

## Merodavno pravo za drumske saobraćajne nezgode po haškoj konvenciji o merodavnom pravu za drumske saobraćajne nezgode

Vrsta: Seminarski | Broj strana: 13

### APSTRAKT:

Saobraćajne nezgode predstavljaju jedan od najvećih izvora neugovorne obaveze širom sveta. Povećanje prekograničnog transporta vodi do sve većeg broja saobraćajnih nezgoda koje uključuju međunarodne elemente. Građanskopravna vanugovorna odgovornost za štetu koja se dogodi u saobraćajnoj nezgodi u inostranstvu je stvarno i pravno kompleksna. Potrebno je rešiti čitav niz problema, a na koje je pokušala odgovoriti Haška konvencija o merodavnom pravu za Saobraćajne nezgode iz 1971. godine. Analiziraju se odredbe Konvencije u vezi određivanja merodavnog prava, položaj oštećenog i zahtev za naknadu štete. Konvencijska rešenja imaju za cilj da na jednostavan i lak način utvrde merodavno pravo koji će se primenjivati prilikom saobraćajnih nezgoda sa elementom inostranosti.

KLJUČNE REČI: Haška konvencija, neugovorna odgovornost, nadoknada štete, merodavno pravo.

### UVOD

Osetljivost problema koji se tiče saobraćajnih nezgoda sa elementom inostranosti je značajan kako na unutrašnjem tako i na međunarodnom nivou. Taj problem nastaje kada se postavi pitanje merodavnog prava koje poseduje međunarodni element. Upravo tu leži značaj Haške konvencije koja nastoji dati odgovore na pitanje koje države će se primeniti pravo u slučaju saobraćajnih nezgoda koje poseduju inostrani element. Zahvaljujući aktivnosti Haške Konferencije doneta je Haška konvencija koja je stupila na snagu 4. maja 1971. godine. Haška konvencija nije obimna, ima svega 21 član, ali njen značaj za međunarodno privatno pravo je nesporan.

U ovom radu govoriće se o značaju Haške konvencije o merodavnom pravu za saobraćajne nezgode. U prvom delu će se dati kratak istorijski osvrt na period u kom je doneta odluka Haške konferencije o donošenju Haške konvencije, da bi zatim razjasnili pojam saobraćajnih nezgoda sa elementom inostranosti. U daljem tekstu će se govoriti o značaju Haške konvencije, tumačenju nekih članova, kao i o načinu utvrđivanja merodavnog prava, da bi zatim objasnili značaj mesta nastanka štete i mesta štetne radnje, kao i mesta registracije vozila prilikom utvrđivanja merodavnog prava. Na samom kraju će biti reči o zelenoj karti i sličnostima i razlikama između sistema zelene karte i Haške konvencije.

### 1. KRATAK ISTORIJSKI OSVRT

Oktobra 1964. godine, Haška konferencija za međunarodno privatno pravo razmatrala je mogućnost donošenja jedne konvencije o određivanju merodavnog prava za sve delikte. Tokom raspravljanja, postepeno se odustalo od ovog veoma ambicioznog projekta. Došlo se do zaključka da bi bilo teško doći do konsenzusa na ovako širokom terenu, te se pokušalo stvaranje konvencije na daleko užem području saobraćajnih delikata, odnosno jos uže, delikata u drumskom saobraćaju. Smatralo se, takođe, da će opšte uverenje o potrebi unifikacije kolizionih normi u toj oblasti pomoći da se nadvladaju teškoće koje proizilaze iz različitog pristupa određivanju merodavnog prava za delikte (odnosno za vanugovornu odgovornost) u pojedinim zemljama.

Na svom prvom sastanku u oktobru 1967. specijalna komisija je izabrala saobraćajne delikte kao predmet Konvencije. To je učinjeno zbog prigovora predstavnika Sjedinjenih Američkih Država koji su tvrdili da predmet nije pogodan za Konvencije. Drugi sastanak koji je imala specijalna komisija u junu i maju 1968. godine bio je posvećen izradi preliminarnog nacrtu Konvencije.

**----- OSTATAK TEKSTA NIJE PRIKAZAN. CEO RAD MOŽETE  
PREUZETI NA SAJTU. -----**

[www.maturskiradovi.net](http://www.maturskiradovi.net)

MOŽETE NAS KONTAKTIRATI NA E-MAIL: [maturskiradovi.net@gmail.com](mailto:maturskiradovi.net@gmail.com)