prava intelektualnog vlasništva (čl. 8.) te industrijske akcije (čl. 9.).

⁸⁸ Odredba čl. 28. st. 1. Uredbe Rim II

Prema općoj kolizijskoj odredbi Uredbe Rim II odgovornost za naknadu štete uzrokovane prometnim nezgodama prosuđuje se prema pravu države u kojoj se šteta dogodila, *lex loci damnum* (članak 4.). Pri tomu nije bitno u kojoj državi je nastao štetni događaj koji je doveo do štete, kao i to gdje je nastupila posljedična šteta. Uredba Rim II definira *locus damni* kao mjesto nastupanja izravne štetne, iz čega jasno proizlazi da za određivanje mjerodavnog prava nije važno gdje su nastupile posredne štetne posljedice.

Kako će se to opće kolizijsko pravilo Uredbe Rim II primjenjivati u slučaju odgovornosti za štetu kod prometnih nezgoda? S tim u vezi nameće se pitanje hoće li se zahtjevi posrednih oštećenika, primjerice bliskih srodnika koji su pretrpjeli štetu zbog smrti bliske osobe, prosuđivati prema pravu države u kojoj je za njih šteta nastupila ili prema pravu države u kojoj je štetu pretrpjela izravna žrtva?

Komentirajući primjenu opće kolizijske odredbe članka 4. stavka 1. Uredbe Rim II u situacijama u kojima naknadu štete ne zahtijevaju neposredni, već posredni oštećenici, pojedini autori naglašavaju da se osnovanost zahtjeva za naknadu štete posrednih oštećenika treba raspraviti primjenom onog prava koje je mjerodavno za odlučivanje o odgovornosti za štetu izravne žrtve. U tom se slučaju *lex loci damni* određuje prema mjestu neposredne, izravne štete, dakle mjestu gdje je neposredna žrtva, putnik pretrpio štetu, a ne prema mjestu gdje je nastupila neizravna posljedična šteta.⁸⁹

U doktrini se takvo rješenje opravdava upravo zahtjevom jedinstvenosti mjerodavnog prava, odnosno jedinstvenog režima odgovornosti i za posredno i za neposredno oštećene osobe, te zahtjevom predvidivosti. Prema stajalištima pravne doktrine, rješenje prema kojem se odgovornost za štetu prema bliskim srodnicima mora raspraviti primjenom istoga prava koje bi bilo mjerodavno i za odgovornost prema posrednom oštećeniku prije svega osigurava konzistentnost mjerodavnog prava i u odnosu prema neposredno i posredno oštećenim osobama. Osim toga, povezuje mjerodavno pravo sa štetnim događajem koji se lako može lokalizirati. Lokalizacija štetnog događaja predvidiva je i za štetnika i za izravnu žrtvu nakon samog događaja. Iako sam štetni događaj i njegova lokalizacija nije

⁸⁹ Tako na primjer Restatement of Conflict of Laws (Second) Sjedinjenih Američkih Država u odjeljku 175. predviđa sljedeće: "In any action for wrongful death, the local law of the state where the injury occurred determines the rights and liabilities of the parties unless, with respect to the particular issue, some other state has more significant relationship under the principle stated in s.6 to the occurrences and the parties, in which event the local law of the other state will be applied."

predvidiva i za posredno oštećenu osobu, ravnoteža između stranaka favorizira primjenu prava države koje je mjerodavno za primarno oštećenog (pravo države u kojoj je štetu pretrpio izravno oštećeni) nad primjenom prava države u kojoj je nastupila posljedična šteta.⁹⁰

Odnosno stajalište iščitava se iz teksta same Uredbe Rim II, ali i njezina *travaux préparatoires*, odnosno njezinih pripremnih radova. U preambuli Uredbe Rim II u toč. 17. izričito se navodi da se mjerodavno pravo određuje prema mjestu gdje se šteta dogodila bez obzira na to gdje se sve, odnosno u kojim državama, očituju posredne štete.⁹¹ U svojem Prijedlogu uredbe Rim II Komisija detaljnije objašnjava ovo stajalište navodeći da je mjesto neizravne, posredne štete posve nebitno za određivanje mjerodavnog prava. Tako u slučaju prometnih nezgoda, smatra Komisija, mjesto izravne štete jest mjesto u kojem se nezgoda dogodila, te je stoga činjenica da je financijska ili nematerijalna posredna šteta nastupila u drugoj državi posve nebitna.⁹² Nadalje, u odredbi čl. 15. Uredbe Rim II, kojom se definira doseg primjene mjerodavnog prava, izričito se određuje da se prema tom mjerodavnom pravu određuje krug osoba ovlaštenih zahtijevati naknadu štete koju su osobno pretrpjeli. I ovdje se kao i u odredbi članka 8. toč. 6. Haaške konvencije o prometnim nezgodama izričito određuje da će se prema mjerodavnom pravu za odgovornost prema neposrednom oštećeniku utvrđivati i krug osoba koje imaju pravo zahtijevati naknadu za štetu koja je indirektna posljedica štete koju je pretrpio neposredni oštećenik.

Razmatrajući problem izbora mjerodavnog prava za odgovornost prema bliskim srodnicima koji su osobno pretrpjeli štetu kao indirektnu posljedicu štete koju trpi izravna žrtva, komentatori Uredbe Rim II upućuju na analognu primjenu rješenja koje je u pogledu neizravne, posljedične štete usvojio Europski sud pravde tumačeći odredbu članka 5. (3). Uredbe 44/2001 o međunarodnoj

⁹⁰ Dickinson, *op. cit.* u bilj. 70, str. 317.

⁹¹ Točka 17. Preambule Uredbe Rim II glasi: "The law applicable should be determined on the basis of where the damage occurs, regardless of the country or countries in which the indirect consequences could occur. Accordingly, in cases of personal injury or damage to property, the country in which the damage occurs should be the country where the injury was sustained or the property was damaged respectively."

⁹² "The place or places where indirect damage, if any, was sustained are not relevant for determining the applicable law. In the event of traffic accident, for example, the place of direct damage is the place where the collision occurs, irrespective of financial or non-material damage sustained in another country.", Obrazloženje prijedloga Komisije, COM (2003) 427 final.

nadležnosti, priznanju i izvršenju odluka u građanskim i trgovačkim stvarima (Uredba Bruxelles I).⁹³ Odnosna odredba utvrđuje mjesto nastanka štete kao poseban kriterij međunarodne nadležnosti za odlučivanje o sporovima izvanugovorne odgovornosti za štetu. Pri primjeni odnosne odredbe nacionalni sudovi suočili su se s problemom kako tumačiti pojam mjesta nastanka štete u situacijama u kojima izravna šteta koja se dogodila u jednoj državi uzrokuje daljnju, neizravnu štetu u drugoj državi, pogotovo kada neizravnu štetu trpi neka druga osoba, a ne izravno oštećeni. Može li mjesto nastupanja daljnje, posljedične štete također funkcionirati kao kriterij ustanovljavanja međunarodne nadležnosti u postupku obeštećenja neposrednih oštećenika, bliskih srodnika izravno oštećene osobe? Europski sud pravde o problemu prolongirane, daljnje štete izjasnio se u odlukama *Soc. Dumez France protiv. Soc. Tracoba* od 1990. godine⁹⁴ te *Marinari protiv Lloyd's Bank* od 1995. godine.⁹⁵ Raspravljajući u slučaju *Dumez* o odnosu neposredne i posredne štete te odredbe članka 5.3., Europski sud pravde ističe da se osoba koja je pretrpjela neizravnu štetu može koristiti odredbom članka 5.(3) samo onako kako bi se tom odredbom mogao koristiti izravno oštećeni. Dakle, izbor postoji samo između mjesta (suda) države u kojoj je protupravna radnja izvršena i mjesta (suda) države u kojoj su nastupile *izravne posljedice* takvog protupravnog ponašanja. Mjesto daljnje, neizravne štete ne može se tretirati kao mjesto štete u smislu odredbe čl. 5.3. Bruxelleske konvencije.⁹⁶

Pravna doktrina predlaže da se postupovno pravni pristup konceptu posredne i neposredne štete usvoji i u kontekstu primjene kolizijskih odredbi Uredbe Rim II, to jest u pogledu izbora mjerodavnog prava za odgovornosti za indirektnu štetu.⁹⁷

⁹³ Predmet C-220/88 od 11. siječnja 1990., *Dumez France SA and Tracoba SARL protiv Hessische Landesbank and others* [1990] ECR I - 49; Predmet C-364/93 od 19. rujna 1995., *Antonio Marinari protiv Lloyds Bank plc and Zubaidi Trading Company* [1995] ECR I-2719.

⁹⁴ Predmet C-220/88 od 11. siječnja 1990., *Dumez France SA and Tracoba SARL protiv Hessische Landesbank and others* [1990] ECR I - 49, detaljnije u: Gaudement-Tallon, Hélène, *Revue critique de droit international privé*, vol. 79, br. 2, 1990., str. 363 - 379.

⁹⁵ Predmet C-364/93 od 19. rujna 1995., *Antonio Marinari protiv Lloyds Bank plc and Zubaidi Trading Company* [1995] ECR I-2719, detaljnije u: Hartley, Trevor, *European Law Review*, 1996., str. 164. - 166; Bischoff, Jean-Marc, *Chronique de jurisprudence du Tribunal et de la Cour de justice des Communautés européennes*, Journal du droit international, vol. 123, br. 2, 1996., str. 562 - 564.

⁹⁶ Koppenol-Laforce, Marielle, *The EEC Convention on Jurisdiction and Judgments of 1968 - Article 5(3) Torts*, Netherlands International Law Review, vol. 37, br. 2, 1990., str. 237.

⁹⁷ Dickinson, *op. cit.* u bilj. 70, str. 316.

...in [Dumez] the Court of Justice is considering the case only of an indirect victim, but there is no reason for it to give a different answer regarding damage suffered by a direct victim, which later produces harmful consequences, located in most cases at the place where the victim is domiciled.

Iz svega proizlazi da, u kontekstu europskoga međunarodnog privatnog prava, odnosno Uredbe Rim II, koja će se primjenjivati i na odgovornost za štetu uzrokovanu prometnim nezgodama, prevladava stajalište prema kojem nema racionalne osnove da se, kada je riječ o izboru mjerodavnog prava, razlikuje odnos odgovornosti prema posrednim i neposrednim oštećenicima.⁹⁸ Stoga se o odgovornosti prema, na primjer, putniku u vozilu i odgovornosti prema njegovim bliskim srodnicima mora raspravljati primjenom istog mjerodavnog prava, odnosno jedinstvenog režima odgovornosti. Može se očekivati da će odnosno stajalište u pogledu primjene kolizijskih rješenja Uredbe Rim II utjecati i na stajališta sudova država članica u kojima se primjenjuje Haaška konvencija o prometnim nezgodama.

Nedvojbeno se može zaključiti da u usporednoj pravnoj doktrini i judikaturi većeg broja zemalja, a među njima onih u kojima se primjenjuje Haaška konvencija o prometnim nezgodama, prevladava stajalište da se mjerodavno pravo za osnovanost tužbenog zahtjeva bliskih osoba koje su osobno pretrpjele štetu kao neizravnu posljedicu štete koju je pretrpio izravno oštećeni treba utvrđivati na temelju istog kolizijskog pravila prema kojem bi se utvrđivalo mjerodavno pravo za odgovornost prema neposredno oštećenoj osobi. Dakle, smatramo da se i pri tumačenju polja primjene kolizijske odredbe članka 4. stavka 1.(a) druge alineje treba usvojiti isto stajalište te elastičnim tumačenjem njezino polje primjene proširiti i na slučajeve u kojima se odlučuje o izvanugovornoj odgovornosti za štetu koju su osobno pretrpjeli bliski srodnici smrtno stradalog putnika.

9. UMJESTO ZAKLJUČKA

Tumačenje odredbi međunarodnih konvencija složen je, ali i kontroverzan proces s kojim se sudovi suočavaju primjenjujući konvencijske odredbe.⁹⁹ Dvojbe oko tumačenja kolizijske odredbe članka 4. (a) Haaške konvencije o prometnim nezgodama zorno to ilustriraju.

⁹⁸ *Ibid.*, str. 317.

⁹⁹ Linderfalk, Ulf, *On the Interpretation of Treaties, the Modern International Law as Expressed in the 1969 Vienna Convention on the Law of Treaties*, Springer, 2007., str. 1.

Kolizijska odredba članka 4. (a) druge alineje nalaže sudu da o “odgovornosti prema žrtvi koja je bila putnik” odlučuje primjenom prava države registracije vozila kada je u nezgodi sudjelovalo samo jedno vozilo registrirano u drugoj državi od one u kojoj se dogodila nezgoda te kada se uobičajeno boravište putnika također nalazi izvan države nezgode.

Treba li primjenu ove kolizijske odredbe, odnosno primjenu prava države registracije vozila, proširiti i na situacije kada sud odlučuje o odgovornosti za naknadu štete koju su osobno pretrpjeli putnikovi bliski srodnici? U hrvatskoj judikaturi prevladava stajalište da se polje primjene odnosne kolizijske odredbe treba doslovno tumačiti te da se ono ne može proširiti i na situacije u kojima sud odlučuje o odgovornosti za štetu bliskih srodnika stradalog putnika. Mjerodavno pravo za odgovornosti prema bliskim srodnicima stradalog putnika sudovi stoga utvrđuju na temelju kolizijske odredbe članka 3. Haaške konvencije o prometnim nezgodama, koja ih upućuje na primjenu prava države u kojoj se nezgoda dogodila.

Može li se tako doslovno tumačenje polja primjene kolizijske odredbe članka 4. (a) smatrati ispravnim, odnosno odgovara li ono njezinu značenju i ciljevima koji se njom žele postići te poziciji koju ona ima u strukturi Haaške konvencije o prometnim nezgodama. Konačno, odgovara li takvo tumačenje načelima na kojima se temelji sama Haaška konvencija o prometnim nezgodama?

Prethodno smo utvrdili da je svrha, odnosno cilj kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje omogućiti odstupanje od primjene prava države u kojoj se dogodila nezgoda u korist primjene prava države registracije vozila kada je to posljednje pravo najbliže veze, odnosno kada je to pravo čiju su primjenu stranke mogle razumno očekivati.

U slučajevima čiji je činjenični sklop sličan onom predmeta *Popović*, doslovno tumačenje ne odgovara ni značenju ni cilju koji se odnosnom kolizijskom odredbom želi postići, ni načelu jedinstvene mjerodavnosti prava na kojem se Haaška konvencija o prometnim nezgodama temelji. Čini se da bi tumačenje koje bi rezultiralo proširenjem polja primjene kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje bilo primjerenije njezinu cilju, ali i načelima Haaške konvencije o prometnim nezgodama.

Odluku o doslovnom tumačenju kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje sudovi su donosili bez iznalaženja njezina značenja i cilja smatrajući da je tumačenje odnosne odredbe nepotrebno s obzirom na to da je ona sama po sebi jasna i razumljiva. Međutim, kao što je već nekoliko puta istaknuto, jezična jasnoća pravne odredbe ne može isključiti potrebu njezina tumačenja

u širem smislu jer značenje i cilj pravne norme nije moguće izvesti isključivo iz njezina teksta, već je u tom smislu nužno provesti njezino logičko i sistematsko tumačenje. To posljednje posebno je važno pri tumačenju konvencijskih odredbi s obzirom na to da je kolizijske odredbe međunarodnih konvencija potrebno autonomno tumačiti vodeći se prvenstveno značenjem i ciljem odnosne odredbe, ali i načelima međunarodne konvencije.

Opredjeljujući se za doslovno tumačenje polja primjene odnosne kolizijske odredbe sudovi su svoje stajalište trebali poduprijeti argumentima iz kojih bi bilo vidljivo da takvo tumačenje odgovara značenju i ciljevima kolizijske odredbe, načelima Haaške konvencije o prometnim nezgodama, ali i time da takvo rješenje osigurava jednoobraznost rješenja. Tih argumenata u presudama hrvatskih sudova nema. Naime, ne može se prihvatiti tvrdnja da se iz same odredbe može iščitati njezino teleološko značenje. Odluku o tome treba li polje primjene kolizijske odredbe članka 4. (a) tumačiti usko ili prošireno moguće je donijeti samo na temelju tumačenja *lato sensu* odnosne odredbe. Tumačenje *lato sensu* kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje iziskuje od suda da se pri iznalaženju značenja i cilja odnosne odredbe izdigne iznad njezina jezičnog izričaja te da se definira polje primjene odnosne odredbe njezinom svrhom i ciljem te pozicijom koju ona ima u strukturi Haaške konvencije o prometnim nezgodama.

Kao što je već navedeno, cilj je kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje isključiti primjenu prava države u kojoj se dogodila nezgoda u situacijama kada to pravo nije suštinski povezano sa spornim odnosom te kada primjenu tog prava stranke nisu mogle opravdano očekivati. U takvim se situacijama kolizijskom odredbom članka 4. (a) druge alineje pravo države nezgode zamjenjuje s pravom države registracije vozila, kao pravom najbliže veze te pravom čiju su primjenu stranke mogle razumno predvidjeti. U predmetu *Popovič slovačko* je pravo, kao pravo države registracije vozila, u bližoj vezi sa spornim odnosom od hrvatskog prava. U prometnoj nezgodi koja se dogodila u Hrvatskoj, u kojoj je sudjelovalo samo jedno vozilo, autobus slovačke registracije, smrtno je stradala putnica Popovič, slovačka državljanka s prebivalištem u Slovačkoj. Tužitelji, bliski srodnici putnice, također su slovački državljani s prebivalištem u Slovačkoj. Nedvojbeno je da bi primjena slovačkoga prava, za razliku od primjene hrvatskog prava, udovoljila ciljevima kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje - s jedne strane, primjeni prava najbliže veze, a s druge bi strane primjenom slovačkoga prava odgovarala i zahtjevu zaštite opravdanih očekivanja stranaka. Dakle, proširenim tumačenjem odnosne kolizijske odredbe njezina bi

primjena odgovarala njezinu značenju i ciljevima te poziciji koju ima u okviru Haaške konvencije o prometnim nezgodama.

Nadalje, doslovno tumačenje polja primjene kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje protivi se i načelu jedinstvene mjerodavnosti prava na kojem se temelji kolizijskopравни mehanizam Haaške konvencije o prometnim nezgodama. Načelo jedinstvene mjerodavnosti prava, inkorporirano u odredbi čl. 8. Haaške konvencije o prometnim nezgodama, ima za cilj onemogućiti cijepanje deliktneog statuta u tom smislu da se pojedini elementi i odnosi odgovornosti koji izvire iz istog štetnog događaja podvrgavaju primjeni različitih prava. U predmetu *Popović* načelo jedinstvene mjerodavnosti prava nalaže da se prema pravu koje je mjerodavno za odgovornosti prema putniku odlučuje i o odgovornosti prema njegovim bliskim srodnicima. Stoga, ako bi za odgovornost prema putniku u predmetu *Popović* bilo mjerodavno pravo države registracije vozila, to jest slovačko pravo, prema tom bi se pravu trebalo odlučivati i o odgovornosti prema bliskim srodnicima, pogotovo zbog toga što šteta koju trpe bliski srodnici poginulog putnika proizlazi iz istog štetnog događaja, prometne nezgode, koji je uzrokovao izravnu štetu putniku.

Dodatni argument koji opravdava stajalište da se o odgovornosti za štetu posrednih i neposredno oštećenih osoba treba odlučivati u okviru istog mjerodavnog prava jest stajalište koje je Vrhovni sud Republike Hrvatske usvojio tumačeći pojam “mjesta nastanka štete” kao kriterija međunarodne nadležnosti. Vrhovni sud zauzeo je stajalište da se pojam “mjesto nastanka štete” odnosi samo na mjesto nastanka izravne štete, odnosno štete koju je pretrpio neposredni oštećenik. Prema riječima Vrhovnog suda: “Pod nastankom štete podrazumijeva se ozljeda tijela, smrt ili oštećenje stvari. Zato ako se štetni događaj u kojem je smrtno stradala osoba zbog čije smrti tužitelj traži odštetu, zbio u inozemstvu, tamo je nastala i šteta, bez obzira na to što su troškovi pogreba te osobe nastali u Republici Hrvatskoj.”¹⁰⁰ Može se očekivati da se na identičan način pristupi i određivanju mjerodavnog prava u pogledu odgovornosti za štetu koju su osobe pretrpjele kao indirektnu posljedicu izravne štete koju je pretrpio izravno oštećeni.

U ovom je kontekstu potrebno naglasiti da bi se pri tumačenju kolizijske odredbe članka 4. (a) sudovi trebali voditi i pripremnim radovima Haaške konvencije o prometnim nezgodama jer se jedino iz tih dokumenata mogu izvesti smjernice o tome što su države ugovornice usvajajući jednoobrazni tekst

¹⁰⁰ Vrhovni sud Republike Hrvatske, Rev- 69/06-2, od 18. srpnja 2007. godine, str. 2.

kolizijske odredbe njome željele postići te koji su ciljevi i načela Konvencije. Osim toga, pri tumačenju kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje sud bi se trebao voditi i načelom jednoobraznosti primjene kolizijskih konvencijskih odredbi. U tom bi se smislu, iako nisu to obvezni činiti, hrvatski sudovi trebali voditi i rješenjima do kojih su sudovi drugih država ugovornica Haaške konvencije o prometnim nezgodama došli primjenjujući isto kolizijsko rješenje.

Iz svega navedenog čini se da bi prošireno tumačenje polja primjene kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje bilo primjerenije njezinu cilju te načelima Haaške konvencije o prometnim nezgodama. Međutim, proširiti primjenu te kolizijske odredbe i na odgovornost za štetu bliskih srodnika stradalog putnika, iako se njome izričito određuje da se primjenjuje na "odgovornost prema žrtvi koja je bila putnik", nije tako jednostavno. Razumljivo je da će sudovi suočeni s dvojmom treba li primjenjivati odredbu onako kako ona glasi ili onako kako bi to bilo primjerenije s obzirom na njezin cilj, ali i načela konvencije, izabrati prvu opciju. Naime, doslovno tumačenje pravne norme lako se može opravdati načelima pravne sigurnosti i predvidivosti. Stoga se na pitanje može li, te u kojoj mjeri, sud odstupiti od jezičnog okvira kolizijske odredbe opravdavajući to potrebom oživotvorenja njezinih ciljeva te konvencijskih načela nije lako odgovoriti. Dvojbu o tome treba li jezični izričaj konvencijske norme imati prednost pred njezinim ciljevima i načelima ili se pak norma treba primjenjivati ponajprije s obzirom na ciljeve i načela međunarodne konvencije trebalo bi razriješiti tako da se dopusti sudu uskladiti konvencijsku odredbu s načelima na kojim počiva, ali samo iznimno te pod uvjetom da time suštinski ne odstupa od onog što je tekstom pravne norme određeno.

U konkretnom slučaju definiranja polja primjene kolizijske odredbe članka 4. (a) druge alineje smatramo da se proširenjem njezina polja primjene i na odgovornost za štetu bliskih srodnika, zbog svega navedenog, ne bi suštinski odstupilo od njezina jezičnog izričaja, posebice stoga što bi se o odgovornosti za štetu bliskih srodnika trebalo odlučivati primjenom istog prava prema kojem bi se kao mjerodavnom odlučivalo o odgovornosti za štetu putnika. Vidjeli smo da doktrina i sudska praksa nekih država ugovornica Haaške konvencije o prometnim nezgodama takvo pravno stajalište opravdavaju zahtjevom jedinstvenosti mjerodavnog prava, odnosno jedinstvenog režima odgovornosti i za posredno i neposredno oštećene osobe, te zahtjevom predvidivosti. Rješenje prema kojem se odgovornost za štetu prema bliskim srodnicima mora raspraviti primjenom istoga prava koje bi bilo mjerodavno i za odgovornost prema posrednom oštećeniku, osigurava konzistentnost mjerodavnog prava i u odnosu prema neposredno i

posredno oštećenim osobama, a što je bitno zbog različitosti nacionalnih rješenja o tome kada i u kojem treći, u našem slučaju bliski srodnici, mogu zahtijevati naknadu štete zbog smrti ili teške tjelesne ozljede putnika. Osim toga, tim se rješenjem povezuje mjerodavno pravo sa štetnim događajem koji se lako može lokalizirati. Lokalizacija štetnog događaja predvidiva je i za štetnika i za izravnu žrtvu nakon samog događaja. Iako sam štetni događaj i njegova lokalizacija nije predvidiva i za posredno oštećenu osobu, ravnoteža između stranaka favorizira primjenu prava države koje je mjerodavno za primarno oštećenog (pravo države u kojoj je štetu pretrpio izravno oštećeni) nad primjenom prava države u kojoj je nastupila posljedična šteta.

I konačno, a možda i najvažnije, Bečka konvencija, kojom se određuju opća pravila tumačenja međunarodnih konvencija, nalaže da se ugovor mora tumačiti u dobroj vjeri, prema uobičajenom smislu izraza iz ugovora u njihovu kontekstu i s obzirom na predmet i svrhu ugovora.¹⁰¹ Dakle kolizijsku odredbu članka 4. (a) druge alineje treba tumačiti prema uobičajenom smislu izraza, ali ti se izrazi moraju tumačiti, kao što je to već više puta naglašeno, u kontekstu njezina značenja i ciljeva te načela Haaške konvencije o prometnim nezgodama.

Summary

Vesna Tomljenović*

INTERPRETATION OF CONFLICT OF LAWS RULES OF INTERNATIONAL CONVENTIONS - THE EXAMPLE OF INTERPRETATION OF CONFLICT OF LAWS RULES OF THE HAGUE CONVENTION ON THE LAW APPLICABLE TO TRAFFIC ACCIDENTS

The paper deals with the question of interpretation of conflict of laws rules contained in international conventions through reviewing Croatian, Austrian and French case law. It is emphasised that while interpreting conflict of laws rules, the courts should be guided by aims of conflict of laws as well as the principles of its realisation: choice of mostly connected law and choice of law legitimately expected by the parties.

¹⁰¹ Odredba članka 31. stavka 1. Bečke konvencije.

* Vesna Tomljenović, Ph. D., Professor, Faculty of Law, University of Rijeka, Hahlić 6, Rijeka

It is especially emphasised that conflict of laws rules contained in international conventions of private law unification are distinct since those conventions often expressly provide for interpretation of provisions in accordance with their international character and requirement of their uniform application which leads to so called autonomous interpretation. Considering the mentioned, while interpreting convention provisions, the courts must, as much as they can, consider court practice of other signatories, with respect to the same provision.

The review of Croatian court practice with respect to Article 4 (a) second line of the Hague Convention on the Law Applicable to Traffic Accidents, the author points to non uniformity of standpoints with regard to the interpretation of the scope of application of the mentioned provision. The discord in interpretation, that is, the discord in choice of law governing non contractual liability occurs in practice depending on whether the claimant is passenger-victim or its close relatives. Author critically scrutinises Croatian case law and pleads for more extensive interpretation of the mentioned provision, i. e. for the application of same applicable law notwithstanding who is the claimant in order to ensure realisation of the principle of closest connection and legitimate expectation and in order to disable dépeçage of non contractual torts. Author argues that such an interpretation accords to subject and aim of the Convention as well as court to practice of other signatories.

Afterwards, it is explained which law should be applicable to admissibility and merits of such a claim.

Finally, author points to provisions of the Rome I Regulation which do not provide for differentiation of the relation of liability with respect to direct and indirect victims. The theory justifies such a solution by requirement of uniformity, i. e. the single regime of liability for direct and indirect victims, and by requirement of predictability.

Key words: conflict of laws rules, interpretation, Hague Convention on the Law Applicable to Traffic Accidents, law applicable to non-contractual liability, Rome II Regulation

