

IZVEŠTAJ O OCENI DOKTORSKE DISERTACIJE

I PODACI O KOMISIJI

Odlukom Nastavno-naučnog veća Fakulteta za evropske pravno-političke studije od **15.12.2014.** zavedenog pod brojem **187-II/1** imenovana je Komisiju za ocenu doktorske disertacije **mr Milice Krulj Mladenović** *Obim osiguravajućeg pokrića u obaveznom osiguranju od građanske odgovornosti automobilista* u sastavu:

1. **dr Stevan Šogorov**, redovni profesor, Fakulteta za evropske pravno-političke studije, Univerziteta Edukons, predsednik Komisije
2. **dr Ilija Babić**, redovni profesor, Fakulteta za evropske pravno-političke studije, Univerziteta Edukons, mentor i
3. **dr Jasna Pak**, vanredni profesor, Poslovnog fakulteta, Univerziteta Singidunum, član Komisije.

II OSNOVNI PODACI O KANDIDATU I DISERTACIJI

Stručna i radna biografija kandidata (ne duža od 1 stranice) se obavezno sastoji iz sledećih informacija:

- *Ime, ime jednog roditelja, prezime: **Milica (Radenko) Krulj Mladenović***
- *Datum i mesto rođenja: **20.09.1975. Priština***
- *Naziv magistarskog/master rada, institucija, datum i mesto odbrane, **Ugovor o obaveznom osiguranju od autoodgovornosti u pravu SCG, Fakultet za privredu i pravosuđe Univerziteta „Privredna akademija“ u Novom Sadu, 2005. godine (magistarski rad)***
- *Naučna oblast iz koje je stečeno akademsko zvanje magistar / master: **magistar pravno-ekonomskih nauka***

Od 1998. godine Milica Krulj Mladenović zaposlena je na Višoj poslovnoj školi - Blace, najpre kao referent za rad i radne odnose, a zatim i kao sekretar Škole. Školske 2002/2003. godine angažovana je kao saradnik u nastavi, a od oktobra 2005. godine, izabrana je u zvanje predavača za užu naučnu oblast Pravo, na predmetima: Osnovi prava, Poslovno pravo, a od 2009. godine i na predmetu Pravo osiguranja.

Ušestvovala je na više projekata Škole, kao i u više međunarodnih projekata. Januara 2007. godine objavila je monografiju: *Ugovor o obaveznom osiguranju od autoodgovornosti u pravu Srbije i uporednom pravu*. Bila je i stručni saradnik konsultant u izradi udžbenika *Poslovno pravo (Pravni položaj privrednih društava Srbije)*, kao i koautor *Praktikuma za poslovno pravo* koji je izdala Visoka poslovna škola strukovnih studija – Blace. Sa grupom autora 2011. godine radila je na udžbeniku za Poslovno pravo koji je namenjen studentima visokih škola strukovnih studija. Autor je više radova iz oblasti poslovnog prava i prava osiguranja.

Lista objavljenih naučnih radova u naučnim časopisima kako je definisano u skladu sa članom 27. Pravilnika o doktorskim studijama.

1. *Poslovno pravo (posebni deo), Visoka poslovna škola strukovnih studija – Blace, 2011. godine*
2. *Praktikum iz osnova prava, Visoka poslovna škola strukovnih studija – Blace, 2011.*
3. *Akcionarska društva za organizovanje trgovine hartijama od vrednosti u Republici Srbiji, Ekonomika, LVI/2010, specijalan broj, str.133 -143.*
4. *Zakonska regulativa bankarskog poslovanja Sjedinjenih Američkih Država, Ekonomski pogledi, br. 1/2010.*
5. *Implikacije svetske ekonomske krize na osiguranje u Republici Srbiji, Pravo-teorija i praksa, br. 11-12/2009. str. 33-45.*
6. *Region CEFTA u uslovima svetske ekonomske krize - stanje i perspektive, Zbornik*

radova: Poslovno okruženje u Srbiji i svetska ekonomska kriza, Visoka poslovna škola strukovnih studija, Novi Sad, 2009.

7. *Istorija krize sa kritičkim osvrtom na tržište i nesavršenu konkurenciju Zbornik radova, I Srbija i svetska kriza, II Savremeni trendovi u elektronskom poslovanju, Beogradske poslovne škole strukovnih studija i Visoke poslovne škole – Blace, 2009. str. 104-111.*
8. *Savremeni bankarski proizvodi sa posebnim osvrtom na poslove forfetinga, Ekonomski pogledi, br. 2/2008. str. 81-91.*
9. *Opređenje za uvođenje sistema kvaliteta u Visoke strukovne škole, Zbornik radova savatovanja na Tari, Beogradske poslovne škole strukovnih studija i Visoke poslovne škole – Blace, 2008. str. 111-115.*
10. *Praktikum za poslovno pravo, Visoka poslovna škola – Blace, 2008.*
11. *Ugovor o obaveznom osiguranju od autoodgovornosti u pravu Srbije i uporednom pravu, Viša poslovna škola – Blace, 2007.*

Podaci o disertaciji sadrže osnovne tehničke podatke kao što su: broj strana, broj citirane literature (domaći i strani izvori), broj tabela/grafikona, itd.

Doktorska disertacija mr Milice Krulj Mladenović *Obim osiguravajućeg pokrića u obaveznom osiguranju od građanske odgovornosti automobilista* ima 258 stranica, normalnog proreda, fonta Times New Roman 12. Sastoji se od: *Uvodnih razmatranja* (str 4-7); četiri glave (od I do IV, str. 8-235); *Zaključnih razmatranja* (str. 236-244) i *Literature* (str. 245-258).

III PREDMET I CILJ DOKTORSKE DISERTACIJE

Masovna upotreba automobila, kao posebne opasne stvari, prouzokuje veliki broj imovinskih i neimovinskih šteta. Zakonodavac je zbog toga propisao obavezno osiguranje automobilista. Ipak, brojna pitanja se mogu postaviti o obimu osiguravajućeg pokrića automobilista, što je predmet istraživanja ove disertacije. Cilj disertacije i jeste da ponudi odgovore na pitanja koja mogu da iskrsnu u teoriji i praksi u primeni zakonskih rešenja. Pisanje ove doktorske disertacije proističe iz okolnosti što o obimu osiguravajućeg pokrića u obaveznom osiguranju od građanske odgovornosti automobilista nije napisana nijedna sistematska studija. Samo taj razlog dovoljan je da autora opredeli za istraživanje. Drugi razlog je donošenje, 2009. godine, Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju.

IV OSNOVNE HIPOTEZE

Detaljno obrazloženje polaznih hipoteza rada.

Neujednačena sudska praksa u oblasti osiguravajućeg pokrića u obaveznom osiguranju automobilista u Srbiji se nije, do sada, mogla osloniti na teoriju u objašnjenju niza pravnih situacija. Zbog toga, kao osnovne hipoteze autor postavlja sintetičko, istorijsko i komparativno izlaganje, analizu i istraživanje sistema neograničenog i sistema ograničenog pokrića za štete iz obaveznog osiguranja, da bi se na osnovu toga utvrdilo koji sistem je primereniji našem pravnom životu.

V METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA

Detaljno obrazloženje metodologije istraživanja koja je primenjena u cilju testiranja polaznih hipoteza.

Prilikom istraživanja autor je primenio više naučnih metoda istraživanja kao što su: istorijskimetod, uporednopravni metod, normativni metod, dogmatsko pravni metod, sociološki metod itd. Na osnovu ovih metoda istraživanja autor je uspeo da razjasni važnija pitanja koja se postvljaju u oblasti obaveznog osiguranja od građanske odgovornosti automobilista i uglavnom, osvetli pojedina nedovoljno jasna zakonska rešenja. Primenom istorijske metode autor osnovano pojavu osiguranja, a docnije i obaveznog osiguranja od građanske odgovornosti, vezuje za rasprostranjenu upotrebu motornih vozila, tako da su danas motorna vozila jedna od najčešćih opasnosti koja pretil civilizovanom čoveku i njegovoj okolini. Izučavajući uporednopravna rešenja sekundarnog prava Evropske unije (direktive), unutrašnjeg prava pojedinih članica Evropske unije i drugih zemalja, iz oblasti obaveznog osiguranju od građanske odgovornosti automobilista, autor pronalazi pravne sisteme koji su uticali na prihvatanje odgovarajućih rešenja u Zakonu o obaveznom osiguranju u saobraćaju, ali ističe i rešenja koja bi *de lege ferenda* trebalo prihvatiti.

Dogmatsko pravnom analizom i tumačenjem zakonskih tekstova autor je istraživane institute izložio sistematski, sintetički, ali i kritički – ispitujući, pored ostalog, praktičnu primenu ali i održivost pojedinih rešenja prvenstveno Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju. Sa tim ciljem u radu je analizirao i dosadašnju sudsku praksu iz ove oblasti. Autor se najčešće oslanjao na mišljenja izražena u važnijoj pravnoj literaturi, ali je isticao i branio i svoja sopstvena mišljenja što mora biti odlika svake doktorske disertacije.

U pisanju doktorske disertacije mr Milica Krulj Mladenović je koristila brojnu domaću aktuelnu pravnu literaturu, ali i stranu literaturu kao neposredne izvore, oslanjajući se prvenstveno na pozitivno pravo Srbije, sekundarno pravo Evropske unije, zakonska rešenja pojedinih država članica Evropske unije i drugih država. Ove izvore koristila je da potvrdi ili opovrgne u radu postavljene hipoteze, istraži institute i iz njih izvede logične i, uglavnom, prihvatljive zaključke.

VI STRUKTURA I KRATAK OPIS SADRŽAJA PO POGLAVLJIMA

Struktura po poglavljima i kratak opis sadržaja.

Uvodna razmatranja određuju predmet istraživanja, značaj istraživanja koje predstoji i strukturu rada (tj. njegovu deobu na četiri glave).

U glavi prvoj (*Osiguranje od građanske odgovornosti automobilista kao vrsta obaveznog osiguranja*) određen je pojam obaveznog osiguranja automobilista - izložen je sistem dobrovoljnog i sistem obaveznog osiguranja; analizirane osobenosti obaveznog osiguranja od rizika odgovornosti automobilista; priroda pravnih odnosa iz obaveznog osiguranja od građanske odgovornosti automobilista te izvori prava osiguranja od građanske odgovornosti automobilista (u pravu Srbije, u sekundarnom pravu EU i uticaju ovog prava na pravo Srbije, izvore međunarodnog prava i izvore prava koji proističu iz Evropske konvencije o građanskoj odgovornosti za štete pričinjene motornim vozilom). Autor ističe da se krajem XIX i početkom XX veka iz osiguranja od odgovornosti izdvaja novi oblik osiguranja – dobrovoljno osiguranje od građanske odgovornosti automobilista. Ovo osiguranje je, docnije, zbog naglog industrijskog razvoja i sve većeg broja motornih vozila sve više postajalo obavezno. Iako je jedan deo pravne nauke, kako to izlaže autor, navodi argumente protiv uvođenja obaveznog osiguranja, pretežu argumenti onih koji su za uvođenje obaveznog osiguranja za štete od motornih vozila. Obavezno osiguranje od odgovornosti automobilista za štetu ne nastaje, međutim, na osnovu samog zakona nego zaključenjem ugovora. Vozilo je potencijalno opasna stvar, te se ne može izvršiti registracija motornog vozila bez prethodno zaključenog ugovora o osiguranju od odgovornosti za štetu. U slučaju da je osiguranik prouzrokovao štetu trećem licu dužan je da je naknadi osiguravač osiguranika.

U glavi drugoj (Obavezno osiguranje od građanske odgovornosti automobilista kao oblik zaštite trećih lica) objašnjen je pojam trećih lica u osiguranju od građanske odgovornosti automobilista, pojam motornog vozila (povodom koga se zaključuje ugovor o osiguranju od građanske odgovornosti automobilista), odgovoreno na pitanje koja lica su obavezna da zakluče ugovor o osiguranju od građanske odgovornosti automobilista, raspravljano je o licima čija je odgovornost pokrivena ovim (osigurana lica), osobinama i pravnoj prirodi te bitnim elementima ugovora o osiguranju od građanske odgovornosti automobilista, izložena prava i obaveze ugovornih strana iz ugovora o osiguranju od građanske odgovornosti automobilista i početak dejstva ovog oblika ugovora o osiguranju.

Autor ističe da pojam trećeg lica obuhvata oštećenika, koji nije ugovorna strana u ugovoru o osiguranju od odgovornosti automobilista, odnosno lice koje nije isključeno iz osiguravajućeg pokrivača. Na osnovu obaveznog osiguranja od odgovornosti osiguravajuće društvo duguje naknadu štete koju je u saobraćajnoj nezgodi pretrpelo treće lice. Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju - ZOOS (član 21) usvojio je metod negativne eliminacije navodeći lica koja se ne smatraju trećim licima. Zaključuje da su sva ostala lica, koja nisu navedena u članu 21. ZOOS, treća lica i da imaju pravo na naknadu štete, bez obzira na to da li se ta lica voze besplatno, uz naknadu, ali i vozač i putnik u automobilu koji je protivpravno oduzet, ako je za saobraćajnu

nezgodu odgovoran vozač drugog motornog vozila.

Svojstvo trećeg lica imaju bračni drug i deca osiguranika, kao i suvozač, ako nije upravljao automobilom u trenutku saobraćajne nezgode. Prihvata stav pravne nauke i sudske prakse da je motorno vozilo opasna stvar, ne samo kad je u pokretu, nego i kad miruje (na primer vozilo parkirano u strmoj ulici). Pojam opasne stvari nije definisan i konkretizuje se u svakom slučaju, a teret dokazivanja da to nije opasna stvar ili da ona nije uzrok štete, podnosi vlasnik opasne stvari. Autor, međutim, nije objasnio odnos između opšteg pojma motornog vozila i automobila, s obzirom na to da rad istražuje odgovornost automobilista.

Vlasnik motornog vozila dužan je da zaključi ugovor o obaveznom osiguranju pre nego što se prevozno sredstvo stavi u saobraćaj. Obaveza zaključenja ugovora o osiguranju od građanske odgovornosti automobilista nametnuta je vlasniku automobila i osiguravaču. Opravdano pobija mišljenje koje dozvoljava osiguravaču da odbije zaključenje ugovora sa određenim kategorijama lica (lica koja su upravljala vozilom u alkoholisanom stanju, ili nisu osigurala vozilo ili su osuđena zbog kaznenih dela ugrožavanja javnog saobraćaja itd). Smatra da je ovaj problem razrešen ZOOS uvođenjem sistema bonusa i malusa (na osnovu njega osiguravač samostalno utvrđuje visinu premije osiguranja zavisno od toga da li je osiguranik za određeno vozilo u prethodnom periodu imao prijavljenu štetu).

Obaveznim osiguranjem od građanske odgovornosti automobilista obuhvaćen je prvenstveno vlasnik motornog i priključnog vozila. Vlasnik vozila odgovara i za radnje radnika kojima je poverio upravljanje vozilom. Isključena je odgovornost vlasnik amotornog vozila ako mu je ono oduzeto na protivpravan način (ukradeno ili oteto), ako vlasnik za to nije odgovoran. Obavezno osiguranje obuhvata i držaoca motornog vozila. Držalac motornog vozila je lice koje nije u službi vlasnika vozila, ali mu je vlasnik poverio vozilo da se njime služi ili da ga nadgleda. U ovom slučaju to lice je zakoniti držalac vozila. Svojstvo držaoca vozila nemaju lica kojima je vlasnik poverio vozilo na čuvanje (javna garaža) ili popravku. Vozač vozila, koji nije i njegov vlasnik, obuhvaćen je osiguranjem od odgovornosti za štetu koju pričini trećim licima, ako je dobio ovlašćenje da upravlja vozilom od vlasnika vozila ili od lica na koje je vlasnik preneo državinu vozila. Lice koje trećem pričini štetu dok uči da upravlja vozilom, ako se pored njega nalazi ovlašćeni instruktor, neće odgovarati. Lice koje je kao vozač u radnom odnosu kod vlasnika vozila, prouzrokovalo štetu, odgovara oštećenom ako je štetu pričinilo namerno ili krajnjom nepažnjom.

Navodi različita shvatanja o pravnoj prirodi ugovora o osiguranju od građanske odgovornosti automobilista. Jedan deo pravne nauke smatra da je ugovor o obaveznom osiguranju od odgovornosti ugovor u korist trećeg lica. Treće lice je oštećeni koji ima svojstvo beneficijara, a ugovor o njegovu korist zaključuje osiguranik. Drugi deo pravne nauke ističe da ugovor o obaveznom osiguranju od odgovornosti nije ugovor u korist trećeg, po načinu zaključivanja, prema dejstvima i cilju koje strane žele postići. Pojedini pravni pisci smatraju da je ugovor o obaveznom osiguranju od odgovornosti poseban oblik naknade štete, ugovor o punomoćstvu, ugovor o ortakluku itd.

Navodi da ugovor o obaveznom osiguranju mora da sadrži bitne elemente i to: imena ili naziv

ugovornih strana, predmet osiguranja, osigurani rizik, vreme trajanja osiguranja, početak dejstva i trajanje pokrića, iznos pokrića, premiju osiguranja, sumu osiguranja, datum izdavanja polise i potpis ugovornih strana. Zaključuje da je polisa osiguranja ključni dokaz o bitnim elementima ugovora o obaveznom osiguranju od odgovornosti automobilista jer sadrži podatke bitne za obe ugovorne strane.

S obzirom na to da je ugovor o obaveznom osiguranju od građanske odgovornosti automobilista dvostrano obavezan ugovor, obe ugovorne strane imaju određene obaveze. Da bi ugovor o osiguranju automobilista bio punovažan, ugovarač osiguranja u obavezi je da prilikom zaključenja ugovora prijavi sve okolnosti koje su mu poznate ili mu nisu mogle ostati nepoznate, a od značaja su za ocenu rizika. Osiguranik je u obavezi da plati premiju osiguranja. Premija osiguranja se najčešće plaća prilikom zaključenja ugovora i to unapred za čitav period osiguranja (godinu dana), osim ako je ugovreno da se plaćanje vrši u nekom kasnijem trenutku. Ako prilikom zaključenja ugovora premija nije plaćena, a osiguravač je predao polisu, smatraće se da je plaćanje premije odloženo.

Ukoliko je vozilo za vreme trajanja osiguranja propalo, nastupanje osiguranog slučaja više nije moguće, a ugovor o osiguranju prestaje da važi. Tada će osiguravač biti dužan da osiguraniku vrati deo premije koji je srazmeran neisteklom delu perioda osiguranja. Za vreme trajanja osiguranja od građanske odgovornosti automobilista osiguranik je dužan preduzeti propisane, ugovorene i sve ostale mere potrebne da se spreči nastupanje osiguranog slučaja. Ukoliko osigurani slučaj nastupi, dužan je preuzeti sve što je u njegovoj moći da se ograniče njegove štetne posledice. Ako se osiguranik za vreme trajanja osiguranja ne pridržava propisanih ili ugovornih zaštitnih mera vezanih za vozilo osiguravač je u obavezi da naknadi štetu trećem oštećenom licu, a prema osiguraniku ima pravo regresa. Osiguravač ima pravo na regres, samo ako je osiguranik kriv za nepridržavanje zaštitnih mera.

Jedna od najvažnijih obaveza osiguranika, ako je nastupio osiguran slučaj, tj. ako je upotrebom vozila za koje je zaključeno osiguranje, prouzrokovana šteta nekom trećem licu, o tome odmah bez odlaganja obavesti osiguravača. Zaključuje da propuštanje dužnosti obaveštenja osiguravača o nastanku osiguranog slučaja za sobom povlači niz posledica. Osiguranik snosi deo za koji je šteta povećana zato što on nije na vreme izvršio svoju obavezu obaveštenja, odnosno osiguravač će platiti naknadu štete oštećenom licu, ali će za iznos povećane štete imati pravo regresa prema osiguraniku. Ipak, osiguranik ne može izgubiti pravo iz osiguranja zato što nije obavestio osiguravača o nastupanju osiguranog slučaja.

Posle nastupanja osiguranog slučaja osiguranik je u obavezi da preduzme sve što je u njegovoj moći da se obim štete ne poveća, odnosno da se smanji na minimum te da osiguravača obavestava o daljim dešavanjima nakon nastupanja osiguranog slučaja (npr. ako je protiv njega istaknut zahtev za naknadu štete, povedena istraga ili je stavljen u pritvor ili je protiv njega podignuta optužnica i sl.). U toku postupka po zahtevu oštećenog osiguranik je u obavezi da saraduje sa osiguravačem. Prema članu 918. ZOO ništave su odredbe ugovora koje predviđaju gubitak prava na naknadu ili sume osiguranja, ako osiguranik posle nastupanja osiguranog slučaja ne izvrši neku od propisanih ili ugovornih obaveza.

Najvažnije obaveze osiguravača iz odnosa obaveznog osiguranja, jesu da, umesto osiguranog lica, naknadi štetu trećim licima, prouzrokovane upotrebom vozila i da pruža osiguraniku, odnosno drugom osiguranom licu, pravnu zaštitu i pomoć u odbrani od preteranih ili neosnovanih odštetnih zahteva trećeg lica. Osiguravač ima i čitav niz drugih obaveza kao što su: prilikom zaključenja ugovora o osiguranju od građanske odgovornosti automobilista osiguravač je u obavezi da osiguranika upozna sa opštim i posebnim uslovima osiguranja i da mu ih obavezno uruči; da osiguraniku preda polis osiguranja (privremeno može biti zamenjena listom pokrića); da formira fondove koji su namenjeni za isplatu štete osiguranicima i održava ih na određenom nivou.

Odnosi obaveznog osiguranja od građanske odgovornosti automobilista zasnovani ugovorom, počinju dejstvovati, po pravilu, počev od dvadeset četvrtog časa dana koji je u ispravi o osiguranju naznačen kao dan početka trajanja osiguranja. Sledom toga, na teret osiguravača pašće naknada štete prouzrokovana upotrebom motornog vozila trećim licima, počev od narednog dana od dana zaključenja ugovora o obaveznom osiguranju. Uslovima osiguranja mogu biti predviđeni slučajevi u kojima ugovorni odnos iz osiguranja nastaje samim plaćanjem premije.

Autor zatim raspravlja o prestanku ugovora o obaveznom osiguranju od građanske odgovornosti automobilista. Ističe da on može prestati: istekom perioda na koji je ugovor zaključen; prestankom potrebe za osiguranjem (npr. uništeno motorno vozilo); raskidom ugovora; neplaćanjem premije osiguranja u roku od godine dana od dospelosti; stečajem osiguravača i ugovarača osiguranja i sl.

U glavi trećoj (Štete koje mogu nastati upotrebom motornog vozila - Štete pokrивene osiguranjem) autor izlaže, analizira i određuje pojam štete, materijalnu štetu (obim i visinu naknade), nematerijalnu štetu (obim i visinu naknade) te štete koje su pokrивene obaveznim osiguranjem i koje je osiguravač dužan da nadoknadi. Analiza obuhvata motorna vozila uopšte i štetu koja od njih potiče (direktno pričinjenu motornim vozilom ili indirektnom upotrebom motornog vozila).

Ako je šteta prouokovana motornim vozilom, primenjuju se opšta pravila o objektivnoj odgovornosti za štetu od opasnih stvari. Ogovornost za štetu od motornog vozila i nije poseban oblik objektivne odgovornosti, nego njen osnovni, centralni slučaj. Stoga se lice može osloboditi odgovornosti za štetu pričinjenu upotrebom motornog vozila samo ako dokaže da je uzrok štete van stvari, a čije se dejstvo nije moglo predvideti, ni izbeći ili otkloniti, ako je šteta nastala radnjom oštećenika ili trećeg lica, koju on nije mogao predvideti i čije posledice nije mogao otkloniti.

Po pravilu, kao tuženi, pored odgovornog lica odnosno štetnika, u parničnom postupku, pojavljuje i osiguravajuće društvo (osiguravač), od kojeg oštećeno lice zahteva nadoknadu štete, pri čemu je obaveza osiguravajućeg društva prema oštećenom licu ograničena osiguranom sumom koja je važila do dana nastanka saobraćajne nezgode.

Obavezno osiguranje pokriva štete koje su pričinjene upotrebom motornog vozila, a za koje

postoji odgovornost određenog lica, bez obzira na to da li se odgovornost u procenjuje po osnovu krivice (subjektivna odgovornost) ili prema uzročnosti (objektivna odgovornost).

Glava četvrta (Osiguravajuće pokriće u osiguranju od odgovornosti automobilista za štete pričinjene upotrebom motornog vozila) obuhvata probleme koji se odnose na: obim i visinu obaveze osiguravača; način određivanja osigurane sume i naknade štete na stvarima i licima; štetu koja je isključena iz obaveznog osiguranja od građanske odgovornosti automobilista; obim i visinu naknade štete pričinjene nepoznatim motornim vozilom ili neosiguranim motornim vozilom; obim i visinu naknade štete proukovane motornim vozilom za koje je zaključen ugovor o obaveznom osiguranju sa društvom za osiguranje nad kojim je otvoren stečajni postupak; obim i visina naknade štete pričinjene motornim vozilom inostrane registracije (pojam i međunarodno osiguranje od građanske odgovornosti automobilista - sistem zelene karte); obim osiguravajućeg pokrića u obaveznom osiguranju od građanske odgovornosti automobilista u uporednom pravu (Nemačke, BiH - FBiH i Republike Srpske, Hrvatske, Italije, SAD i Grčke).

Obimom naknade iz osiguravajućeg pokrića ima u vidu naknadu koju je osiguravač dužan da ispuni u slučaju nastanka osiguranog slučaja. Autor izlaže sistem neograničenog i sistem ograničenog pokrića za štete iz obaveznog osiguranja. Smatra da se neograničenim pokrićem, ostvaruje cilj ove vrste osiguranja tj. puna zaštita i obeštećenje žrtava saobraćajnih nezgoda. U postupku naknade štete obeštećenje oštećenih lica nije u zavisnosti od ukupne štete iz tog osiguranog slučaja. Postupak obrade i likvidacije odštetnih zahteva brži je i jednostavniji te je sistem neograničene odgovornosti osiguravača povoljniji za osiguranika. Sistem ograničenog pokrića obavezu osiguravača iz jednog osiguranog slučaja limitira do određenog iznosa. Uvođenjem ograničenog pokrića u ZOOS želele su se ispraviti posledice neograničenog pokrića za štete koje motorno vozilo pričinilo trećim licima. Ipak, on je uveden u interesu osiguravača čime je otežan položaj oštećenih lica. Uvođenje ograničenog pokrića izazvao je polemike. Pojedini pravni pisci navode da je ovaj sistem suprotan osnovnim ciljevima obaveznog osiguranja za štete koje pričinilo motorno vozilo i da predstavlja korak nazad u odnosu na ranija rešenja.

Autor opravdava sistem ograničene odgovornosti po osnovu obaveznog osiguranja od građanske odgovornosti automobilista. Ističe da je obavezno osiguranje od građanske odgovornosti automobilista specifično i da nije moguće unapred predvideti moguću maksimalnu visinu štete. Stoga je osiguravaču je ekonomskih razloga u interesu da unapred zna gornju granicu odnosno visinu pokrića svoje obaveze, te mora voditi računa o visini preuzetog rizika. Iznos najniže sume osiguranja na koju može biti ugovoreno osiguranje od građanske odgovornosti automobilista utvrđuje Vlada, na predlog Narodne banke Srbije, a taj iznos ne može biti niži od 1.000.000 evra za štetu na licima po jednom štetnom događaju (bez obzira na broj oštećenih lica), kao i 200.000 evra za štetu na stvarima po jednom štetnom događaju.

Ukoliko postoji samo jedno oštećeno lice, a ugovorena odnosno propisana osigurana suma je nedovoljna jer iznos štete prelazi visinu osigurane sume, isplatom čitavog iznosa osigurane sume prestaje tj. iscrpljuje se obaveza osiguravača jer je njegova obaveza ograničena osiguranom sumom. U odgovoru na pitanja kako se naknada štete vrši ako postoji više oštećenika autor se, opravdano oslanja na sudsku praksu - stav Zajedničke sednice Saveznog suda, vrhovnih sudova i vrhovnog vojnog suda od 26. i 27. 10. 1988. godine.

Kad je usled saobraćajne nezgode nastala šteta na vozilu, vlasnik motornog vozila ima pravo na naknadu materijalne štete čija visini, po oceni kandidatkinje, zavisi: od vrednosti osiguranog ili oštećenog vozila; stepena oštećenja (totalna ili delimična šteta); načina zaključenja polise osiguranja; vrednosti spasenih delova; ostalih troškova koji utiču na visinu štete i naknade. Šteta koju je vlasnik vozila pretrpeo može biti delimična i totalna. Totalna šteta se ispoljava kao stvarna totalna šteta i izvedena totalna šteta (tehnička totalna šteta - kada je oštećenje motornog vozila takvo da se tehnički ne može popraviti i zbog toga se više ne može upotrebiti za svrhu za koju je namenjeno tj. tako oštećeno motorno vozilo prestaje biti stvar određene vrste i ekonomska totalna šteta - kada je oštećenje motornog vozila takvo da se motorno vozilo tehnički može popraviti, ali popravka ekonomski nije isplativa). Po pravilu, naknada štete na motornom vozilu vrši se u novcu, ređe se koristi naknada u naturi (restitucija - zamena ili opravka), a izuzetno napuštaj (abandon). U našem pravu može se ugovoriti primena abandona. Abandon je situacija kad osiguranik ili treće oštećeno lice prepusti osiguraču u svojinu ostatke uništenog osiguranog motornog vozila, s tim da mu osiguravač isplati naknadu iz osiguranja u visini pune sume osiguranja motornog vozila, odnosno naknadi štetu u visini stvarne vrednosti vozila na dan plaćanja. Autor prihvata i brani stanovište da abandon postane zakonsko pravo osiguranika (oštećenog) - da osiguranik prepusti osigurano vozilo u svojinu osiguravača, a da od osiguravača naplati celokupnu vrednost vozila.

Obavezno osiguranje od građanske odgovornosti automobilista u Srbiji pokriva štete na licima, ne samo kada je ugovor o osiguranju bio zaključen, nego i za slučaj štete koja je pričinjena neosiguranim i nepoznatim motornim vozilom. Osiguravač novčanu naknadu šteta na licima utvrđuje primenom kriterijuma za naknadu štete koju propisuje Vlada. Vlada je 2010. godine donela Uredbu o naknadi štete na licima, za koju je Ustavni sud Srbije 24. 1. 2013. godine utvrdio da nije u saglasnosti sa Ustavom i zakonom, ali je odbacio zahtev za obustavu izvršenja pojedinačnih akata odnosno radnji koje se preduzimaju na osnovu osporene Uredbe.

Osiguravač (a ni osiguranik) nije dužan da naknadi štetu ako postoje opšti uslovi za oslobođenje od objektivne odgovornosti za štetu - kada je do nastanka štete došlo usled više sile isključivo radnjom oštećenika ili trećeg lica, koju on nije mogao predvideti, i čije posledice nije mogao izbeći niti otkloniti (član 177. stav 2. ZOO).

U pojedinim situacijama osiguravač pokriva štete prema trećim licima, ali ne pokriva i odgovornost prema osiguraniku, tj. prema odgovornom licu. Isključenje štete može biti prema osiguraniku (pravilo) i prema oštećenom licu (izuzetak).

Moguće je da šteta nastane od nepoznatog motornog vozila - čija registarska oznaka nije poznata oštećenom licu ili oznaka koju on nije mogao da utvrdi, kao i oznaka kod koje su delimično poznati brojevi, ali nedovoljno za identifikaciju. Autor izlaže i analizira rešenja usvojena u ZOOS, prema kojima štetu zbog smrti, povrede tela ili narušavanja zdravlja prouzrokovana upotrebom nepoznatog motornog vozila naknađuje Garantni fond - do iznosa na koji je tim zakonom ograničena obaveza društva za osiguranje za štetu prouzrokovanu upotrebom vozila, na dan nastanka štetnog događaja. Ukoliko se posle naknade štete utvrdi koje je motorno vozilo prouzrokovalo štetu, regresni zahtev Garantni fond ostvaruje prema društvu za osiguranje sa kojim je bio zaključen ugovor o obaveznom osiguranju, za iznos isplaćene naknade, kamatu od isplate naknade i troškove postupka. Štetnik ne ulazi u krug lica koja imaju pravo naknade

odnosno regresa iz sredstava Garantnog fonda.

Štetu pricinjenu neosiguranim motornim vozilom, naknađuje Garantni fond. Isplatom ove štete Garantni fond stiče pravo regresa prema vlasniku (korisniku) neosiguranog vozila. Oštećeno treće lice ima ista prava kao da je i bio zaključen ugovor o obaveznom osiguranju od građanske odgovornosti automobilista. Takođe, šteta prouzrokovana upotrebom motornog vozila, vazduhoplova, čamca ili drugog prevoznog sredstva, a ugovor o obaveznom osiguranju je bio zaključen sa društvom za osiguranje nad kojim je pokrenut stečajni postupak (a ne postupak likvidacije), naknađuje Garantni fonda. Ističe da je ovo bitna novina u ZOOS što obaveza Garantnog fonda više nije supsidijarnog karaktera. Činjenica da štetnik ima zaključeno osiguranje od automobilske odgovornosti sa osiguravajućim društvom nad kojim je otvoren stečajni postupak, ne oslobađa ga, međutim, obaveze naknade štete oštećenom.

Autor je odgovarajuću pažnju posvetio obimu i visini naknade štete pricinjene motornim vozilom inostrane registracije i tzv. sistemu „zelene karte“. „Zelenu kartu“ označava kao međunarodnu ispravu (potvrdu) osiguranja od građanske odgovornosti automobilista, koju izdaje osiguravajuća organizacija kod koje je zaključen ugovor o obaveznom osiguranju od odgovornosti automobilista i koja traje koliko i polisa obaveznog osiguranja.

Prilikom objašnjenja pojedinih instituta u radu autor je koristio i izvore sekundarnog prava Evropske unije, prvenstveno direktive koje se odnose na ujednačavanje prava država članica (harmonizacija) u oblasti obaveznog osiguranja od građanske odgovornosti automobilista, zakonske propise i internet stranice. Posebno izlaganje posvećuje rešenjima uporednog prava (iz oblasti obaveznog osiguranja od građanske odgovornosti automobilista) usvojenim u pojedinim zemaljama članicama Evropske unije (Nemačka, Italija, Grčka, Hrvatska) BiH (Republika Srpska i FBiH) te SAD.

Zaključna razmatranja sadrže, u skraćenom obliku, rezultate istraživanja kandidatkinje, uz opštu ocenu da se u Srbiji sve više pažnje posvećuje pravednom vrednovanju obima, vrste i visine naknade štete oštećenim licima. Naime, sudovi sve češće donose presude iz oblasti obaveznog osiguranja od građanske odgovornosti automobilista, kojima dosuđuju više novčane iznose radi naknade štete, nego što je to bilo ranije.

Na kraju doktorske disertacije, kao što je to uobičajeno, mr Milica Krulj Mladenović navodi izvore – **Literaturu** koja obuhvata: knjige, časopise i slične publikacije, zakonske propise i internet stranice. Koristila je i citirala brojnu domaću i stranu relevantnu literaturu, zakonske i druge propise, važniju sudsku praksu iz obaveznog osiguranja od građanske odgovornosti automobilista

VII OSTVARENI REZULTATI I NAUČNI DOPRINOS

Definisati način prikaza i tumačenja rezultata istraživanja.

Odrediti naučni doprinos doktorske disertacije.

Istražujući postavljene hipoteze na početku rada autor odbacuje sistem neograničenog pokrića po osnovu obaveznog osiguranja od građanske odgovornosti automobilista, iako se njime postiže puna zaštita i obeštećenje žrtava saobraćajnih nezgoda.

Autor opravdava drugu postavljenu hipotezu - sistem ograničene odgovornosti po osnovu obaveznog osiguranja od građanske odgovornosti automobilista. Obavezno osiguranje od građanske odgovornosti automobilista je specifično i nije moguće unapred predvideti moguću maksimalnu visinu štete. Osiguravač iz ekonomskih razloga mora znati unapred gornju granicu odnosno visinu pokrića svoje obaveze, te mora voditi računa o visini preuzetog rizika.

Ukoliko postoji samo jedno oštećeno lice, a ugovorena odnosno propisana osigurana suma je nedovoljna jer iznos štete prelazi visinu osigurane sume, isplatom čitavog iznosa osigurane sume prestaje tj. iscrpljuje se obaveza osiguravača jer je njegova obaveza ograničena osiguranom sumom.

Na osnovu primenjenih metoda istraživanja autor je uspeo da, prvenstveno, opravda sistem ograničene odgovornosti po osnovu obaveznog osiguranja od građanske odgovornosti automobilista, razjasni i druga važna pitanja iz ove oblasti, te osvetli ili izoži kritici pojedina nedovoljno jasna zakonska rešenja. Doktorska disertacija je oslonjena na brojnu domaću aktuelnu pravnu literaturu, stranu literaturu, zakone i druge propise u Srbiji, sekundarno pravo Evropske unije, zakonska rešenja pojedinih država članica Evropske unije i drugih država. Ove izvore autor je koristio je da potvrdi ili opovrgne u radu postavljene hipoteze, istraži institute i iz njih izvede logične i, uglavnom, prihvatljive zaključke. Zbog toga ova doktorska disertacija predstavlja doprinos nauci Prava osiguranja - posebno oblasti obaveznog osiguranja od građanske odgovornosti automobilista.

Doktorska disertacije ima i nedostataka. Obimu osiguravajućeg pokrića u obaveznom osiguranja od građanske odgovornosti automobilista autor je morao posvetiti veću pažnju. Autor je retko, jezikom nauke (a ne samo jezikom zakona), objašnjavao i razgraničavao u disertaciji korišćene pojmove (na primer: osiguranik, osiguravač, treće lice, motorno vozilo, automobil, automobilista), a to je važno ne samo radi jasnoće izražavanja nego i sveobuhvatnog istraživanja instituta. Neki delovi u disertaciji napisani su udžbenički, a ne produbljeno, u svetlu najnovije literature i novije sudske prakse. Glava četvrta nije dovoljno jasno i pregledno sistematizovana. I pored ovih nedostataka, koji nisu odlučujući, pretežu dobre osobine ove doktorske disertacije.

VIII ZAKLJUČAK KOMISIJE

Komisija definiše zaključak na osnovu čl. 31. Pravilnika prema kojem je dužna da:

- 1. posebno analizira ispunjenost kriterijuma iz člana 20. Pravilnika,*
- 2. oceni da li je urađena doktorska disertacija u skladu sa prijavom i obrazloženjem teme*

doktorske disertacije, odnosno projekta koji je odobren i

3. *konstatuje da je tekst doktorske disertacije pre stavljanja na uvid javnosti prošao detekciju plagijarizma (prisivajanje ideja, metoda ili pisanih reči drugih, bez ukazivanja na autora, s namerom da budu prikazani kao originalno delo), odnosno da mentor ima potvrdu da rad nema više od 20% preuzetog teksta.*

Doktorska disertacija kandidata mr Milice Krulj Mladenović urađena je u skladu sa prijavom i obrazloženjem teme. Tekst doktorske disertacije je pre stavljanja na uvid javnosti prošao detekciju plagijarizma i rad ne sadrži više od 20% preuzetog teksta.

Na osnovu svega izloženog Komisija jednoglasno predlaže Nastavno – naučnom veću Fakulteta za evropske pravno - političke studije u Novom Sadu, Univerziteta „Edukons“ da prihvati pozitivnu ocenu doktorske disertacije kandidata mr Milice Krulj Mladenović *Obim osiguravajućeg pokrića u obaveznom osiguranju od građanske odgovornosti automobilista* i odobri joj javnu odbranu.

POTPISI ČLANOVA KOMISIJE:

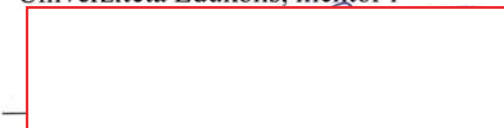
1. dr Stevan Šogorov,

Redovni profesor Fakulteta za evropske pravno-političke studije,
Univerziteta Edukons, predsednik Komisije



2. dr Ilija Babić,

Redovni profesor Fakulteta za evropske pravno-političke studije,
Univerziteta Edukons, mentor i



3. dr Jasna Pak, vanredni profesor Poslovnog fakulteta,

Univerziteta Singidunum, član Komisije.

