Fejős Szűcs Magdolna

A KÖZLEKEDÉSI DELIKTUMOK KOLLÍZIÓS SZABÁLYOZÁSA

A külföldi elemet tartalmazó közlekedési deliktumok a nemzetközi deliktumok külön csoportját képezik. Igen sokáig az a felfogás uralkodott, mely szerint a szerződésen kívüli jogellenes cselekmények összességére ugyanazon kapcsolóelvet kell alkalmazni. A közelmúltig a „lex loci delicti commissii" elve élvezte ezt a megtisztelő szerepet. Mind gyakoribbak voltak azonban azok a törekvések, melyek nemcsak arra irányultak, hogy a hangyományos kapcsolóelv egyeduralmát megdöntsék, hanem azt is célul tűzték ki, hogy a közlekedési balesetek külön szabályozást nyerjenek. Ennek eredményeként a közúti balesetek területére 1971. 5. 4-én Hágában elfogadták a közúti balesetekre alkalmazandó jogról szóló egyezményt.

Az ilyen törekvéseket igazolja a technikai forradalom, a munkaerővándorlás, a növekvő idegenforgalom miatt rohamosan növekvő közúti balesetek száma. Változatlan annak igénye, melyet a „lex loci delicti commissii" nem képes minden alkalommal biztosítani, hogy a baleset és az alkalmazandó jog között szoros kapcsolat legyen. Ennek az igénynek kielégítése megköveteli az irányadó jog más kapcsolóelvvel való meghatározását. Emellett a kollíziós meghatározás terén a fejlődés oly irányban is halad, hogy a jogviszonyok minél szűkebb területére határozzuk meg az irányadó jogot (pl. a közúti balesetek esetében a Hágai egyezmény vagy pedig a hajókatasztrófák kollíziós szabályozását tartalmazó új, 1977 áprilisában elfogadott törvény rendelkezései). Sőt a deliktum mint jogviszony egyes elemeire is külön, vele közelebbi kapcsolatban álló, kapcsolóelvet alkalmazunk. Dr. Željko Matić is az „irányadó jog szétválasztása" mellett foglal állást. Azt állítja, hogy a jogviszony minden elemére azt a jogot kell alkalmazni, mely azzal az elemmel a legközelebbi viszonyban áll. Az elgondolását a következőképpen bontakoztatja ki: A vétőképességre és a cselekmény jogellenességére annak az államnak joga mérvadó, ahol a jogellenes cselekményt elkövették. A kár fennállására, a kártérítés módjára és terjedelmére pedig vagylagosan kell

alkalmazni azt a jogot, amely a károsultra nézve kedvezőbb, tehát vagy azt a jogot, ahol a cselekményt elkövették, vagy azt ahol a káros következmény bekövetkezett.

A magyar nemzetközi magánjogi törvény tervezete is a jog szétválasztását irányozza elő. Így például a vétőképesség megállapítására a károkozó „lex personalisa" és a „lex loci delicti commissii" kumulatíve alkalmazandó. A cselekmény jogellenességére a „lex loci delicti commissii" és a „lex fori" kumulatív alkalmazását látja elő. Azt a kérdést pedig, hogy a károkozóra az objektív vagy pedig a vétkességen alapuló felelősségi alakzatot kell-e alkalmazni, a „lex loci delicti commissii" szerint dönti el, és így tovább.

Dr. Milan Pak, mérlegelve a közlekedési balesetekre vonatkozó törvényről szóló egyezmény szakaszait, hiányolja, hogy az egyezmény nem alkalmaz minden esetben egységes jogot. Ugyanis az egyezmény egyes kérdések szabályozását mint pl. a károkozó nagykorúságának megállapítását, valamint azt a kérdést, hogy mely személy a jármű tulajdonosa, a nemzeti kapcsolóelvekre bízza. Nem fér kétség viszont ahhoz, hogy a kapcsolóelv alkalmazási területének szűkítésével a kapcsolóelvek jobban alkalmazkodnak az adott jogviszony jellegzetességeihez és ily módon közelebb állnak az adott problémához.

Ha a deliktumokra alkalmazandó kapcsolóelveket mérlegeljük, a „lex loci delicti commissii" elvéből kell kiindulnunk.

A „lex loci delicti commissii" elve

Ez a kapcsolóelv még a középkorból, Bartolus idejéből ismert. A XVIII. század végén és a XIX. század elején a kapcsolóelv meghonosodott a német, a francia és az amerikai joggyakorlatban. Ekkor hagyták el a „lex fori"-t valamint a „lex loci delicti commissii" egyoldalú alkalmazását, és ez utóbbi kétoldalú alkalmazását vezették be. Ez azt jelenti, hogy a „lex loci delicti commissii" elvét nemcsak akkor alkalmazzák, ha a baleset hazai területen következett be, hanem akkor is, ha a deliktumot külföldön követték el. Ami gyakorlatilag azt jelenti, hogy a külföldi jog irányadó.

A legtöbb ország mint alapelvet napjainkban is a „lex loci delicti commissii" elvét fogadja el. Az ilyen hozzáállást a következők igazolják:

1. A kárfelelősség szabályozása annak az államnak legfőbb érdeke, ahol a baleset bekövetkezett, tehát mely állam biztonságát a jogellenes cselekmény a leginkább veszélyezteti.

2 A károkozó a cselekmény elkövetése idejében a baleset helyén érvényes jogszabályokhoz kell hogy tartsa magát. Érthető tehát, hogy felelősségét is e jog szerint kell értékelni, annál is inkább, mert ez megfelel a felek várakozásának is.

3. Végül, alkalmazását magyarázhatjuk azzal is, hogy a balesetnek leggyakrabban azzal a társadalmi környezettel van legszorosabb kapcsolata, ahol bekövetkezett.

A mai elmélet és gyakorlat azonban a „lex loci delicti commissii" elvét elmarasztaló érvekben sem szenved hiányt. Mind gyakoribbak azok az esetek, melyeknél a baleset csupán merő véletlenségből történik egy bizonyos állam területén. Ennek az államnak egyedüli kapcsolata a balesettel, hogy területén történt. Más körülmények viszont, melyek kapcsolata az esettel szorosabb, mint pl. a felek közös állampolgársága, a jármű nyilvántartásának helye stb., más államra mutatnak. Ha a felek és a szóba jövő jogrendszerek érdekeit mérlegeljük, láthatjuk, hogy a konkrét probléma megoldásában a baleset bekövetkezésének helye szerinti jog irreleváns. Külön nehézséget jelent ennek a kollíziós normának alkalmazása, ha a baleset a „senki földjén" történik. Azt a kérdést is feltehetjük, hogy hol van a „locus delicti"? A gyakorlatban különböző módon küszöbölik ki a „lex loci delicti commissii" alkalmazását. Ez egyrészt a „lex fori" hallgatólagos alkalmazásával történik. A bíróság különösen azokban az esetekben tér el a külföldi jog alkalmazásától, ha az a sajátjától nagyobb mértékben különbözik. A külföldi jogot a bíróságok sokkal nagyobb elővigyázattal alkalmazzák deliktumok esetében, mint a szerződéses viszonyoknál. Ez nyilvánvaló abból a szempontból is, mivel a deliktumokra gyakran közjogi előírások is érvényesek pl. büntetőjogi, közigazgatási stb. Megtörténik, hogy a bíróság indokolatlanul kiszélesíti a közrend fogalmát, úgy, hogy a gyakorlat által az alkalmazásból kizárt elemek inkább egyszerű hazai jogszabályokba ütköznek, mintsem a közrendbe. Gyakori a külföldi jog alkalmazásának korrigálása bizonyos kérdések minősítésével is. Erről tanúskodik az angolszász joggyakorlat.

A „lex fori" elve mint kiegészítő elv

Ezt az elvet mint alapelvet egy időben Görögországban alkalmazták. A „lex fori" ilyen alkalmazása a szerződésen kívüli felelősségre vonatkozóan megszünt. A Szovjetunióban alkalmazzák ma is, de csak mint „lex specalist". Alkalmazása mint alapelv ellen a következő érvek szólnak: A cselekmény elkövetője akkor is felelős lenne tettéért, ha az a jogsértés elkövetése helyének törvénye szerint nem is jogellenes. A cselekmény elkövetőjének nem annak az államnak jogát kellene szem előtt tartania, ahol cselekszik, hanem mindazon államok jogát, melyek bírósága előtt az ügyet letárgyalhatnák. A károsult továbbá, a bíróság megválasztásával szándékosan nehezíthetné a károkozó helyzetét.

Egyes országok a „lex loci delicti commissii" és a „lex fori" komulatív alkalmazására tértek át. A „lex fori" ilyen alkalmazása szükségtelenné teszi az „ordre public" alkalmazását, sőt, a „lex loci delicti com-

missii" által alkalmazandó jog olyan rendelkezéseit is meggátolja, melyeket a közrendre hivatkozva nem lehetne kizárni. Ezenkívül minden állam nagyobb mértékben védi saját állampolgárait, akik leginkább mint alperesek jelennek meg bírósága előtt. A „lex forit" azonban, mint kiegészítő elvet a közlekedési balesetek esetében, nem alkalmazzák az egész deliktumra, hanem csak a cselekmény jogellenességének értékelésére. Ebben az esetben egy bizonyos cselekmény csak akkor számít jogellenesnek, ha az jogellenes mind a deliktum elkövetése helyének, mind a perben döntő bíróság törvénye szerint. Ezt a szabályt először az ismert Phillips v. Eyre esetben döntő angol bíróság fogalmazta meg. E szerint ahhoz, hogy valaki a külföldön elkövetett károkozásért felelős legyen két feltétel szükséges: hogy a cselekmény az angol jog szerint jogellenes, perelhető (actionable) legyen, és hogy nem jogos (justifiable) a jogsértés helye szerint sem. A „justifiable" fogalma vitás volt, de a vitát 1969-ben a Chaplin v. Boys esetben lezárták azzal a megállapítással, hogy a pernek a károsult számára pozitív eldöntése megköveteli azt, hogy a károkozó cselekménye perelhető legyen nemcsak az angol jog, hanem a „lex loci delicti commissii" szerint is.

A kumulációt alkalmazzák a Szovjetunióban, Japánban, Kínában, Thaiföldön, Egyiptomban, és Szíriában is. Nálunk Blagojević és Jezdić támogatják. Wolf német nemzetközi magánjogi tankönyvében a károkozás helyének és a hazai jognak azonosságát a jogellenesség kérdésében szintén megkívánja. A magyar magánjogi törvénytervezet is ilyen kumulációra enged következtetni. A Tervezet 57 § így szól: „Magyar bíróság nem állapíthat meg felelősséget olyan magatartásért, amely a magyar jog szerint nem jogellenes." A jogellenesség vitathatatlanul az a pont, ahol a „lex fori" és a „lex loci delicti commissii" kumulatív alkalmazása indokolt. Ez azzal magyarázható, hogy a deliktum elkövetése helye szerinti államnak érdeke, hogy jogszabályait tiszteletben tartsák. A károkozó is előreláthatja, mi lesz annak következménye, ha nem tiszteli ezeket a jogszabályokat. „A lex fori" alkalmazása pedig megakadályozza a bíróságot abban, hogy olyan esetekben is elmarasztaljon, amelyeket saját jogrendszere nem tart jogellenesnek.

Újabb törekvések a baleset körülményeinek jobban megfelelő kapcsolóelv meghatározására

Az USA-ban, szövetségi állam lévén hatványozottan jelentkeztek a problémák, az elégedetlenségek a „lex loci delicti commissii" alkalmazása körül. Igen jelentős kísérlet volt a hagyományos kapcsolóelv helyzetének megingatásában az 1961. évi Kilberg v. NEA eset. Az eset azonban nem szült új szabályt. A bíróság oly módon kerülte ki a „lex loci delicti commissii" alkalmazását, hogy a kártérítés terjedelme kibővíté-

sének kérdését procedurális kérdésnek minősítette, és ily módon alkalmazta a fórum törvényét. A Babcock v. Jackson esetben már nem lehetett kertelni, dönteni kellett, az új vagy a hagyományos kapcsolóelv mellett, habár kibúvót itt is lehetett volna találni. Bizonyítani kellett volna, hogy a pereskedők szerződést kötöttek az ingyenes utazásról. A felelősség alapjául ily módon a szerződés és nem a deliktum szolgált volna. Ez az eset is arról tanúskodik, hogy a baleset helye csupán a véletlen szülöttje. Vele szemben ott állnak az esettel és a felekkel sokkal szorosabb összefüggésben álló tények. Egy hétvégén Babcock kisasszony és barátai, a Jackson házaspár, New York lakosai, Jacksonék gépkocsijával Kanadába kirándultak. Ontario kanadai szövetségi államban baleset történt, melyben Babcock kisasszony súlyosan megsérült. New Yorkba hazatérve pert indított Jackson ellen. Ontarióban érvényes volt egy törvény, mely az ingyenesen utazók számára nem látott elő kártérítést. New York joga nem ismer ilyen szabályt, és nem is helyesli azt. A bíróság megvizsgálva mindkét állam jogát arra a következtetésre jutott, hogy New York törvényét kell alkalmazni mint irányadót, mert mind a károkozó, mind a károsult odavalósi állampolgár, a gépkocsi is ott van nyilvántartva és biztosítva, a felek innen indultak és ide tértek vissza. A baleset csak véletlenül következett be Ontarió területén. Ontariónak nem érdeke, hogy a kártérítés alapjául a saját törvénye szolgáljon, mivel ebben az esetben nincs szó a biztosítással való visszaélésről. A tények New York államra mutatnak. Más lenne a helyzet, ha a károkozó viselkedése lenne kérdéses, melyet összhangba kellene hoznia a környezet szabályaival. E szabályok tisztelése érdeke a jogsértés helye szerinti államnak. A balesetből származó többi kérdés megoldásánál is figyelemmel kell tehát kísérni, mely állam legfőbb érdeke az adott kérdés megoldása. Érthető, hogy ez annak az államnak legfőbb érdeke, mely a legszorosabb kapcsolatban van az esettel. Tehát egy ilyen összefoglaló kapcsolóelv — mint a legszorosabb kapcsolat elve — keretén belül olyan objektív tényekre kell figyelnünk az irányadó jog meghatározásakor, mint amilyenek például az adott esetben a károsult és a károkozó közös állampolgársága, a gépjármű nyilvántartásának helye stb. A Babcock v. Jackson esetben hozott döntés alapját mérlegelve tehát arra utalhatunk, hogy itt a „legszorosabb kapcsolat" elve nyert alkalmazást. Ez az elv különböző elméletek kialakulásához vezetett. Mindezek igen gyakran csak elnevezésükkel különböznek. Más elméletek viszont a legszorosabb kapcsolatban álló jog keresésének bizonyos kiinduló szempontok mint pl. az érdekelt államok és felek érdekeinek mérlegelése, figyelembevételét ajánlják.

A nehézkedési (gravitációs) központ elvét még Savigny említi műveiben. Minden jogviszony saját központja felé gravitál. Ezt a központot kell megtalálni és alkalmazni a szerinte mérvadó jogot.

Morris, Binderrel egyetértve a „lex loci delicti commissii"-t tartja irányadónak, kivételes esetekben viszont mindketten a „legszorosabb

kapcsolat" elvét alkalmazzák. Morris ezt az elvet „proper law ofatort"-nak nevezi — vagyis annak a jognak az alkalmazása, mely a körülményekhez képest a legközelebb áll a viszonyhoz. Bindernél az eset „szociális környezete" a fő szempont. Példaként az érdekelt felek (károsult, károkozó, biztosító) közös állampolgárságát vagy közös lakhelyét nevezi meg. Ugyancsak a „szociális környezet" elvét érvényesíti, ha zárt körű csoportról van szó (család) turistacsoport stb.). Ezekben az esetekben a közös állampolgárság, közös lakhely joga a véletlentől függő balesetek bekövetkezése helyének joga felett áll. O Kahn-Freundnél is a „lex loci delicti commissii" alapvető, de bizonyos tényállásra mint a felek személyes viszonya és jogkérdésre — a harmadik személy cselekményeiért való felelősségre — kivételképpen eltérő megoldást, a közös lakhely jogának alkalmazását javasolja.

Currie módszere már a kollízióban álló országok érdekeinek elemzése a „govermental interest", „govermental policy" kiértékelése.

Cavers továbbfejleszti Currie felfogását és megállapítja, hogy nemcsak az állam, a jogrendszer érdekeltségét kell keresni, hanem közvetlenül az anyagi jogi norma célkitűzését, valamint annak a konkrét esethez fűződő kapcsolatát. Ő tehát az érdekelt államok jogi normáinak tartalmát elemzi és ily módon keresi az egyik vagy másik jog alkalmazását. Ennek alapján állította fel ‚principle of preference"-lit. Az első elvének, mely tulajdonképpen kollíziós meghatározás, lényege a következő: ha annak az államnak jogszabályai, ahol a kár keletkezett, szigorúbb viselkedési rendet és magasabb kártérítést irányoznak elő, mint annak az államnak jogszabályai, ahol a deliktum cselekményét elkövették, vagy amelyekhez a deliktum elkövetője tartozik, a kár bekövetkezési helye szerinti jogot alkalmazzuk.

Trautmann az eddigi elméletek alapján állította fel saját elméletét. Szerinte a kapcsolás kiindulópontjai:

1. Az anyagi jogi norma célkitűzései főleg a megelőzés és a reperáció célját tartja szem előtt. A következő államok lehetnek érdekeltek a deliktum elbírálásában:

a) a deliktum elkövetési helyének állama érdekelt abban, hogy területén az előírt magatartási szabályokat betartsák és a deliktum folytán keletkező károk csökkentésében előállt kiadásai megtérüljenek.

b) A károkozó lakhelyének állama érdekelt, hogy megvédje a károkozót vagy a biztosítótársaságot a túlzott, csalárd igényektől.

c) A károsult lakhelyének állama érdekelt, hogy a károsult kára megtérüljön.

2. Második kiindulópontja a felek jogos elvárásai, ennél a kiindulópontnál a „szociális környezetet" tartja szem előtt. Rámutat arra, hogy a jogi felelősség egyik funkciója a magatartás befolyásolása. Ez akkor lehetséges, ha az alkalmazandó jogszabályok előreláthatók és biztosítva van a hozzájuk való alkalmazkodás lehetősége.

A felek elvárásai tekintetében a következőkre figyel:

a) Aki külföldre megy, az számoljon az ott érvényes jogszabályok alkalmazásával.

b) A károkozó joggal várja el, hogy csak az általa előreláthatő jogot alkalmazzák.

c) A felek joggal várják el a közös lakhelyük jogának alkalmazását.

E kiindulópontok alapján nem ad egyetlen átfogó kollíziós normát, hanem esetcsoportokat képez, területi és személyes kapcsolaton alapulókat.

A területi kapcsolásnál irányadó a „lex loci delicti commissii". Ha a károkozás és a károsodás helye nem egyezik, akkor a kockázat elosztására irányuló felelősség esetén a károsodás a vétkességi felelősség esetén pedig a károkozás helyének joga az irányadó.

Személyes kapcsolásra csak akkor kerül sor, ha a felek lakhelye közös.

Az új amerikai Restatement of Conflict of Laws szintén elfogadja a legszorosabb kapcsolat elvét. Ez fejlődést jelent a Restatement I -hez képest, mely többek között Beale prof. és Holmes bíró szerzett jogok elméletén alapuló maximáját tartalmazza —, hogy a külföldi elemet tartalmazó kártérítési problémára a kár keletkezési helyén érvényes jog a mérvadó. A Restatement II. 145. szakaszában a következőképpen határozza meg az irányadó jogot:

A felek jogellenes cselekményéből eredő jogait és felelősségét annak az államnak helyi törvénye határozza meg, amely a felekkel és az esettel a legszorosabb kapcsolatban van, (mos significant relationship) mégpedig a 6. szakaszban lefektetett elvek alapján.

Egy adott probléma eldöntésében a következő kapcsolatokat kell figyelembe venni (a 6. szakasz alkalmazása mellett) az irányadó jog meghatározásánál:

1. A II. Restatement is első helyre az I. Restatement kapcsolóelvét — a kár keletkezésének helyét — helyezi, mivel legtöbbször ennek a jognak van legszorosabb kapcsolata az eldöntendő kérdéssel.

2. A káros cselekmény helye.

3. Domicil, állampolgárság, a jármű nyilvántartásának helye, a felek üzleti székhelye.

4. A felek közötti viszony központja (ha a felek között van kapcsolat).

A 6. szakasz elvei melyek elvezetnek az irányadó joghoz (ez a szakasz nem kizárólag a deliktumokra alkalmazandó):

a) Az államközi és nemzetközi rendszerek igénye.

b) A forum releváns politikája.

c) A többi érdekelt állam releváns politikája, és ezen államok releváns érdeke a konkrét kérdés eldöntésében.

d) Az igazolt elvárás védelme.

e) Az az alappolitika, amelyen a konkrét jogágazat alapul.

f) A döntés bizonyossága, előreláthatósága és egységessége.

g) Az alkalmazandó jog meghatározásának és alkalmazásának könnyűsége.

A Restatement II. 156—179. szakasza határozza meg, hogy rendelkezései mely vétségi kérdésekre vonatkoznak.

A Restatement szövege fontos segédjogforrásnak számít. Alkalmazása az amerikai bíróságok által nehézségekbe ütközik, mivel számukra szokatlan a szabályok és elvek konkrét esetektől való független megfogalmazása. Ezért törekedett a Restatement II-t meghozó amerikai jogi intézet, hogy 50 szövetségi állam bírósági döntéseiben bár a lényegbevágó különbségeket kiküszöbölje. A Restatement II. sem érte el azt, amelyre egyetlen szabály sem képes, hogy magában minden elméletet egyesítsen.

Leflar A. Robert hiányolja a Restatement II. megoldásában, hogy nem tartalmaz még egy általános elvet a „jobb jog" alkalmazását (application of the better rule of law). Az ilyen hiányosságok egy kompromisszumon alapuló szabály meghozatalánál érthetőek is.

Laflar A. Robert a „better rula of law" kiválasztásának fontosságát azzal magyarázza, hogy a bíróságok az átfogó kapcsolóelvek alkalmazásával rákényszerülnek az érdekelt jogrendszerek jogszabályainak elemzésére. Így pl., hogy a bíróság megállapítsa, mely „govermental interest"-et szolgál egy bizonyos jogszabály, vagy ha a bíróság Cavers „principle of preference"-et keresi, elemeznie kell a jogszabályok tartalmát, ellentétben a Restatement I. szabályával, melynek alkalmazása mechanikus. A bíróság a jogszabály elemzésekor nem hunyhat szemet a „jobb jog" (melyet nem a felek szempontjából kell nézni) alkalmazása felett. Tehát függetlenül attól, hogy elismert vagy sem a „jobb jog" előnyben részesítése szemmel láthatóan jelen van sok jogválasztási esetben. Ezekből az okokból kifolyólag szükségesnek találja, hogy a Restatement II. 6. szakaszában felsorolt elvek közé sorolják a „jobb jog" alkalmazásának elvét is.

Még egy törekvést említenénk meg a közlekedési deliktumok kollíziós szabályozására vonatkozóan.

Dr. Mihailo Jezdić „A motoros jármű tulajdonosainak szárazföldi közlekedésben okozott kárra vonatkozó objektív felelősség kollíziós szabályozása" című munkájában felveti a kétfajta — objektív és vétkességen alapuló — felelősség rendszer okozta problémákat, és javasolja a tárgyi felelősség külön szabályozását. Ezzel elveti Beitzke és Rabel elméletét, kik szerint azt a problémát, hogy az egyik állam csak vétkességen alapuló felelősséget a másik pedig a tárgyi felelősséget ismeri el, csupán a minősítés páproblémájának kell tekinteni. Beitzke és Rabel szerint a bíróságnak abban az esetben, ha törvénye nem ismeri a tárgyi felelősség intézményét, a jogi fogalmak kiszélesítésének módszerét kell alkalmaznia. Beitzke ajánlja egy általános kapcsolóelv meghozását, mely egyaránt vonatkozna a szubjektív és objektív felelősségre is. Ily módon a bíróság az általános kapcsolóelv szerint külföldi jog tárgyi felelősségre vonatkozó törvényét alkalmazná a kártérítés odaítélésére.

Az elméletben nem ismeretlen a Jezdić által képviselt álláspont. Ennek egyik szószólója Ehrenzweig is. Ő azonban a járműtulajdonos érdekeit tartja szem előtt, annak a jognak alkalmazásával, melyet a járműtulajdonos előreláthatott. Vele szemben Jezdić a tárgyi felelősség külön szabályozásával a károsult helyzetén akar javítani. A tárgyi felelősség intézménye nemcsak megkönnyíti a károsult helyzetét a bizonyítás terén, hanem kiszélesíti a kártérítés lehetőségét azokra az esetekre is, amikor a vétkesség hiánya miatt az nem lenne megvalósítható. Jezdić ezért a következő eseteket látja elő:

1. A bíróságnak azt a jogot kell alkalmaznia, mely összefüggésben áll a balesettel, és melynek polgári joga ismeri a tárgyi felelősség intézményét.
2. Ha több ilyen állam van, akkor azt a jogot kell alkalmaznia, melyet a károsult választ.
3. Ha a tárgyi felelősséget egyik állam törvénye sem látja elő, akkor a fórum törvénye a mérvadó.

Ez az áramlat, mely szerint a károsult érdekeit kell előnyben tartani századunk harmincas éveiben lett úrrá. Indokolható objektív és szubjektív tényezőkkel. Objektív tényező a közlekedési eszközök rohamos fejlődése, szubjektív pedig az, hogy a károsult a gazdaságilag gyengébb fél, tehát ő szorul nagyobb társadalmi védelemre. Ezt az utóbbi érvet azonban nem lehet általánosítani. Az angol joggyakorlat sincs azon a véleményen, hogy a károsultnak mint gyengébb félnek mindig a maximális kártérítést kell biztosítani. A bíróság „forum shopping" tiltásának szabályával a károsultat meg akarja gátolni azon nyerészkedési törekvéseiben, hogy a bíróság megválasztásával a számára kedvezőbb döntést eszközölje ki. A szabály így szól: A károsult az angol bíróságtól sem kaphatja meg azt a kártérítést, melyre a baleset bekövetkezése helye szerinti törvény által nem jogosult.

A Jezdić által képviselt törekvés, hogy a tárgyi felelősségre külön, a vétkességre vonatkozótól eltérő kapcsolóelvet kell alkalmaznia, a felelősségrendszerek országonkénti különbözősége miatt, még nem valósítható meg. A kérdés azonban mind időszerűbb a tárgyi felelősségrendszer terjedésével. A tárgyi felelősség egyes országok partikuláris jogszabályaiban nyert szabályozást. Ilyen pl. az 1952-ben meghozott, a közúti közlekedés biztonságára vonatkozó német törvény. Hasonló törvényt hoztak Svájcban is. A szocialista országok közül tartalmazza a magyar, a csehszlovák az OSZSZSZK polgárjogi törvénykönyv. Nálunk a joggyakorlat és a jogtudomány szintén elfogadta a tárgyi felelősség intézményét. Napjainkban azonban a tárgyi felelősségre vonatkozó, külön kapcsolóelv alkalmazásával csak ott, azokban az országokban lehetne áthidalni a kétféle felelősségrendszer teremtette nehézségeket, melyek tartalmaznak anyagi-jogi szabályokat a gépjármű-tulajdonos tárgyi felelősségének szabályozására. Mégpedig oly módon, hogy az országok nemzetközi magánjogukba külön kapcsolóelvet vezetnének be a tárgyi felelős-

ségre ügyelve arra, hogy ne sértsék ezzel a másik állam szuverenitását, és hogy olyan ország jogának alkalmazására mutasson a kapcsolóelv, melynek polgárjogában a gépjárműtulajdonos tárgyi felelőssége szintén szabályozott.

A továbbiakban a közlekedési balesetekre alkalmazandó jogról szóló egyezmény ismertetésére és elemzésére térnék át. Habár az egyezmény elnevezése a közlekedési balesetek összességének szabályozására utal, a szövegéből kitűnik, hogy csak a közúti közlekedési baleseteket taglalja. Hazánk 1976 júniusában cikkelyezte be, azóta ez a hágai egyezmény tételes jogunk összetevőjét képezi.

Egyezmény a közlekedési balesetekre alkalmazandó törvényről

Az Egyezményt a szerződésen kívüli polgári felelősségre alkalmazzuk a közúti közlekedési balesetek esetében. Az Egyezmény nem határozza meg a szerződésen kívüli felelősség fogalmát, hanem a fogalom egységes voltából indul ki. Mivel ez minden esetben nincs így (egyes országokban az az elv érvényesül, hogy a szerződés teljesítésekor keletkezett károk, ha minősített vétkességgel jöttek létre, szerződésen kívüli felelősség szerint bírálhatók el. Az utas elhalálozásából származó követeléseket egyes országok a vezető szerződéses, más országok viszont szerződésen kívül felelőssége szerint döntik el) nem marad más megoldás, mintsem ennek a kérdésnek a fórum törvénye szerint való eldöntése.

Az Egyezmény a közlekedési baleset fogalmát a következőképpen határozza meg: „A közlekedési baleset minden olyan baleset, melyben egy vagy több gépjármű vagy nem motormeghajtású jármű vett részt, és amely a közlekedésben (forgalomban) történt, mégpedig közúton, mindenki számára nyitva álló területen vagy olyan magánterületen, melynek igénybevételére meghatározott számú személy jogosult.

A meghatározásból ezeket a következtetéseket vonhatjuk le:

1. Közlekedési balesetről van szó.

Baleset alatt kell érteni minden emberi vagy természetes hatással kiváltott eseményt, amely testi sérülést vagy dolgok megkárosulását okozza, függetlenül attól, hogy büntetendő-e a cselekmény.

Közlekedésben résztvevő gépjármű vagy nem motormeghajtású jármű kell hogy okozza. Részvétel alatt értjük akár a jármű okozta a balesetet, akár mint károsult került ki a balesetből (aktív vagy passzív részvétel). Nem motormeghajtású jármű lehet kerékpár, fogatos kocsi is.

2. Mely területen történt a baleset.

a) Közút — az utak jellegét a baleset bekövetkezése helyén érvényes előírások szabályozzák.

b) Mindenki számára nyitva álló terület-fogalmát tágabban kell értelmezni. Nemcsak azon területek tartoznak ide, melyek hozzáférhetősége megengedett a járművek részére, hanem azok a területek is, me-

lyek hozzáférhetősége nem tiltott a járművek számára (pl. a fürdőhelyek melletti rét).

c) Magánterület, melynek igénybevételére meghatározott számú személy jogosult, vagyis a terület használatához engedély kell. Ha azonban egy jármű jogtalanul vette igénybe a területet, akkor is lehet az Egyezményt alkalmazni, ha az a károsultra nézve kedvezőbb.

Hazai szemszögből a „c" alatti fogalom alatt kell érteni a társult munka szervezetei vagy más szervezetek által igazgatott területeket is, ha ezek használata korlátozott.

Az Egyezményt csak a közlekedési balesetekben kárt szenvedő személyek és a járművel közvetlenül kapcsolatban álló személyek viszonyára alkalmazzuk. A 2. szakasz kihangsúlyozza azokat az eseteket, melyekre nem alkalmazható. A hágai konferencia XI. ülésén részt vevő küldöttek azon a véleményen voltak, hogy ezekre az esetekre külön kapcsolóelveket kellene alkalmazni. Ez azonban nemcsak tovább komplikálta volna az Egyezmény amúgy is bonyolult rendszerét, hanem a különböző érdekek miatt nehéz lett volna közös nevezőre jutni. Ezeknek a kérdéseknek legnagyobb része az államberendezéstől függ. Ilyen kérdések pl. a járműgyártó, eladó és javító, az úttulajdonos felelőssége a biztosításra vonatkozó viszontkeresetek és jogátruházások stb.

Az Egyezményben Binder elmélete érvényesült — elvben el kell fogadni a „lex loci delicti commissii" elvét, és ettől csak pontosan meghatározott esetekben lehet eltérni. Tehát alapelvként a „lex loci delicti commissii" elvét fogadja el. (Különben ez az elv a legtöbb nemzeti törvény szerint is alapkapcsolóelv). Az Egyezmény által bevezetett másik kapcsolóelv a jármű nyilvántartásának helye. Azokban az esetekben ha: (1) a jármű nincs nyilvántartva vagy több országban van nyilvántartva, vagy (2) ha a baleset időpontjában sem a járműtulajdonos, sem a fenntartó, sem a vezető szokásos tartózkodási helye nem a nyilvántartó államban volt, a jármű rendszerinti állomásozásának (stationed) helye a mérvadó. Az Egyezmény tehát 3 kapcsolóelvet tartalmaz:

1. a „lex loci delicti commissii" elvét,
2. a nyilvántartó állam jogát,
3. a jármű rendszerinti állomásozásának helye szerinti jogát.

Mindhárom kapcsolóelv alkalmazása a balesetben résztvevő személyek rendes tartózkodási helyétől függ. Az, hogy mikor melyik kapcsolóelvet kell alkalmazni igen bonyolult kérdés. Leegyszerűsítve a következőképpen vázolhatánk: Ha fennállnak a 4. cikkben felsorolt feltételek, akkor a jármű nyilvántartó államának törvénye alkalmazandó. Ha a jármű nincs nyilvántartva, vagy több államban tartják nyilván, akkor a 4. cikk feltételei mellett, annak az államnak jogával helyettesítjük a nyilvántartó állam jogát, ahol a jármű rendszerint állomásozik. Ha az eset nem felel meg a 4. cikk feltételeinek, akkor a „lex loci delicti commissii" elvét alkalmazzuk. Ha a felperes az általános kapcsolóelvre (a „lex loci delicti commissii") hivatkozik elegendő neki azt

bebizonyítani, hogy a baleset annak az államnak területén történt, melynek jogára hivatkozik. Az alperes kötelessége tehát, hogy bebizonyítsa az Egyezmény más rendelkezéseinek alkalmazására vonatkozó feltételek fennállását.

A járművet nyilvántartó ország törvényét csak pontosan meghatározott feltételek mellett lehet alkalmazni (4. cikk).

1. Ha a balesetben egy jármű vett részt, de az nem a baleset bekövetkezése helyén van nyilvántartva, a járművet nyilvántartó ország jogát kell alkalmazni, a következő személyekkel kapcsolatban:

a) a vezetővel, fenntartóval, a tulajdonossal vagy bármely más, a járművel kapcsolatban valamilyen igényt támasztó személy iránti felelősségre, tekintet nélkül ezek szokásos tartózkodási helyére. Ha ezt a rendelkezést összehasonlítjuk az egyezmény 6. cikkének második mondatával, bizonyos ellentmondást észlelhetünk. Ez a mondat így hangzik: „Annak az államnak hazai törvényét kell alkalmazni, melyben a jármű rendszerint közlekedik akkor is, ha a baleset időpontjában sem a járműtulajdonos, sem a fenntartó, sem a vezető szokásos tartózkodási helye nem a nyilvántartó államban volt. Ennek az ellentmondásnak kiküszöbölése oly módon lehetséges, ha ez utóbbi rendelkezést minősítjük szabálynak az előbbit pedig kivételnek. Tehát a szabály az lenne, hogy a jármű nyilvántartási helye törvényének alkalmazásához kötelező feltétel, hogy a járműtulajdonos, vezető, fenntartó tartózkodási helye a járművet nyilvántartó országban legyen, kivéve ha e személyek mint károsultak jelentkeznek. (Ekkor a járműtulajdonos, vezető, fenntartó szokásos tartózkodási helye lehet más országokban is).

b) A nyilvántartási hely törvényét kell alkalmazni továbbá, az utas, az áldozat iránti felelősségre, ha szokásos tartózkodási helye nem a baleset bekövetkezésének országában van. Az Egyezmény, ha kimondottan nem is kéri, de védelmezi az érdekelt személyek szokásos tartózkodási helyének a nyilvántartó államban való létét. Ez a megállapítás vonatkozik akár erre, akár az előző esetre. A „legszorosabb kapcsolat" elve szerint is a legelfogadhatóbb, ha a nyilvántartó államban lenne nemcsak a károkozó szokásos tartózkodási helye (melyet az Egyezmény ebben az esetben meg is követel), hanem ott lenne a károsult utas szokásos tartózkodási helye is.

c) A baleset helyén a járművön kívül tartózkodó áldozat iránti felelősségre, ha szokásos tartózkodási helye a járművet nyilvántartó országban van ugyanezt a kapcsolóelvet alkalmazzuk. Ebben az esetben az Egyezmény szorosan követi a „nehézkedési (gravitációs) központ" elvét, mert megköveteli, hogy mindhárom tény ugyanazon államra mutasson: az áldozat, a károkozó és a jármű nyilvántartása ugyanazon országban legyen. Ha a balesetnek több áldozata volt, az alkalmazandó törvényt mindegyikükre vonatkozóan külön-külön kell meghatározni. Ez abból következik, hogy az egyik szokásos tartózkodási helye lehet a baleset bekövetkezése helyén, a másik, a járművet nyilvántartó állam-

ban vagy egy harmadik országban. Jezdić éppen az ilyen eseteket tartja abnormális helyzetnek. Ily módon lehetővé válik, hogy ugyanarra a tényállásra két különböző jogot alkalmazzunk. Ennek eredményeként az egyik károsult az objektív felelősség alapján, a másik pedig a szubjektív felelősség alapján valósítaná meg keresetét.

2. A következő csoportba tartoznak azok a balesetek, melyekben több jármű vett részt. Ilyenkor az egy jármű által bekövetkezett balesetek esetére vonatkozó rendelkezéseket csak akkor lehet alkalmazni, ha az összes járművet ugyanaz az állam tartja nyilván.

3. Ha a balesetben egy vagy több járművön vagy járműveken kívüli személy vett részt (lehetnek a baleset áldozatai is) az előző 1. és 2. esetekre vonatkozó rendelkezéseket csak akkor lehet alkalmazni, ha e személyek szokásos tartózkodási helye a nyilvántartó államban volt. Az Egyezmény e rendelkezése csak ebben az egy esetben felelne meg a „legszorosabb kapcsolat" elvének. Ezek az esetek elég ritkán következnek be. A többi esetre a „lex loci delicti commissii" lenne továbbra is mérvadó, melynek hiányosságai már ismertek.

Az új kapcsolóelv a belga és a svájci küldöttség, valamint egyes biztosítási társaságok javaslatára került az Egyezménybe a következő okokra hivatkozva:

1. A járművet nyilvántartó államban a járművek rendszerint biztosítva vannak a harmadik személynek okozott kárfelelősség esetére (felelősségbiztosítás). Mivel ilyen esetekben a jármű nyilvántartási államának joga, vagyis a biztosító hazai törvénye nyer alkalmazást, a biztosítótársaság könnyen megállapíthatja kötelezettségeinek terjedelmét, és az esetek többségében a kártérítésről bírósági tárgyalás nélkül is dönthetnek.

2. A nyilvántartás helye könnyen megállapítható.

3. A vezető, tulajdonos stb. személyek rendes tartózkodási helye legtöbbször a járművet nyilvántartó államban van.

Az Egyezmény 9. cikkében kibővíti annak lehetőségét, hogy a károsult közvetlenül a kárért felelős személy biztosítási társaságától követelje a kártérítés teljesítését. A károsult helyzetét könnyíti a következő lehetőségek előrelátásával:

1. A biztosítótársasággal szemben közvetlen kártérítési követelés lehetséges, ha ezt a konkrét esetre vonatkozó kapcsolóelv által alkalmazandó törvény előlátja.

2. Ha a járművet nyilvántartó állam törvénye e jogot nem írja elő, az érvényesíthető, ha a baleset bekövetkezése helye szerinti állam törvénye ezt előlátja.

3. Ha e jogot az említett törvények egyike sem látja elő, az érvényesíthető, ha a biztosítási szerződés alapját képező törvény ismeri a biztosító elleni közvetlen követelés jogát.

A károsultat esetleg az korlátozhatja követelésének megvalósításában, hogy a jármű nincs biztosítva, vagy követelései túlhaladják a biztosítási

összeget. Ilyen esetekben továbbra is marad a bírósági út. A károsult helyzetét szintén javítaná a kötelező biztosítás bizonyítékaiként szolgáló „zöld karton" (nyugat-európai tőkés és egyes szocialista országokban), vagy a „kék karton" (keleti szocialista országokban) minden országra kötelező bevezetése. A károsult így minden huzavona nélkül megvalósíthatná a kártérítést a hazai biztosítási társaságtól, azzal, hogy ez a biztosító társaság később regresszálná a kifizetett összeget a felelős személy biztosító szervezetétől. A hazánkban 1976-ban meghozott személy- és vagyonbiztosítási rendszer alapjairól szóló törvény 52. szakasza szintén tartalmazza a külföldi biztosítás bizonyítéka felmutatásának kötelezettségét Jugoszlávia területén.

Az Egyezmény 5. cikke az anyagi javakban okozott kárra vonatkozó irányadó jogot határozza meg. Az anyagi javakat aszerint, hogy melyik személyhez tartoznak 3 csoportba sorolhatjuk:

1. A járművel szállított utas tulajdonát képező vagy az utasra bízott áru.

2. A járművel szállított, de a járművön kívüli személyek tulajdonát képező vagyon.

3. A járművön vagy járműveken kívül levő vagyon. Ebbe a csoportba tartoznak:

a) a baleset bekövetkezése helyén az épületekben és más, a baleseten kívül álló személy dolgaiban, valamint a közjavakban okozott kár.

b) a járművön kívüli áldozatok személyi dolgai. E csoportokba sorolható vagyonra a megfelelő személyekre előlátott kapcsolóelveket kell alkalmazni. Így pl. a járművel szállított utas tulajdonát képező vagy rábízott áru megkárosodásáért való felelősségre, ha az utas szokásos tartózkodási helye a baleset bekövetkezésének helyén van, a „lex loci delicti commissii"-t, ha pedig az utas szokásos tartózkodási helye más államban van, akkor a járművet nyilvántartó állam törvényét kell alkalmazni. A járművel szállított vagyonban (ha ez nem az utas tulajdona) okozott kárra pedig a járműtulajdonos iránti felelősségre alkalmazandó törvény az irányadó. Ehhez a rendelkezéshez fűződik az Egyezmény 15. cikke, mely kimondottan fenntartja annak lehetőségét, hogy ezt a felelősséget a felek szerződéssel vagy külön egyezménnyel szabályozzák. Ezek alatt különösen a visszterhes szállításról szóló szerződéseket értjük. Ilyen pl. A nemzetközi közúti áruszállításról szóló egyezmény. Az 5. cikk 3. bekezdése azokra a dolgokra vonatkozik, melyek a gépkocsin kívül sérültek meg. A baleset helyén például az épületekben okozott kár megtérítésére a „lex loci delicti commissii" szabályát, a károsult személyek személyi dolgaiban esett kárt pedig a járművet nyilvántartó állam joga szerint döntik el. Ez utóbbi csak abban az esetben áll így, ha az áldozat szokásos tartózkodási helye is a járművet nyilvántartó államban van.

A 8. cikk példaként felsorolja azokat a kérdéseket, melyekre az Egyezmény kapcsolóelvei által alkalmazandó törvény vonatkozik. Így pél-

dául az alkalmazandó törvény különösen meghatározza: a felelősség feltételeit és mértékét, a mentesítési feltételeket, a kár fennállását és jellegét, a kártérítés fajait és mértékét a személyesen elszenvedett kár megtérítésére jogosult személyeket stb. Az Egyezmény kizárja a közrend alkalkamzását a nem anyagi kár, a kártérítés nagysága és egyéb kérdések esetére, és a közrendre hivatkozást csak akkor engedi meg, ha valamely törvény a közrenddel nyilvánvalóan ellentétben van. A hágai konferencián képviselt álláspont szerint a közrend alkalmazását a hazai állam alapvető jogi és erkölcsi elveire kell korlátozni.

Fontos a 11. cikk rendelkezése, mely szerint az Egyezmény nem függ a viszonyosság semmilyen feltételétől sem, akkor is alkalmazni kell, mely szabályai olyan állam törvényének alkalmazását irányozzák elő, mely nem tagja az Egyezménynek.

A hágai konvenció, hogy alkalmazása minél több ország számára lehetővé váljék, kompromisszumokon alapul. Minden ami általánosságra törekszik, az egyes esetek szempontjából nem lehet tökéletes. Ezért nem lehetetlen az olyan eset, hogy a jármű nyilvántartásának helye szerinti törvény a balesettel semmilyen kapcsolatban nem áll. Pl. egy jugoszláv állampolgár szabadságát Németországban tölti. Ott egy járművet bérel (rent a car) és egy másik honfitársával Olaszországba kirándul. Itt gyorshajtás miatt baleset történik. Az útitárs megsérül. A járművet Németországban tartják nyilván. Mivel a vezető szokásos tartózkodási helye nincs a járművet nyilvántartó államban, ezért a jármű rendszerinti állomásozása helyének jogát alkalmazzuk. Ebben az esetben ez a kapcsolóelv is Németországra mutat, tehát a német jogot kell alkalmazni, mivel az áldozat-utas tartózkodási helye nem Olaszországban van. Ha jobban megnézzük, az eset Jugoszláviához áll legközelebb. A német jog alkalmazása esetleg a biztosítási összeg könnyebb megvalósítása miatt indokolt.

Az Egyezmény céljainak egyike a jogbiztonság mind nagyobb mértékben való megvalósítása. Ez a nyilvántartás helyének mint a kapcsolóelvet igazoló érveknek az egyike. Viszont ha ezt a 6. cikk feltételei mellett helyettesítjük annak az államnak törvényével, ahol a jármű rendszerint állomásozik szintén nehézségek merülhetnek fel. Ennek a helynek megállapítása a bíróságnak nagy gondot okozhat. Pl. egy személy akinek állandó tartózkodási helye Svédországban van, németországi látogatása idején egy járművet vesz, melyet svéd barátja vezet. Dánián keresztülhaladva balesetet szenvednek. Hol van ebben az esetben a jármű rendszerinti állomásozásának helye? Nincs Németországban, mert a jármű ezt az országot végleg elhagyta. Svédországban szintén nem lehet, mivel a jármű még oda sem ért, és nem is biztos, hogy üzemképes állapotban az országba kerül.

A felsorolt hiányosságok mellett, találhatunk még felróhatót az Egyezmény számlájára, de ha egészében mérlegeljük, megállapíthatjuk, hogy szabályai az esetek többségében megoldást nyújtanak. Az egysége-

sített kapcsolóelv-rendszer nagyobb mértékben érvényesíti a jogbiztonságot mint a nemzeti kapcsolóelvrendszer. Az elsőnél csak az egyezményt alkalmazó államok jogrendszeréből származhatnak eltérések a baleset jogkövetkezményeinek megállapításában, míg az utóbbinál eltérések forrásai már az államok szerinti különböző kapcsolóelvek, a kapcsolóelvek alkalmazásának kikerülése, a hazai jog különbözősége stb.

Összefoglalás: Az elmondottakból láthattuk, hogy a közlekedési deliktumok kollíziós szabályozása jelentős változásokon ment át.

A „lex loci delicti commissii" mechanikus alkalmazását, mely arra késztette a bírókat, hogy szemet hunyjanak az egyes jogrendszerek az adott kérdés eldöntésére vonatkozó érdekeltségén, valamint a deliktummal szoros összefüggésben álló, a deliktum elkövetése helyétől független kapcsolat felett lassan-lassan először óvatosan, majd mind merészebb formában ennek az elvnek egyeduralmát alaposan megingató döntések váltották fel.

Megszületett ily módon egy általános kapcsolóelv — a legszorosabb kapcsolat elve. Ennek keretét a különböző elméletek, különböző fontos, lényegbevágó kapcsolatok, vonatkozások megnevezésével töltik ki. Ilyen vonatkozások pl. a deliktum elkövetésének helye, az érdekelt felek közös állampolgársága vagy tartózkodási helye. Ezen kapcsolatok mellett a mai jogválasztást egyes elméletek szerint külön szempontok, módszerek is jellemzik mint kiinduló pontok. Pl. az érdekelemzés, a felek jogos elvárásai, a szóbajöhető jogi normák tartalmi elemzése és ennek alapján a „jobb jog" kiválasztása. Ezek az elméletek egyáltalán nem könnyű és igen felelősségteljes feladatot rónak a bíróságra. Ezért a törvényhozó elfogadva egy ilyen átfogó kapcsolóelvet, mint amilyen a legszorosabb kapcsolat elve, igyekszik kitölteni keretét úgy, ahogy azt maga jónak látja, elrendelve azokat a kapcsolatokat, melyeket a bíróságoknak figyelembe kell venni az irányadó jog kiválasztásánál. Az ilyen kapcsolatok taxatíve és precíz meghatározása biztosítja az irányadó jog egységes meghatározását, a jogbiztonságot. Viszont nem biztos, hogy minden esetben biztosítani tudja a legszorosabb kapcsolat elvét (mint ahogyan azt a Hágai konvenció esetében is láttuk).

Hazánkban is mind nagyobb teret hódít a „lex loci delicti commissii" minden esetre való alkalmazásának kiküszöbölése. Erre utal a hágai konvenció becikkelyezése is, emellett fontos megemlíteni az 1970-ben Jugoszlávia Legfelsőbb Bírósága bíráinak tanácskozásán megfogalmazott jogi álláspontot mely így hangzik: „Döntve a kártérítési keresetről, amikor a kárt jugoszláv állampolgár Jugoszláviában nyilvántartott járművel Jugoszlávia állampolgárának okozta külföldön, ideiglenes külföldi tartózkodása alatt, a „lex loci delicti commissii" elvéből kell kiindulni, vagyis a jogellenes cselekmény helye szerinti törvényből. Ez azt jelenti, hogy a deliktumokból származó kártérítést a deliktum elkövetési helye szerinti előírások szabályozzák. Figyelembe kell venni nemcsak azt a helyet

ahol a cselekményt elkövették, hanem azt a helyet is, ahol a következmény beállt — ahol a kár kifejlődött.

Ettől az elvtől viszont, ha az a károsultra nézve kedvezőbb, el lehet térni, és azt a jogot lehet alkalmazni, amely az esettel a legszorosabb kapcsolatban van."

Irodalom

1. Dr. Milan Pak: Deliktna odgovornost za prouzrokovanu štetu u međunarodnom privatnom pravu
2. Mr. Ivo Grbin: Vanugovorna odgovornost za štetu u međunarodnom privatnom pravu, Naša zakonitost, 1973. 5. szám
3. Dr. Željko Matić: Međunarodno privatno pravo vanugovorne odgovornosti za štetu kod saobraćajnih nezgoda na cestama, Zbornik Pravnog Fakulteta u Zagrebu, 1972. 1—2. szám.
4. Pavlović Šieme: Odgovornost za štetu prouzročenu vozilom stranog državljanina na teritoriju Jugoslavije, Odvjetnik, 1971.
5. Hargitai József: A lex loci delicti commissii elvének alkalmazása a nemzetközi szerződésen kívüli kártérítési jogban, Jogtudományi Közlöny, 1976. 5. szám.
6. Dr. Millavári József: Néhány nemzetközi magánjogi vonatkozású ítélet a gépjárműbaleseti kártérítés körében a magyar bírói gyakorlatban, Magyar jog, 1976. 11. szám.
7. Egyezmény a közlekedési balesetekre alkalmazandó törvényről, A JSZSZK Hivatalos Lapja, 1976. 26. szám.
8. Dr. Branko Jakaša: Nekoliko napomene uz konvenciju o zakonu koji se primenjuje na prometne nesreće, Privreda i pravo, 1977. 15. szám.
9. Collins Lawrence: Where is the Locca Delicti, The international and comparative law quarterly, 1975. 2. szám.
10. Robert A. Felar: The Torts Provisions of the Restatement (second), Columbia law Review, 1972. 2. szám.
11. Vörös Imre: Néhány megjegyzés a nemzetközi magánjogi felelősségről egy monográfia kapcsán, Jogtudományi Közlöny, 1974. 9. szám.
12. Dr. Krešimir Sajko: Osnovne napomene uz prijevod drugog Restatementa prava o sukobu prava, Prinosi za poredbeno proučavanje prava i međunarodno privatno pravo, 1975. 8. szám.

Rezime

Koliziono regulisanje saobraćajnih delikata

Ovaj članak ukazuje na činjenicu da je koliziono regulisanje saobraćajnih delikata doživelo značajne izmene.

Mehanička primena principa „lex loci delicti commissii", koja je naložila sudijama da pri donošenju odluka zanemare interese nekih pravnih sistema u

datom slučaju, kao i sa deliktom povezane a od mesta delikta neovisne povezanosti, postupno, u početku bojažljivo, zatim sve smelije, zamenjena je odlukama koje su u znatnoj meri potkopale dominaciju ovog principa.

Na taj način je ukinut jedan univerzalni princip povezanosti — princip najprisnije povezanosti. Razne teorije ispunjavaju taj okvir isticanjem fundamentalnih povezanosti i implikacija različitog značaja. Takve implikacije su napr. mesto delikta, zajedničko državljanstvo ili mesto boravka zainteresovanih stranaka. Pored spomenutih povezanosti današnju selekciju prava, po nekim teorijama, karakterišu još posebni aspekti i metodi, kao polazne tačke. Tako su napr. analiza interesa, opravdani zahtevi stranaka, sadržajna analiza pravnih normi koje bi se mogle primeniti i izbor „pravnog prava" na temelju analiza. Ove teorije stavljaju sud pred nimalo lak i veoma odgovoran zadatak. Zbog toga zakonodavac, prihvativši ovakav sveopšti princip kao što je princip najprisnije povezanosti, nastoji taj okvir ispuniti po svom nahođenju, odredivši one povezanosti koje sudovi treba da uzimaju u obzir prilikom selekcije merodavnog prava. Taksativno nabrajanje i precizno određenje ovakvih odnosa omogućuje jedinstveno određivanje merodavnog prava, pravnu sigurnost, ipak nije sigurno da u svakom slučaju može obezbediti načelo najprisnije povezanosti (kao što vidimo u slučaju Haške konvencije).

I u našoj zemlji nastojanja idu u pravcu eliminacije obavezne primene principa „lex loci delicti commissii". Na to nas upućuje i ratifikacija Haške konvencije, pored toga važno je spomenuti i to da je na većanju sudija Vrhovnog suda Jugoslavije 1970. formulisano je sledeće pravno stanovište: „Prilikom odlučivanja o odštetnom zahtevu kada je štetu prouzrokovao jugoslovenski građanin sa vozilom registrovanom u Jugoslaviji, jugoslovenskom građaninu u inostranstvu, za vreme privremenog boravka u inostranstvu, treba polaziti od principa „lex loci delicti commissii". To znači da naknada štete zbog delikta regulišu propisi prema mestu izvršenja. Treba uzeti u obzir ne samo mesto gdje je radnja izvršena nego i mesto gde je nastala posledica — gde je nastala šteta.

Od ovog principa, ako je to za oštećenog povoljnije, može se odstupiti i primeniti pravo koje je u najprisnijoj vezi sa slučajem.

Summary

Colliding Regulation of Vehicular Offences

The article reveals the fact that the collidig regulation of vehicular offences has undergone significant alterations.

The mechanical appliance of „lex loci delicti commissii" put a pressure on judges to ignore the interests of certain legal systems when passing a judgement in a diven legal case, as well as the connections closely related to the offence but independant from the place of the offence, however gradually very cautiously at first then with an ever increasing audacity judgements were passed undermining the unchallanged domination of this principle.

A general principle of connection has thus come to an end — the principle of the closest connection. Various theories offer a variety of more or less fundamental connections and references to fill in the frame. Some of the re-

ferences are for instance the place of the offence and the common citizenship and residence of the clients. Apart from these connections the current selection of law, according to certain theories, is characterized by other specific aspects and methods as starting points. These are for instance the analysis of interests, the justified expectations of the clients, the analysis of the applicable legal rules and consequently the selection of „legal law". These connections did not make the task of the law courts easier but rather increased their responsibility. Therefore the legislator, by accepting such a comprehensive principle as the principle of the closest connection, tries to fill in the frame in the best manner, deciding upon the connections which the court must take into consideration when selecting the competent law. The listing and precise selection of these connections ensures the selection of the competent law and establishes legal security. On the other hand it is not sure that the principle of the closest connection will always be maintained (as we have seen it in the case of the Hague convention).

There is also a tendency to eliminate the widespread use of „lex loci delicti commissii" in legal cases. This is also indicated by the fact of the ratification of the Hague convention, another important development was the conclusion reached at the council of the Supreme Court of Yugoslavia in 1970 which states that: Deciding on a claim where the damage was inflicted on a Yugoslav citizen abroad by a Yugoslav citizen during his temporary stay abroad and by a vehicle registered in Yugoslavia, the starting point should be the principle of „lex loci delicti commissii" This means that the damages should be regulated according to the rules in force at the place where the offence was commited. The court should consider not only the place of the offence but also the place where the results followed, where the damage came to effect.

It is however possible to do without this principle is it is more favourable for the victim, and apply the law which is in the closest connection with the given case.

(J. J.)