

штај. Т.зв. изведени губитак или изведена пропаст (constructive total loss, perte totale prèsumée) је предметом многобројног третирања поморскоправне теорије и тумачења судске праксе.

Додајемо на крају да је наш законодавац већ одредио претпоставке о пропасти брода у случају кад о њему нема вијести, као норму јавноправног значења, у Уредби о упису поморских бродова и чамаца у ФНРЈ, одредивши да се сматра да је брод пропао, ако је од пријема последње вијести о њему протекло три мјесеца — кад се ради о броду на механички погон, а 6 мјесеци — кад се ради о броду без механичког погона (чл. 19 — Сл. л. бр. 25/51).

8) *Закључак.* Поморско осигурање, уколико је скопчано с посебним приликама односа на мору, специфичне је природе и оправдано је да буде нормирано у склопу осталих института поморскоправних односа у јединственом зборнику поморскога права.

Напомена: Након Ослобођења донесена Уредба о осигурању путника на поморским бродовима од 27.III.1948 (Сл. л. бр. 27/48), допуњена Уредбом од 22.VII.1949 (Сл. л. бр. 63/49), с одговарајућом Уредбом за жељезнички (Сл. л. бр. 25/47) и ријечно пловидбени саобраћај у државној експлоатацији, сачињава засебну цјелину права личног осигурања у транспорту, које по својим карактеристикама стоји на прелазном ступњу од приватноправног на социјално осигурање.

Др. Владислав Брајковић

ОБАВЕЗНО ОСИГУРАЊЕ РОБЕ У НАШЕМ ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ТРАНСПОРТУ*

Огроман пораст саобраћаја и развој транспорта у XIX и XX веку изазвали су и велико повећање броја опасности и несрећних случајева у транспорту. Правила о одговорности возара, иако иначе строга, нису задовољавала све потребе; сигурност транспорта захтевала је бољу и комплетнију гаранџију. Као најбоља мера показало се осигурање, које је узимало различите видове. Час је то био пошљалац робе или путник који се осигуравао од несрећног случаја, час је то возар који се осигурава од грађанске одговорности. Ова последња врста осигурања нарочито је узела великог маха у току последњих тридесет година у области аутомобилског саобраћаја где је у многим земљама добила облик обавезног осигурања, па су пре рата били донети прописи и код нас о обавезном осигурању предузећа за превоз путника и робе моторним возилима.

(*) Корепферат читан на Петој интерфакултетској конференцији правних факултета ФНРЈ одржаној у Скопљу октобра 1953 године.

У низу тих мера за обезбеђење транспорта путем осигурања нарочито су значајне мере извршене код нас после рата увођењем обавезног осигурања путника у јавном саобраћају и обавезног осигурања поштиљака на железницама. Ово последње и чини предмет овог реферата. По својој концепцији и по својој техници посла ово обавезно осигурање поштиљака у железничком превозу је оригинална уставна нашег новог права која, као таква, нема преседана у иностраним законодавствима (1). Ово осигурање иде у ред оних обавезних осигурања где права и обавезе учесника у осигурању настају на основу самог закона, *ex lege*, иако се код нас понекад и оно посматра као врста уговорног осигурања. Уистину правна ситуација учесника у овом осигурању је врло слична ситуацији из уговорног осигурања, али га ипак треба разликовати од оних врста обавезног осигурања код нас где постоји само обавеза за закључење уговора о осигурању — као напр. код осигурања општенородне имовине од пожара, које је уствари уговорно осигурање.

Иако овај реферат има за задатак да осветли првенствено правну страну установе обавезног осигурања поштиљака на железницама, он нужно, по природи саме установе, додирује и друге моменте, у првом реду економске.

Почев од 1 јануара 1948 године све поштиљке које се предају на превоз нашим железницама обавезно су осигуране. Ово осигурање уведено је код нас и регулисано Уредбом о обавезном осигурању свих поштиљака које се предају на превоз југословенским државним железницама од 3 октобра 1947 године. Поштиљке су осигуране код Државног осигуравајућег завода. Сем случајева изричито изузетих Уредбом осигурање обухвата све штете на поштиљци и то за време док се она налази код железница, тј. од момента пријема поштиљке на превоз до њеног издавања. Изузеци од осигурања, пак, односе се, с једне стране, на случај природног калирања или квара робе, који није настао кривицом железница због непрописног дужег трајања превоза, и који се у техничком смислу речи и не може назвати штетом, а с друге стране на случајеве где је штета настала кривицом самог поштиљаоца (пропуст поштиљаоца, рђаво паковање, недовољна или погрешна декларација итд.) По Уредби Државни осигуравајући завод накнађује целу проузроковану штету. Завод је обавезан на накнаду увек ако је штета настала као непосредна последица саобраћајне несреће превозног средства, дејства елементарних сила, крађе дела или целе поштиљке, нестанка поштиљке и пожара, а ако је штета настала из неког другог узрока Завод је дужан штету накнадити само ако она износи више од 2% од вредности целе поштиљке.

(1) У Шпанији је 1928 године уведено обавезно осигурање само живе стоке која се превози железницом.

За ово осигурање Уредба предвиђа привремену премију у висини од 1,70% од износа возарине, с тим да од тога 1,20% плаћа пошиљалац заједно са возарином а остатак од 0,5% иде на терет железница. Уредба предвиђа да Министар финансија ФНРЈ може, у споразуму са Министром саобраћаја ФНРЈ, ову премију повећати или смањити. У циљу смањења штета у железничком превозу Уредба прописује да је један одређени део прихода из Фонда за превентивне мере Државни осигуравајући завод дужан уступити за награђивање оних железничких службеника који се нарочито истакну „у настојању око побољшања безбедности пошиљака при превозу, у савесном руковању и у спречавању настојања штете“ (чл. 6 Уредбе). Од осталих одредаба Уредбе важно је истаћи ону која предвиђа обавезу Државног осигуравајућег завода да исплати отштету у року од 30 дана од настанка штете, односно, ако се његова обавеза и обим отштете без његове кривице не може у том року утврдити, у року од 15 дана по утврђивању обима његове обавезе.

Ово осигурање, као што се из наслова Уредбе види, односи се само на пошиљке које се превозе железницом. Једним доцнијим споразумом између Државног осигуравајућег завода и нашег речног бродарства, ово осигурање проширено је под истим условима и на пошиљке које се превозе речним бродовима, а исти такав споразум Државни осигуравајући завод је направио и са неким камионским предузећима у НР Босни и Херцеговини.

II

Оно што нас у првом реду овде интересује јесте питање права и обавеза учесника у овом осигурању. По том питању код нас су се појавила два основна, различита мишљења:

Према једном мишљењу (2), које заступа Главна државна арбитража, и које је постало владајуће у пракси, правни односи између учесника овог осигурања су следећи: Корисник осигурања има право да накнаду за губитак или оштећење пошиљке захтева само непосредно од Државног осигуравајућег завода, и уколико би се радило о случају за који железница одговара. Он уопште нема права да тражи накнаду од железница, јер се осигурањем покрива сва штета која би настала на пошиљци за време превоза. Истиче се велика практична вредност овог решења, јер се ималац права из уговора о превозу обештећује од Завода уз минимум формалности. — С друге стране, сматра се да на Завод прелазе увек сва права на обештећење која осигураник има према железницама у вези са насталом штетом у границама висине накнаде. Државни осигуравајући завод,

(2) В. нарочито: Др. А. Голдштајн — О одговорности железнице за губитак и оштећење пошиљке — Архив за правне и друштвене науке бр. 2 из 1951 год.

дакле, има увек право регреса према железницама у случају да је до штете дошло њиховом кривицом. Истиче се да се овим потстичу железнице да број и обим обештећења сведу на најмању меру. — Укратко, односи између учесника овог осигурања били би следећи: корисник осигурања може захтевати накнаду штете само од Државног осигуравајућег завода, који може увек поставити регресни захтев према железницама у случају њихове одговорности за штету.

По другом гледишту, које је у нашој доктрини развио нарочито проф. Константиновић (3), односи у овом осигурању посматрају се на следећи начин:

Обавезно осигурање поштиљака састоји се уствари из два осигурања, што произилази из чињенице да премије осигурања плаћају и поштиљалац и југословенске железнице. Прво је *осигурање ствари*, којим се ствара однос између поштиљаоца и Завода и на основу кога поштиљалац стиче право да захтева од Завода исплату осигуране суме у случају штете на поштиљци, а друго је *осигурање од одговорности*, којим се ствара однос између железница и Завода, и на основу кога је он обавезан да покрије одговорност железница и накнади све штете за које би железница била одговорна према поштиљаоцу.

Поштиљачево право, по овом мишљењу, јесте да тражи накнаду штете како од Државног осигуравајућег завода, тако и од железнице, ако је она одговорна за штету, само не може тражити и од Завода и од железнице кумулативно. Он, дакле, има право избора од кога ће тражити накнаду. — Што се тиче регресног захтева Завода према железницама у случају кад су оне одговорне за штету, то право, по овом мишљењу, њему не припада, јер је он осигурач железница од одговорности, те је управо дужан да накнади штету за њих. Изузетак би претстављали само случајеви кад је штета проузрокована од стране железница *намерно или грубом непажњом*, који се случајеви не могу покрити осигурањем. Ово гледиште да Заводу припада право регреса само у случају зле намере и грубе непажње заступале су и неке републичке арбитраже (4).

Од ова два напред изнета схватања друго гледиште изгледа нам логичније и правно основаније. Учешће железница у плаћању премија могло би се оправдати само као осигурање од одговорности. Ако појемо од тога да постоји осигурање железница од одговорности онда се мора усвојити и поставка да Завод у случају исплате накнаде за штету нема право регреса према железницама, изузев уколико се ради о случајевима грубе непажње или долуса, — како је то скоро опште усвојено у савременој правној теорији. И схватање да корисник осигурања има право да свој оштетни захтев остварује по свом избору

(3) В. Облигационо право. — Општи део I (Према белешкама са предавања проф. М. Константиновића...), Београд, 1952, стр. 156 и след.

(4) В. и чланак: Dr. Vjekoslav Tomašić — O osiguranju robe predane željeznici na prijevoz — Zeleznice br. 10 iz 1952.

или од железница или од Завода само не кумулативно, јер се ради о имовинском осигурању — одговара данас, може се рећи општем ставу модерне правне теорије по тим проблемима. Иначе, схватање Главне државне арбитраже да корисник осигурања има право да тражи накнаду само од Завода — долази у сукоб са поставком тог схватања да Завод увек има право регреса према железници. Јер, на основу чега онда Завод стиче право регреса према железници, ако корисник осигурања нема право на накнаду од железнице. У суштини, и по овој теорији полази се од осигураниковог права према железници које прелази на Завод, само се осигуранику забрањује директно остварење овог права према железници, што се правно тешко може објаснити. Оштећеник не само да не губи ово право осигурања, него је напротив у правној теорији дуго вођена дискусија да ли да му се призна остваривање и једног и другог права кумулативно. Практични разлози на које се пракса позива, тј. лакше остваривање отштетног захтева према Заводу, који су иначе врло важни, не могу ипак бити разлог за укидање корисниковог права према железници — начелно, без обзира што ће се он у пракси редовно обраћати Заводу (5). Исто тако при чињеници осигурања железница од одговорности не може се признати Заводу право регреса из разлога потстицања пажње железница. То се може постићи и другим мерама, од којих је једну и сам законодавац предвидео — поменуто награђивање службеника железнице, који се истакну у спречавању штета.

Међутим, цела ова дискусија изгубила је сада делимично од свог практичног интереса. Решењем Министра финансија ФНРЈ, које је донето у сагласности са Претседником Савета за саобраћај и везе Владе ФНРЈ, од 28 маја 1952, укинута је плаћање премије од 0,50% од износа возарине од стране железница. Премиска стопа износи само 1,20% и наплаћује се само од пошиљаоца прирачунавањем возарини. На овај начин измењена је донекле и правна организација осигурања. Осигурање железница од грађанске одговорности, за које сматрамо да је раније постојало, престало је да постоји и сад смо у присуству само осигурања ствари односно робе у транспорту од стране пошиљаоца. Односи између Државног осигуравајућег завода и железница сад су друкчији. Завод отада има увек право регреса према железници, у случају кад је она одговорна за штету, без обзира да ли је до штете дошло из прости непажње или из грубе непажње или умишљаја. Овакав однос у погледу регреса одговара изнегом гледишту Главне државне арбитраже, које раније није имало оправдања. Међутим, оштећениково право избора да свој отштетни захтев

(5) Ову дискусију не треба бркати са дискусијом која се водила у извесним правима (француско, енглеско и др.) за признање оштећенику директног права према осигурачу, јер се тамо ради о случају кад је возар, а не оштећеник, осигуран (од одговорности), па се поставило питање да ли из тог осигурања треба и оштећенику признати директно право на накнаду према осигурачу.

остварује било према осигурачу, било према проузроковачу штете, мора се несумњиво признати, из раније наведених разлога. — Ово би била правна ситуација учесника обавезног осигурања поштиљака данас.

III

У вези са предлозима и дискусијом која се развила код нас о општој реорганизацији целог нашег осигурања уопште, појавила се и дискусија о потреби даљег постојања установе обавезног осигурања поштиљки у железничком транспорту, односно о реорганизацији овог осигурања ако се оно задржи(6). Ова дискусија водила се између привредника, стога су и разлози који су у њој изношени првенствено економске природе.

Износећи овде укратко те разлоге, на које је нужно осврнути се, на првом месту изнећемо аргументе који су навођени против даљег задржавања установе обавезног осигурања поштиљки на железницама код нас. Ово гледиште, узгред речено, заступали су неки претставници наших железница. Њихови главни аргументи за укидање обавезног осигурања поштиљки били би следећи:

Државни осигуравајући завод узима од привреде несразмерно високу премију која без разлога повећава продајну цену робе (7) за један релативно мали ризик. Наиме, виша сила сведена је данас у транспорту на врло узан обим, услед чега се Завод за претежни део штета регресира од железница. Цифре износа примљених од стране Завода на име осигурања и цифре исплаћених износа осигураницима и регресираних наплата од железница показују да је овде Завод остваривао једну замашну акумулацију и уствари поскупљивао возарске ставове при превозу железницама, и тиме упућивао поштиљаоце на коришћење других саобраћајних средстава. Затим, оваквим осигурањем какво је сад трошкови осигурања пребацују се са робе веће вредности на робу мање вредности, што није праведно решење, јер око 3/4 укупног превоза на железницама отпада на робу мање вредности која тешко подноси овај терет. Сем тога, садашњи начин осигурања без потребе повећава администрацију и ангажује у једној непотребној операцији знатан апарат. И Државни осигуравајући завод и железнице морају водити скоро исти административни поступак приликом расправљања отштетних захтева

(6) В. нарочито мишљења изнета у „Економској политици“ бр. 12, 13, 17 и 20 из 1952.

(7) Иако поштиљалац може бити и приватно лице, због великог значаја привредних организација цела се ова установа обавезног осигурања најчешће посматра са гледишта привредних организација као осигураника, и означава се као осигурање робе место осигурања поштиљака.

где је железница одговорна, а који чине већину. Дакле, Завод се у овом односу између привреде и железница намеће као сувишан и непотребан учесник. Обавезно осигурање, по овом мишљењу, показало се као административна мера којој нема места у нашим новим економским односима. Место оваквог обавезног осигурања предлаже се проширење одговорности железница и за случајеве за које оне сада не одговарају, тј. случајеве више силе, затим проширење одговорности до пуне вредности робе, с обзиром да према садашњим правилима о железничком превозу, железница у извесним случајевима накнађује штету само до одређеног износа.

Присталице задржања установе обавезног осигурања (у првом реду претставници нашег осигурања) одговарајући на предње разлоге дали су углавном следеће аргументе за одржање ове установе:

Због наслеђене заосталости нашег железничког система, оштећења у рату и других фактора, број губитака и оштећења робе на железницама код нас сразмерно је велики, те се питање осигурања оштрије поставља. Број случајева у којима железница не одговара доста је велики. Сем тога, одговорност железнице и онда кад накнађује штету ограничена је у погледу висине накнада на износе одређене плафоном према железничкој возарини. Затим, док је реализовање одштетног захтева према железници споро и компликовано, поступак ликвидирања штете код Државног осигуравајућег завода је брз, јер се не бави питањем кривице. Ово брзо ликвидирање штете убрзава и кретање обртних средстава, услед чега се смањује потреба за њиховим повећавањем. Административни трошкови Завода су минимални. Одговорност само железница за све ризике довела би до факултативног осигурања, које се показало много скупље и компликованије. Ако досадашњи износи наплаћених премија не стоје у сразмери са износима исплаћених отштета, то не значи да треба узинути обавезно осигурање, већ прекомерну акумулацију Завода смањити путем снижења премиске стопе и висину премије ускладити са потребама наше привреде. — Обавезно осигурање пошиљки на железницама, по овом мишљењу, претставља уопште велики успех наше социјалистичке државе и треба да буде проширено и на остале врсте транспорта код нас.

Поред изнетих мишљења у наведеној дискусији било је појединих предлога и ван директног учешћа у њој. Тако, извесни аутори истицали су могућност факултативног осигурања и осигурања само у оним случајевима кад железница по својим правилима не одговара за губитак или оштећење пошиљки.

Што се тиче самих привредних предузећа, чија роба долази у обзир за осигурање, њихов став се углавном своди на то да је обезбеђење пошиљака потребно, па било то проширењем железничке одговорности, било осигурањем, те и питање даљег постојања

обавезног осигурања зависи од тога како ће бити решено питање одговорности железница. У случају да железница прими на себе и ризике које је досад сносио само Државни осигуравајући завод и да пружи осигураницима могућност да брзо остварују своје отштетне захтеве учешће Завода указивало би се као непотребно (8).

IV

Као што се види, стојимо пред низом основних проблема у погледу обезбеђења робе у нашем железничком транспорту: да ли усвојити систем пуне железничке одговорности или систем осигурања, затим у случају усвајања система осигурања, да ли спровести обавезно или факултативно осигурање и како организовати усвојени облик осигурања.

У наведеној дискусији која се по тим питањима код нас водила оперисало се понекад истим чињеницама за доказивање супротних теза — тако напр. док једна страна тврди да је број случајева у којима железница не одговара у пракси мали, друга страна тврди да је он доста велики; једни тврде да су административни трошкови велики, други да су минимални и сл. Стога ћемо при расправљању горњих проблема користити изнете аргументе и постигнута искуства и у другим земљама, где су се скоро сва горња питања постављала у сличној форми.

Пре свега, да ли усвојити систем осигурања или систем *пуне железничке одговорности* који би обухватала све ризике који су обухваћени данас осигурањем. Овај последњи систем није спроведен нигде у свету, па је теже изводити закључке како би он функционисао у пракси. На први поглед изгледа да би он водио упрошћавању односа — појављују се само два учесника: пошљалац и железница — и у вези с тим и смањивању трошкова око обезбеђивања транспорта. Међутим, треба имати у виду да повећање железничке одговорности нужно води повећању железничке тарифе — што је, уствари, само у другом облику, појава премије, за чије укидање војују претставници железница сматрајући је непотребним теретом за привреду. Затим повећање одговорности железница повлачи и повећање железничког службеничког апарата за расправљање случајева накнаде на место Завода који је специјализован за овај посао и у пракси показао добре резултате. Није ли то уствари само преузимање једног новог посла од стране возара, различитог од његовог основног посла — превоза ствари и путника.

Али, што је још важније, искуство код нас и другде у свету показала су да се овде не би радило само о простом премештању

(8) В. напр. „Трговински преглед“, бр. 175 из 1953.

ризика. У пракси се показало да систем накнађивања штете путем осигурања, захваљујући неким економским законима осигурања, има низ преимуђства над накнађивањем од стране возара, у случају кад овај одговара. У првом реду осигурање показује предност у неку руку аутоматског функционисања, док је за дејство одговорности редовно нужна интервенција судије. Возар се увек спори, било у погледу признавања штете било у погледу њене висине, и привредници који су једна од парничних странака трпе од спорости наплате и трошкова поступка који су знатни. То је био разлог да се и у систему факултативног осигурања привредници у пракси осигурали за случајеве за које је железница по закону одговорна. И осигурање може без сумње дати места споровима, али силом ствари многи случајеви осигурања не дају места споровима. Одређеност ризика, максималне границе осигурања, одређеност обавезе осигураника итд. чине да и осигурач и осигураник знају унапред, може се рећи, тачан обим својих евентуалних облигација односно права. Тиме се стиче економска сигурност што је за привреду драгоцено. Терет ризика претставља за осигурача нормалан терет једног предузећа које је управо за то и основано да сноси те терете. Поступак ликвидације штете је много јевтинији и бржи. И као што је лепо примећено, за оштећеника је важније питање добијања накнаде него утврђивање одговорности. С друге стране, Државни осигуравајући завод суброгиран у правима оштећеника, као моћне организације лакше сноси недостатке при наплати од возара, него поједини оштећеници. — Истина, у дискусији код нас истакнуто је да се недостаци спорости наплате и великих трошкова при наплаћивању накнаде од возара могу избећи бољом организацијом, међутим опште искуство у свету показује другу слику.

Против система проширене железничке одговорности могло би се истаћи и то да би се на тај начин створиле неједнакости у нашем општем систему одговорности возара, као и разлике у упоређењу са међународним прописима и правима других земаља, што може да изазива у пракси потешкоће.

Најзад, у вези са питањем обима одговорности железница важно је овде да још напоменемо да ни последња редакција законских пројеката о железничком превозу чија је израда у току, не садржи прописе по којима би одговорност железница била проширена у односу на досадашња правила. Пројектовани прописи одговарају углавном садашњим правилима садржаним у Уредби о превозу путника, пртљага и робе на железницама од 18-III-1940, сем извесних нужних измена — напр. у Уредби је стајало да отштета не може прећи 500.— дин. по килограму бруто тежине робе која недостаје, док је у Нацрту та вредност одређена на 5.000.— дин. по килограму. Иначе,

познато је да прописи поменуте Уредбе који се сада примењују код нас као правна правила, одговарају међународним одредбама. По овом питању, садржаним код нас у Закону о међународној конвенцији о превозу робе на железницама од 2 октобра 1937.

V

Из овога што је напред речено излазило би да пут за обезбеђење робе у транспорту треба тражити у осигурању робе. Питање које се овде поставља на првом месту је питање усвајања *факултативног или обавезног осигурања*. У поменутој дискусији код нас о обавезном осигурању пошиљака, а и ван ње, истакнуто је да се због административних елемената обавезног осигурања с правом може поставити питање његове оправданости у једном економском систему где се економски путеви претпостављају административним — као што је сад случај код нас.

Питање избора између факултативног и обавезног осигурања, као што је познато, било је увелико предмет расправљања у правној науци и науци о осигурању, и његово расправљање изнело је на видело низ преимућстава обавезног осигурања, односно низ недостатака факултативног осигурања. Ти недостаци изнети су углавном и код нас у поменутој дискусији и ми ћемо их овде укратко изложити:

Факултативно осигурање је много скупље за осигуранике од обавезног. Оно изискује знатне трошкове око аквизиције, евиденције и наплате премије, што је скопчано са повећањем кадрова. Оно представља, затим, компликовани систем разних врста осигурања, разних премија и ликвидација штета, затим стално обнављање осигурања и мењање услова и сл., што све утиче на поскупљивање осигурања и на крају на цену робе. Најзад, оно би довело код нас до тога да многа предузећа за дуже време не би осигурала своје пошиљке. То би такође имало за последицу високе премије с обзиром на мањи број осигураника. С друге стране, то би довело не само до већих губитака у привреди у случајевима кад возар не одговара, него и у случају остваривања отштетног захтева према возару до ангажовања средстава за вођење спора уместо у корисније сврхе, или до немања средстава док се не оствари отштетни захтев, што би увелико кочило рад предузећа и приморавало их на тражење кредита. То би уносило поремећај у нашу кредитну политику и план кредитирања наше привреде.

У вези са овим, овде треба приметити да је ово последње управо и било главни разлог за увођење обавезног осигурања пошиљки

код нас. У периоду административног управљања нашом привредом кредитирање привреде било је строго планирано. Да у случају губитка предузећа због оштећења или пропасти робе за време транспорта, предузеће не би било упућено на тражење кредита мимо предвиђеног плана и тиме реметило план кредитирања, сматрало се је да је боље да оно тај губитак накнађује путем осигурања, при чему је и осигурачу прописан један релативно кратак рок у коме је дужан обештетити оштећеника.

Насупрот наведеним недостацима факултативног осигурања обавезно осигурање води ка упрошћавању и појевтињавању целог поступка. Нарочито генерализацијом осигурања и у вези с тим обухватањем великог броја осигураника у осигурању постиже се да је премија осигурања нужно мала и да је осигурање врло јевтино, што треба да представља једну од главних тежњи у области осигурања, и што у овом случају значи да осигурање не утиче много на повећање цене робе.

Због великих преимућстава обавезног осигурања велика већина аутора који су се бавили овим питањем, сматра да га треба завести свуда где се ради о једној активности која собом редовно носи опасност за заједницу, за један шири круг лица односно ствари, где постоји, дакле, један одређенији и важнији извор грађанске одговорности. У пракси оно се стварно и среће у најразличнијим грамама активности.

Приговор да обавезно осигурање због својих административних елемената не одговара нашим новим привредним односима и да спречава слободу делатности привредних организација мора се одбацити. На тај приговор треба приметити да ће без обавезног осигурања оштећеник често остати без накнаде, мораће сам да сноси штетне последице, што ће имати за резултат материјалну несигурност која стварно спутава његову делатност. Обавезно осигурање пружајући у одређеној мери материјалну сигурност у погледу накнаде штете уствари гарантује слободу делања привредних организација. Сем тога, спречавање губитака и пропасти појединих предузећа у општем је интересу. Познати су уосталом велики резултати обавезног осигурања у области социјалног осигурања. И у многим капиталистичким земљама, у области транспортног осигурања све се више истичу идеје о увођењу обавезног осигурања. Тим пре оно треба да буде усвојено у нашем друштвеном систему, јер оно претставља социјализацију ризика и одговора духу нашег правног и друштвеног поретка. И као што је и код нас истакнуто, обавезно осигурање насупрот админи-

стративном обележју има много преимућстава која га оправдавају и данас(9).

VI

Ставши на гледиште да установу обавезног осигурања у железничком транспорту треба задржати, прелазимо на питање како *организовати то осигурање*. Да ли евентуално његова садашња правна организација одговара нашим потребама. У том погледу ми бисмо истакли на првом месту неколико важнијих проблема.

У предлозима о реорганизацији нашег осигурања у железничком транспорту истакнута је и могућност *ограничавања осигурања само на оне ризике, за које железница није одговорна*. У овом случају осигурање би имало само допунску улогу. У пракси, где постоји овакво осигурање (на бази факултативности) оно се показало доста незгодним за оштећеника: он се често због штете настале услед истог штетног догађаја мора обраћати и осигуравајућем друштву и железници, с обзиром на ограничење одговорности железнице у погледу висине штете, што је много неповољније него кад свој отштетни захтев остварује одједном и само према једној странци. Затим, често је спорно да ли је извесна штета настала услед више силе или кривицом железнице итд. Зато се осигурање којим би били обухваћени сви ризици сматра као много погодније за привреднике, који је систем управо код нас и спроведен у области осигурања пошиљки на железницама.

Ми бисмо у овај одељак ставили још два питања која иако нису директно постављена у поменутој дискусији могу да се доведу у везу са извесним истакнутим предлозима. Једно је од њих питање *ко треба да буде носилац обавезног осигурања робе*: да ли Друштво осигуравајућег завода или можда саме железнице. Ово питање се поставља зато што постоје нејасни предлози неких наших привредника да ово обавезно осигурање врше железнице, што се донекле приближава и предлогу наших железница о проширењу одговорности железница, а и зато што су се у неким страним правима појавили предлози да осигурање железничког транспорта треба да врше саме железнице. Тако напр. француски аутор Ripert предлагао је да осигурање железничког превоза врше железничке компаније. Према том предлогу пошиљалац робе би бирао између редовне тарифе и тарифе са премијом која носи осигурање које би он сам утврдио. Овај предлог да возар буде осигурач није нашао приста-

(9) В. Антоније Тасић — Основи осигурања. Београд, 1952, стр. 72.

лице ни у теорији ни у пракси. И збиља, зашто посао осигурања поверавати као споредан посао предузећу које има сасвим други задатак, кад постоје зато специјализована предузећа. Да напоменемо да је у Француској за време Првог светског рата било заведено осигурање поштиљака код железница, јер је због ненормалних ратних прилика одговорност железница за штете при превозу била осетно смањена. Да би се одговорило потребама привреде за сигурношћу транспорта било је уведено осигурање робе (факултативно) код самих железничких компанија. Уз уплаћивање одређене премије од стране поштиљаоца железница је губила привилегију „неодговорности“ и одговарала је по редовним правилима о одговорности возара, тј. по правилима по којима би одговарала да није било ратног стања. Овај систем осигурања по неким оценама у пракси је врло рђаво функционисао (10). — Остало би, дакле, да носилац овог осигурања треба да буде осигуравајући завод, као што је то и сад.

Друго једно важно питање које се овде поставља јесте питање да ли то обавезно осигурање треба да буде као и сад само обавезно осигурање поштиљки од стране поштиљаоца, или је потребно да се и железнице осигурају од одговорности, као што је то било раније. Ово тим пре што је до укидања премије коју су плаћале железнице изгледа дошло због праксе Државне арбитраже у погледу признања права регреса Државном осигуравајућем заводу према железницама. Разлози увођења уопште осигурања од одговорности углавном се свode на следеће: оно, с једне стране, обезбеђује оштећенику накнаду, отклањајући од њега опасност да му штета не буде накнађена због штетникове инсолвенције; с друге стране, оно штити штетника од могуће материјалне пропасти, отклањајући од њега опасност да буде материјално руиниран због величине штете која је проишла из његове дозвољене активности (11).

Ј обзиром на економску моћ наших железница ови разлози не долазе у обзир: не постоји опасност да оштећеник неће бити обештећен, нити опасност материјалног руинирања железница због плаћања накнаде. Ствар је самих железница да испитају да ли имају корист од оваквог осигурања, али не постоји потреба за увођењем обавезног осигурања железница од одговорности. У сваком случају, као што је то код нас већ раније истакнуто, обавезно осигурање од одговорности не треба да буде извор добити за осигурача, оно треба да има карактер узајамног осигурања, те према томе оно не може бити извор губитка ни за осигураника (12).

С друге стране, с обзиром на слабију финансиску моћ других возара код нас, разлози о увођењу обавезног осигурања од одговор-

(10) В. на пр. Alfred Loniewski — Assurance et responsabilité en matière de transport — These, Paris, 1926, p. 38.

(11) и (12) В. Михаило Константиновић — Основ одговорности за проузроковању штету — Архив за правне и друштвене науке, бр. 3 из 1952.

ности добијају своју важност и можда за ове возаре постоји потреба за овим осигурањем. И као што смо раније већ поменули неке од тих возарских организација саме су увеле ово осигурање споразумно са Државним осигуравајућим заводом (речно бродарство, нека камионска предузећа) али укидањем плаћање премије од стране железница престало је наплаћивање премије и од стране ових возара, а тиме и њихово осигурање од одговорности.

Само, пак, питање добрих и рђавих страна обавезног осигурања од одговорности овде нисмо додиривали, јер је оно већ доста расправљано у правној теорији и осигурање од одговорности се већ афирмисало као корисна установа.

VII

Предња разматрања довела су нас до закључка да досадашњи облик осигурања пошиљки на железницама у основи одговара потребама наше привреде. Сем наведених проблема, чије смо расправљање ставили у први ред, постоји још и низ других питања, посебно на пољу организације и технике обавезног осигурања пошиљки, у облику какво оно данас функционише. Од питања те врсте која су истакнута у наведеној дискусији о обавезном осигурању или су се иначе поставила у пракси нама изгледају најважнија два следећа питања:

Прво, питање одмеравање премије — да ли премију треба одређивати према возарини, како се то сад поступа, или према вредности ствари (пошиљке), што је редовно правило у области осигурања ствари. Одређивање премије према возарини уствари значи одређивање према тежини робе и дистанци која има да се пређе. Како тежина робе није критеријум за њену вредност, излази као што је већ раније речено — да се код таквог одмеравања премије терет премије скупље робе пребацује на робу мање вредности. Међутим, треба приметити, као што је и у дискусији поводом тог питања истакнуто, да и обрачун премије на основу декларисане вредности робе, иако исправнији, има својих недостатака. Он је много компликованији па према томе и скупљи. Он захтева разврставање робе у групе према опасности, урачунавање елемента дистанце, посебно евидентирање од стране возара који премију наплаћује итд., што изазива спорост у израчунавању и наплати. Тога свега нема у садашњем систему обрачунавања, где је одређивање премије врло једноставно и наплаћивање се врши аутоматски са ценом превоза, без икаквих трошкова и компликација. Стварно, ако хоће да се постигне користан резултат код транспортног осигурања закључивање осигурања не треба да узме више времена него и само закључивање уговора о транспорту, што је код нас постигнуто садашњим на-

чином обрачуна премије. На приговор да се тиме пребацује терет на робу мање вредности може се приметити да окупљање великог броја осигураника услед обавезности осигурања доводи до тога да је премија врло ниска (а можда постоји могућност и за увођење ниже премије од садашње), због чега и терет који се пребацује на јевтинију робу није велики. Уосталом, да приметимо, и у садашњем начину израчунавања премије ипак је донекле спроведена диференцијација робе по вредности, јер железница при примењивању тарифе води рачуна о вредности робе и примењује друкчији став на робу мање вредности, што се опет одражава на премији која се одређује према возарини. — У обавезном осигурању, иначе, критеријуми могу бити и друкчији него у добровољном.

Друго је питање франшизе од 2% од вредности пошиљке, која је уведена за неке ризике. Ово је по врсти тзв. интегрална франшиза где се накнађује цела штета ако премаша одређени проценат. Франшизе су стварно уобичајене у транспортном осигурању, специјално код поморског транспорта робе. Међутим, код нас је примењено да франшиза овде нема оправдање, што је, мислимо, исправно. Она је неправедна јер осигурач тиме свађује на терет осигураника штету за коју он није крив (јер кад је крив он уопште нема права на накнаду) и упуђује га у случају таквих штета на железницу, где је поступак наплате спорији и компликованији. Иако на први поглед износ од 2% од вредности пошиљке не претставља знатну вредност, може ипак бити од значаја за оштећеника у случају транспорта великих количина робе веће вредности и осигураник има интереса за његову бржу наплату. У пракси је последица ове франшизе била та да је оштећеник увек настојао да се констатује да је губитак већи од 2%, тако да је Државни осигуравајући завод често плаћао више него што је штета стварно износила. Стога би било целисходније и за ове случајеве обвезати Завод, коме остаје право регреса према проузроковачу штете.

Најзад, поред ових проблема, ми бисмо се осврнули на још једну ствар која не претставља правни проблем а која омета правилно функционисање обавезног осигурања пошиљака. То је питање непотпуности садашњих прописа о обавезном осигурању пошиљака. Наша арбитражна пракса већ је имала прилике да решава о низу проблема који су се ту појавили: о питању на које се све пошиљке осигурање односи (питање простирања обавезног осигурања на експресне пошиљке, на пртљак итд.), о питању начина доказивања штете, времена трајања осигурања итд. Сва ова питања захтевају да буду регулисана прописима, као и низ других, нарочито питања ближег одређивања ризика, питање дужности учесника у осигурању као и железница кад наступи штета — што је било предвиђено да се регулише накнадним прописима, који досад нису донети, — затим питања у вези са одређивањем висине накнаде штете, питања рокова

за остваривања одређених права итд. — Решавање свих ових питања није тешко кад се заузме став по основним проблемима.

VIII

Покушали смо да изнесемо важнија и интересантија питања која су се у пракси поставила у области обавезног осигурања поштиљака на железницама. Расматрање тих питања довело нас је до закључка да наш садашњи систем овог осигурања, иако настао у периоду административног управљања нашом привредом, по својој концепцији одговара и потребама наше привреде данас и нашем правном поретку уопште. Тај систем обавезног осигурања робе има, мислимо, све услове да буде проширен и на друге гране транспорта, у првом реду копненог (у поморском транспорту долази у обзир само унутрашњи превоз), где су га нека возарска предузећа већ и сама увела. Могућност његовог проширења, и на остала државна (сада друштвена) саобраћајна средства већ је предвиђена и самим прописима којима је оно спроведено у железничком транспорту. У техници и организацији садашњег система намећу се извесне реформе и допуне, посебно детаљније регулисање извесних питања од стране законодавца, да би се потпуније задовољиле потребе обезбеђења робе од губитака и оштећења у нашем транспорту. — Иначе, уопште узев, обавезно осигурање поштиљака на железницама претставља једну лепу тековину нашег новог, социјалистичког права.

Др Владимир Капор

SUPERFICIES SOLO CEDIT

Познати римски правни принцип „*superficies solo cedit*“ (1), реципиран у многим буржоаским грађанским законцима (2), извирао је, теоретски посматрано, из две основне поставке римског права. Његов посредан извор било је римско схватање својине као апсолутног права, по коме је сопственик имао овлашћења на неограничени *usus, fructus* и *abusus* својих ствари (3), односно, негативно одре-

(1) Алудију на постојање тога правила налазимо у делима Сенеке, али је оно првипут јасно формулисано у Гајевим Институцијама (2,73).

(2) И поред постојања различитих схватања о суштини права својине у случајевима акцесије, при чему се, углавном, искристалисало германско схватање дистинктивне својине, средњовековно схватање подељене својине и схватање римског права о могућности стварних права над туђим стварима, правило „*superficies solo cedit*“ заступљено је у Code civil (чл. 552), Немачком BGB (чл. 946), Шварцајском грађанском законнику (чл. 667), аустриском BGB (чл. 417—419), Српском грађанском законнику (чл. 277—279) и др.

(3) Слобода употребе, коришћења и располагања својим стварима у римском праву је ишла тако далеко да је као правно правило важило: *nemo damnus facit nisi qui id fecit, quod facere ius non habet* (D 50, 17, 151). Тек је у средњовековној доктрини из разбацаних и непрецизних римских фрагмената (D. 39, 3, 1, 12; 39, 2, 5; 39, 2, 9 seq.) створен почетак науке о шикани.