

Odlukom Senata Univerziteta Union br. A472-02/15 od 13.10.2015. godine, imenovani smo u Komisiju za ocenu i odbranu doktorske disertacije kandidata Veljka Kovačevića pod nazivom **“Zakonsko (opšte) ograničenje odgovornosti u pomorskom pravu i pravu unutrašnje plovidbe”**, pa nakon što smo istu pregledali podnosimo sledeći

IZVEŠTAJ

Osnovni podaci o disertaciji

Doktorska disertacija “Zakonsko (opšte) ograničenje odgovornosti u pomorskom pravu i pravu unutrašnje plovidbe” Veljka Kovačevića štampana je na formatu A4, ima 326 strana sa proredom 1,5 od čega je 305 strana tekst disertacije, sadržaj je dat na 4 strane, korišćena literatura, uključujući domaće i međunarodne izvore na 12 strana sa 150 bibliografskih jedinica, od čega 63 udžbenika i monografija i 87 članaka domaće i strane literature i 17 navodom korišćenjih zakonskih tekstova, međunarodnih konvencija i drugih izvora prava. U tabeli sudskih slučajeva naveo je 68 presuda koje je koristio u tezi (3 strane), a na jednoj strani dao je značenje skraćenica korišćenih u disertaciji.

Disertacija sadrži uvod, 5 delova (poglavlja), s tim što su uz svaku glavu takode dati zaključci za materiju koja se u odnosnoj glavi obrađuje.

Prikaz sadržaja disertacije

U uvodnom delu kandidat daje globalni, vrlo svrsishodan prikaz stanja i razvoja pomorskog prava i sa stanovišta s jedne strane razlikovanja u odnosu na građansko i privredno pravo i drugo, ukazujući na potrebu da se vodi računa i o različitim rešenjima u uporednom pravu, posebno anglo-saksonskom i kontinentalnom. U tom kontekstu autor naglašava potrebu za unifikacijom i ostvarivanjem stepena izjednačenja prava u materiji koja je predmet njegove disertacije.

S obzirom da će se u radu baviti i problemom globalnog ograničenja odgovornosti i u pravu unutrašnje plovidbe, taj deo ne zaobilazi već ga u uvodu ograničava najvažnijim parametrima i teškoćama koje iz toga proizilaze.

Za XX vek vezuje se postepeni razvoj prava unutrašnje plovidbe sa dosta pokušaja da se pitanje zakonskog ograničenja odgovornosti brodovlasnika reši u ovoj oblasti plovidbe, a u pomorskom pravu pojava zagađivanja mora i morskih obala prilikom katastrofa sve većeg broja i sve većih tankera. Ove nove enormne štete nije bilo moguće uklopiti u postojeći sistem zakonskog ograničenja odgovornosti, tako da je izgrađen poseban sistem za naknadu šteta od zagađenja naftom. Postavivši na prednji način predmet obrade u svojoj disertaciji, autor iznosi metode putem kojih želi da realizuje utvrđeni zadatak, te da kroz jednu funkcionalnu analizu ispita stvarne uzroke i potrebu za materijom koju proučava, što označava kao cilj rada.

U prvom delu kandidat sumira vrste odgovornosti koje postoje u pomorskom i pravu unutrašnje plovidbe, ukazujući kroz jedan kvalitetan prikaz teorije građanskog prava, međusobnu povezanost kako ugovorne, tako i vanugovorne odgovornosti i značaja koji ova podela ima u pomorskom i pravu unutrašnje plovidbe. Posebno se

zadržava na ugovornoj odgovornosti u pomorskom pravu, koju za razliku od građanske, karakteriše pravo da se odgovornost ograniči do jednog unapred predviđenog iznosa, a i na brojne slučajeve, kada se isključuje odgovornost nosioca te odgovornosti u celini. Ovu vrstu odgovornosti razmatra i u pravu unutrašnje plovidbe, a onda isto tako obrađuje i vanugovornu odgovornost, te prikazuje određene karakteristične institute, kao na primer regulisanje odgovornosti kod sudara brodova.

U drugom delu kandidat prelazi na izabrani predmet svoje disertacije i bavi se pojmom, značajem i istorijskim razvojem instituta zakonskog (globalnog) ograničenja odgovornosti. Materiju u ovom delu razmatra do 1976. godine, kada je doneta Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja. Razmatranja u ovom delu rada su detaljna i na jasan način prikazuju institut u pitanju, te razloge i potrebu za njegovim postojanjem. Istorijski cilj je bio manje više isti, ali su pojedini pravni sistemi ponudili različita rešenja. Prikazani su: Mediteranski sistem ili sistem abandona, nemački sistem egzekucije i engleski sistem ograničenja odgovornosti po toni broda, kao tri dominantna nacionalna sistema. Autor je takođe prikazao i nekoliko drugih značajnih nacionalnih sistema od kojih se danas primenjuje samo sistem razvijen u pravu SAD-a. Drugi deo ovog poglavlja bavi se međunarodnim konvencijama i to: Međunarodnom konvencijom o izjednačavanju određenih pravila koje se odnose na ograničenje odgovornosti vlasnika morskih brodova iz 1924. godine i Međunarodnom konvencijom o ograničenju odgovornosti vlasnika morskih brodova iz 1957. godine. Ispituje prednosti i mane jedne i druge konvencije, analizira ih detaljno uz prikazivanje i Protokola iz 1975. godine, kojim su u Konvenciju iz 1957. godine uvedena specijalna prava vučenja (SDR), kao posebna obračunska jedinica. Prikazuje i primere koje rezultate daje nadoknada štete po Poenkarovim francima, a koje primenom SDR-a.

U zaključku uz ovaj deo teze sumira postepeno unapredjivanje sistema te vrste globalnog ograničenja odgovornosti brodovlasnika koji je u obe konvencije bio u osnovi vezan za brod i kako je proširivanjem broja i vrsta potraživanja za koja se mogla u Konvenciji iz 1957. godine ograničiti odgovornost utro put sistemu koji je utvrđen 1976. godine.

Treći deo disertacije kandidata Veljka Kovačevića nosi naziv "Novo međunarodnopravno uređenje institute opšteg ograničenja odgovornosti za pomorska potraživanja iz 1976. godine" i čini centralno mesto ovog doktorskog rada.

S pravom u samom naslovu se ističe da se radi o "novom međunarodnopravnom uređenju" ovog instituta, koji se više ne vezuje primarno za brod i njegovu vrednost koja je određivana na različite načine, već za potraživanja za koja se pravo na ograničenje priznaje, polazeći pri tome od utvrđivanja njihove vrednosti. Prednjim pristupom Konvencija o ograničenju odgovornosti za pomorska potraživanja rešila je do tada neka sporna pitanja, kao što je pravo spasioca na ograničenje odgovornosti.

Rešenja usvojena ovom Konvencijom autor detaljno analizira na 85 strana teksta i nastoji da pronikne kako u suštinu teksta Konvencije i rešenja koja ona nudi, tako i na položaj Konvencije iz 1976. godine u okviru ukupnosti sistema ograničenja odgovornosti koji je danas stvoren u pomorskom pravu (i u pravu unutrašnje plovidbe) koji autor, kao deo jedinstvene celine, obrađuje u disertaciji.

Položaj i ulogu Konvencije iz 1976. godine u međunarodnom pravu opravdano razmatra i sa stanovišta prakse sudova različitih država prilikom primene njenih odredbi kao merodavnog prava u određenim slučajevima i pogodnosti izbora suda u vezi sa tim. Primena poznate doktrine *forum non convenience*, koja ima veliku ulogu u pomorskom pravu posebno u slučajevima utvrđivanja prava i visine naknade

štete kod slučajeva potraživanja iz osnova kako ugovorne, tako i vanugovorne odgovornosti.

U zaključku ukazuje da su nedorečenosti u odnosu na značenje pojma "*actual fault or privity*" (kao razloga za isključenje prava na ograničenje), te činjenice da su vrednosti nadoknada iz Konvencije iz 1957. godine prepolovljene svetskom inflacijom, potreba za proširenjem kruga subjekata koji će se koristiti ograničenjem (uvođenje spasioca u prvom redu kao subjekta s pravom ograničenja), te stvaranjem posebnog međunarodnog sistema za nadoknadu šteta za zagađenje morske sredine, prouzrokovali potrebu da se osnovni sistem ograničenja pomorsko pravne odgovornosti preuredi u sistem ograničene odgovornosti za pomorska potraživanja, kao jedan konsekvantan sistem nabiranja potraživanja koja se mogu ograničiti, ali i onih za koja to pravo ne postoji. Konstatuje se da je takav sistem dobio podršku Evropske unije kroz usvajanje Direktive 2009/20.

Četvrti deo obrađuje međunarodnopravno uređenje posebnih sistema odgovornosti u pomorskom pravu.

Prelaskom pomorske plovidbe od brodova na jedra i nešto kasnije brodova na par, na brodove na mašinski pogon sa naftom kao pogonskim gorivom, i ubrzanom izgradnjom sve većeg broja sve većih brodova (tankera) za prevoz od proizvođača do potrošača tečnog goriva (u neprerađenom i prerađenom stanju), predstavlja sve veću zagađujuću pretnju moru i morskoj obali, pa se posle velikih katastrofa te vrste, kao na primer slučaj broda *Torrey Canyon*, s jedne strane videlo da stvoreni sistem ne pokriva tu vrstu odgovornosti, a s druge da su katastrofe koje su nastale i koje u budućnosti mogu da nastanu, vrednosno daleko veće od imovine koja je štetu prouzročila, pa je ovo rezultiralo stvaranjem novog sistema ograničene odgovornosti za ovu oblast. Ovaj novi sistem trebalo je s jedne strane da obezbedi naknadu i ove vrste šteta, ali istovremeno da stvori održivi sistem do stepena gornjih granica finansijskih mogućnosti da se održiva zaštita pruži.

Konvencije koje ovome doprinose i čine celinu tog sistema su:

- 1) Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za naknadu štete prouzrokovane zagađenjem naftom iz 1969. godine
- 2) Međunarodna konvencija o osnivanju Međunarodnog fonda za naknadu štete prouzrokovane zagađenjem naftom iz 1971. godine
- 3) Međunarodna konvencija o odgovornosti i naknadi štete u vezi sa prevozom opasnih i štetnih materija morem (HNS Konvencija)
- 4) Međunarodna konvencija o građanskoj odgovornosti za štetu prouzrokovanu zagađenjem pogonskom naftom, iz 2001. godine

Posebno mesto dato je Atinskoj konvenciji o prevozu putnika i prtljaga morem, iz 1974. godine sa Protokolom iz 2002. godine

I ovaj deo disertacije kandidat je skrupulozno obradio i po prvi put u našoj pravnoj literaturi prikazao u celini. Posebnu pažnju posvetio je Protokolu Atinske konvencije o prevozu putnika i prtljaga morem, koji je usvojen 2002. godine. Ovaj protokol naročito je važan imajući u vidu da je njime napušten do tada važeći princip pretpostavljene odgovornosti vozara u slučaju smrti ili telesne povrede putnika. Umesto ovog osnova odgovornosti Protokolom je uveden tzv. two tier sistem, u kome vozar snosi objektivnu odgovornost za štete do određenog iznosa utvrženog u SDR, odnosno pretpostavljenu odgovornost za štete preko tog iznosa.

U zaključku, nakon izvršene analize kandidat se založio za dalje održavanje ovako stvorenog dualnog sistema, odnosno razlikovanja sistema globalnog (opšteg) ograničenja odgovornosti i posebnih sistema ograničenja odgovornosti, kao

ekonomski potpuno realističnog sa stanovišta održivosti i nesmetanog razvoja broderske industrije kao celine.

U petom, završnom delu obrađena je materija međunarodnog unifikacijskog uređenja zakonskog (opšteg) ograničenja odgovornosti u pravu unutrašnje plovidbe. Autor je dao kratak istorijski prikaz napora međunarodne zajednice da se ovo pitanje unifikacijski uredi i u ovoj vrsti plovidbe, te je poseban akcenat stavio na rešenja sadržana u Strazburškoj konvenciji o ograničenju odgovornosti vlasnika brodova unutrašnje plovidbe (CLN Konvencija iz 1988. godine), kao do danas jedine šire prihvaćene konvencije o ograničenju odgovornosti u unutrašnjoj plovidbi. Ukazujući da je domen primene ove konvencije ograničen na rajnske pribrežne države, autor je detaljno prikazao rad na usvajanju, te rešenja iz Strazburške konvencije o ograničenju odgovornosti u unutrašnjoj plovidbi (CLN Konvencija iz 2012. godine), koja je usvojena pod okriljem Centralne komisije za plovidbu Rajnom u cilju da otkloni neka loša rešenja iz CLN Konvencije iz 1988. godine, te omogući pristupanje ovoj konvenciji i dunavskih pribrežnih država. Iako je autor kritičan prema pojedinim rešenjima CLN Konvencije iz 2012. godine, smatra da je optimalno rešenje prihvatanje ove konvencije na pan-evropskom nivou, kao prvom koraku koji je neophodan da bi ovaj institut postao dostupan brodovlasnicima svih evropskih država i time bio dat doprinos razvoju unutrašnjeg brodarstva, ali i pratećih industrija, kao što je industrija osiguranja.

U zaključku kandidat Veljko Kovačević zalaže se za održavanje sistema opšteg ograničenja odgovornosti na snazi kao, u prvom redu, ekonomski opravdane i potrebne kategorije, a posebno što Konvencija iz 1976. godine definiše potpuno novi koncept ograničenja odgovornosti koji je zasnovan na formuli tzv. „trgovačke (komercijalne) osigurljivosti”, sa ključnom ulogom sistema osiguranja u njegovom funkcionisanju, te koja uz druge bitne novine predstavlja zaokruženi, jasniji (*actual fault of privity vs. wilful misconduct*) i održivi sistem u pomorstvu.

U unutrašnjoj plovidbi, napor da se pitanje opšteg ograničenja odgovornosti reši novijeg je datuma i ograničen je na evropske države, u prvom redu rajnske i dunavske pribrežne države. Kandidat konstatuje da je Srbija prva u Evropi ratifikovala CLN 2012 Konvenciju i zalaže se da njene odredbe budu unete i dalje precizirane (poput pojedinih pitanja postupka ograničenja odgovornosti) u domaće zakonodavstvo.

U zaključku se takođe ukazuje na razliku između sistema Konvencije iz 1976. godine i američkog prava i prakse, i ponašanja nekih drugih značajnih pomorskih država u okviru takvog dvojstva sistema koji je nastao nepristupanjem Konvenciji iz 1976. godine.

Za posebne sisteme ograničenja odgovornosti u oblasti zaštite mora i morske sredine od zagađenja ukazuje da su šire prihvaćeni na međunarodnom nivou.

MIŠLJENJE KOMISIJE

Za obradu u svojoj doktorskoj disertaciji kandidat Veljko Kovačević odabrao je jedno, u međunarodnoj teoriji i praksi pomorskog prava, vrlo aktuelno pitanje do sada u srpskoj literaturi potpuno neobrađeno, ali ni u literaturi susednih država, barem ne ovakvim sistemskim i celovitim pristupom. Njegov istraživački napor dao je jedan naučno i stručno utemeljen i u svemu pozitivan rezultat. Može se slobodno konstatovati da ova doktorska disertacija predstavlja naučni doprinos celovitom sagledavanju materije koja je uzeta za predmet izučavanja jednim sveobuhvatnim pristupom koji je kandidat uspešno oblikovao izabranim naučno-

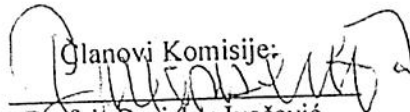
istraživačkim metodom u jedinstvenu i neprotivrečnu celinu, i to sve potkrepio korišćenjem bogate i dobro odabrane literature, sudske prakse i praktičnih primera. Istraživanja autora poklopila su se i sa radom na izradi Nacrta srpskog Zakona o trgovačkom brodarstvu, te su rezultati istih umnogome poslužili za izradu odgovarajućeg dela teksta Zakona.

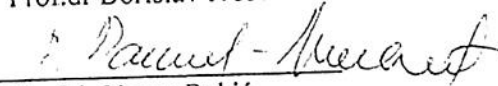
Rad, iako obiman i višeslojan sadržinski, pisan je jasnim i razumljivim pravnim jezikom. Zaključci su prihvatljivi i valjano argumentovani. Rad takodje ne trpi od nepotrebnih ponavljanja, tako da se eventualne kritike mogu upraviti samo ka nešto većoj upotrebi, očigledno kandidatu bliskih izraza, kao i korišćenju određenih pravnih termina, kao npr. reglamentacija, jurisprudencija, judikatura, i slično, mada treba priznati da ih mladi autori sve više koriste i pored postojanja pravnih termina i izraza na našem jeziku i uopšte mogućnosti upotrebe naših reči i terminologije. Sve ovo, međjutim, ne umanjuje vrednost i kvalitet ovog naučnog rada, a autoru se ostavlja sloboda izbora terminologije za koju će se opredeliti.

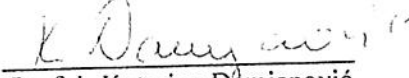
OCENA I PREDLOG KOMISIJE

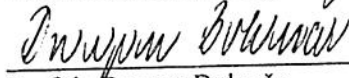
Na osnovu svega izloženog u ovom izveštaju Komisija smatra da rad Veljka Kovačevića pod naslovom "Zakonsko (opšte) ograničenje odgovornosti u pomorskom pravu i pravu unutrašnje plovidbe" u svemu ispunjava uslove koji se po zakonu i Statutu Univerziteta Union traže za izradu naučnog rada kao što je doktorska disertacija, pa predlaže Nastavno-naučnom veću Pravnog fakulteta i Senatu Univerziteta Union da prihvate ovaj Izveštaj da podneta doktorska disertacija Veljka Kovačevića ispunjava uslove za javnu odbranu, te da Komisija zakaže istu.

U Beogradu
03.11.2015.godine

Glanovi Komisije:

Prof. dr Borislav Ivošević


Prof. dr Vesna Rakić-
Vodinelić


Prof. dr Katarina Đamjanović


Prof. dr Dragan Bolanča