

ОДГОВОРНОСТ ВЛАСНИКА АУТОМОБИЛА. — БЕСПЛАТАН ПРЕВОЗ И ОДГОВОРНОСТ. — ПРЕУЗИМАЊЕ РИЗИКА

„Камионом једног државног предузећа возио се тужилац као путник који је платио возарину, али се на путу камион преврнуо и тужилац задобио тешке повреде. Окружни суд, коме је поднета тужба за накнаду штете, удовољио је тужбеном захтеву и осудио државно предузеће и шофера да тужиоцу солидарно накнаде штету. Врховни суд НРС, који је решавао по жалби тужене странке, потврдио је првостепену пресуду у погледу друготуженика шофера, а у погледу првотуженог предузећа преиначио је првостепену пресуду и одбио тужбени захтев.

„Врховни суд ФНРЈ, решавајући о захтеву за заштиту законитости Јавног тужиоца ФНРЈ, усвојио је захтев и поништио пресуду Врховног суда НР у делу диспозитива којим је одбијен тужбени захтев у погледу првотуженика-предузећа, као и пресуду Окружног суда у делу којим је првотуженик обавезан да плати штету, па је цео предмет упућен првостепеном суду на поновну расправу и одлуку. Врховни суд ФНРЈ дао је ове разлоге:

„Поступак судова је непотпун и мањкав. Судови нису рашчистили и утврдили чињеницу да ли се тужилац камионом туженог предузећа повезао само случајно или као редовним и обичајним превозним средством тога краја, а с обзиром на тадашње несређене транспортне прилике. Из података у списима произилази да је тужилац-оштећеник за превоз платио одређену суму новаца шоферу и да су се у таквим случајевима камионом возила и друга приватна лица. На основу ових, ма да и непотпуно утврђених чињеница, не би се могло рећи да је штета наступила кривицом оштећеника, тј. да се он превозио на своју опасност и ризик.

„Пракса судова усвојила је правно правило, према коме предузећа, удружења и лица чија делатност ствара повишену опасност за околину, одговарају за штету која је услед тога настала, уколико не докажу да је штета наступила вишом силом или кривицом самог оштећеника. Према томе, правилан одговор на питање да ли и колико је тужено предузеће одговорно за насталу штету могућ је само у перспективи оваквог правног схватања.

„С тим у вези треба утврдити чињеницу да ли се друготужени шофер има сматрати лицем из чл. 10 Закона о државним службеницима, па према резултату оценити да ли има или нема места примени чл. 40 Закона о државним службеницима у конкретном случају.“

(Решење Врховног суда ФНРЈ Гз-25/48 од 31 маја 1948 објављено у „Збирци одлука врховних судова“, I, Београд, 1952, бр. 131, стр. 147/148).

У овом случају појављује се неколико питања из области одговорности за штету од опасних ствари.

1. — Код нас је у пракси чврсто постављено правило да предузећа, удружења и лица чија делатност ствара повишену опасност за околину, одговарају за штету која је услед тога настала, уколико

не докажу да је штета наступила вишом силом, кривицом оштећеника или кривицом трећег лица. За настајање одговорности власника опасних ствари уопште се не тражи његова кривица. Одговорност власника опасних ствари не заснива се на кривици, већ на створеном ризику. Према овом схватању, за настајање одговорности сопственика опасне ствари којом је оштећено нечије добро (личност или имовина), довољан је сам факт наступања штете и постојање узрочне везе између штете и догађаја у коме је опасна ствар материјално учествовала. Овакво схватање потпуно одговара савременим потребама, пошто је у највећем броју случајева штета насталих од опасних ствари немогуће доказати кривицу власника, а те кривице врло често и нема.

2. — Објективна одговорност власника кола не искључује одговорност шофера. Истина је да се предузеће као власник камиона не може ослободити одговорности ни у случају да се утврди кривица шофера. Оштећено лице има право увек да тражи накнаду од власника и овај ће бити дужан да сву штету накнади. Међутим, оштећени може тражити накнаду и од шофера, само по другом основу. Правило је да поред власника ствари и солидарно са њим може одговарати и лице које је у његовој служби и коме је опасна ствар поверена на руковање, али само у случају ако је то лице криво што се штета догодила. Његова одговорност се оснива на кривици која се у неким правима претпоставља.

Зато је без значаја да ли се шофер има сматрати службеником у смислу Закона о државним службеницима или не. Одговорност предузећа није заснована на правилу да држава јемчи за накнаду штете коју проузрокују њени службеници, него на начелу одговорности власника опасних ствари за штету која буде од њих потекла.

3. — Однос предузећа-власника камиона и шофера је однос неправе солидарности. И предузеће и шофер одговарају оштећеном лицу за исту тражбину, само по разним основама: предузеће објективно, а шофер само у случају ако је крив што се штета догодила. То практично значи да оба одговорника остају у обавези према оштећеном све до тренутка коначне исплате накнаде.

После извршене накнаде, ако је предузеће накнадило штету оштећеном а утврђено је да се штета догодила кривицом шофера, предузеће има право да се регресира од шофера у висини оне суме коју је исплатило оштећеноме. Међутим, уколико је шофер, чијом је кривицом штета настала, исплатио накнаду оштећеном, он нема право регреса према предузећу, пошто до штете не би дошло без кривице шоферове, који треба да сноси последице своје кривице, сагласно општем принципу одговорности.

4. — Указујући на недостатке у поступку судова Врховни суд ФНРЈ указује на то да није утврђено да ли се оштећени превозио

камионом предузећа као редовним и уобичајеним превозним средством тога краја, или је тај превоз био само случајан. Он указује, затим, на то да је оштећеник платио сређењу суму шоферу и да су се камионом возила и друга приватна лица. Из тога суд закључује да се не би могло рећи „да је штета наступила кривицом оштећеника, тј. да се он превозио на своју опасност и ризик.“

Приметимо узгред и одмах да није исто претрпети штету при превозу својом сопственом кривицом и преузети ризик евентуалне штете. Истина, и у једном и другом случају одговорност власника и возача за штету су искључене. Али, у првом случају одговорност власника и возача искључене су кривицом оштећеника, а у другом случају њихове одговорности нису искључене кривицом оштећеника, које и нема, него тиме што се по једној теорији претпоставља да сваки који улази у кола да се бесплатно превезе самим тим што не плаћа ништа за превоз, одриче се да тражи накнаду за евентуалну штету од власника возила и возача. По тој теорији сматра се да бесплатни превоз повлачи за собом преузимање ризика превоза од стране лица које се превози. Ту је искључена свака идеја кривице, те се ми нећемо задржавати на овом неисправном изједначењу кривице оштећеникове и преузимања ризика са његове стране. Ми ћемо се задржати само на овом последњем.

Из наведеног места образложења излази да онај који се бесплатно превози туђим колима, превози се „на своју опасност и ризик“, те нема право да захтева никакву накнаду ни од власника ни од возача. Пристајањем на бесплатан превоз он је преузео на себе ризик таквог превоза.

Ово питање „преузимања ризика“ је одавно предмет дискусије међу правним теоретичарима. (В. Esmein: „L'idée d'acceptation des risques en matière de responsabilité civile“ — *Revue internationale de droit comparé*, octobre—décembre, 1952. p. 683—691). Чињеница да се бесплатни превоз најчешће врши у интересу оштећеног, навела је многе да сматрају да је оштећени који се превози бесплатно пристао на ризик таквог превоза, и да је због тога у случају да му се штета догоди власник кола потпуно ослобођен одговорности. У искључењу одговорности власника иде се чак дотле да се он ослобађа одговорности и онда кад је крив за штету, изузев тешке кривице. Постоји и једна пресуда француског Касационог суда од 15 октобра 1940 (објављена у *Gazette du Palais* 1940. 2. 275) која се изјашњава у том смислу.

Међутим, већина аутора изјашњава се против овог схватања о преузимању ризика. — Проф. Луј Жосран га сматра „потпуно вештачком конструкцијом. Јер, када би путник препостављао да ће при превозу претрпети штету која му се неће накнадити, он би, без сумње, бесплатном превозу претпоставио плаћени или би једно-

ставно одустао од превоза.” (B. L. Josserand; „Le transport bénévole et la responsabilité des accidents d’automobile”, Dalloz Hebd. 1926, p. 12.) — Проф. Есмен, анализирајући француску судску праксу и мишљења која су преовладала у њој, такође долази до закључка да код бесплатног превоза „постоји преузимање ризика са дејством које је ограничено искључењем претпоставке кривице“ (ор. cit. p. 689). Другим речима, оштећеник и при бесплатном превозу има право на накнаду, али он мора доказати кривицу возача, пошто се она не претпоставља у случају бесплатног превоза. Утолико, и само у толико је положај оштећеника гори него у случају плаћеног превоза. Дајући разлоге оваквом закључку, проф. Есмен каже, између осталог: „Исто је тако неправедно претворити добротинитеља у осигураоца, као што је неприлично поставити такав захтев према жртви несреће” (ор. cit. p. 689).

Данас у правној теорији преовлађује мишљење да оштећеник при бесплатном превозу има право на накнаду штете коју је приликом вожње претрпео, али под редовним условима одговорности, тј. ако докаже да се штета догодила возачевом кривицом. Према томе, бесплатни превоз дејствује на смањење одговорности власника возила утолико што постојање његове одговорности доводи у зависност од постојања кривице возача, коју сам оштећеник треба да доказује по принципима субјективне одговорности. — У том смислу се изјашњава и француска судска пракса у случајевима штете настале при бесплатном превозу. Француски судови сматрају да се ови случајеви не могу решавати на основу чл. 1384, ст. 1, C. civ., то ће рећи на основу објективне одговорности власника, него на основу доказане кривице возача. У вези са тим, у једној одлуци француског Касационог суда од 4 јануара 1933 (објављеној у Gazette du Palais 1933. 1. 587) истиче се да „оштећени не може унапред да се одрекне права на накнаду штете која је последица деликта”.

Међутим ако се бесплатни превоз врши у интересу власника или држаоца кола, ништа се не мења у правилима о одговорности власника и возача. У том случају они одговарају по општим правилима одговорности за штету која потиче од опасних ствари. Напр.: ако је шофер повезао лекара у интересу власника кола, па се успут догоди несрећа у којој лекар претрпи штету, одговараће власник по начелу објективне одговорности, а шофер само ако је крив.

Према томе, идеју о пристајању путника на опасност и ризик код бесплатног превоза треба одбацити као нетачну и неправичну. Бесплатан превоз, па и кад се врши у искључивом интересу путника, не треба да лиши путника права на накнаду штете коју би при превозу претрпео. Правило је да сваки треба да накнади штету коју је проузроковао својом кривицом. Нема разлога да се то правило не примени и на возача који би својом кривицом нанео штету лицу

које је превозио бесплатно. Само би требало да то лице докаже да је возач крив, бар у случају ако ни возач ни сопственик нису заинтересовани да се превоз изврши. И само утолико би бесплатан превоз повлачио за собом одступање од правила о одговорности за штету проузроковану од аутомобила. и уопште од опасних ствари.

Марија Тороман

ПОВЕЋАЊЕ РЕНТЕ ЗБОГ ПОВЕЋАЊА НЕСПОСОБНОСТИ. — КЛАУЗУЛА REBUS SIC STANTIBUS И РЕНТА ДОСУЂЕНА ЗБОГ ТЕЛЕСНЕ ПОВРЕДЕ

„Пресудом Пл. 1498/35 обвезане су тужене Државне железнице да плаћају тужиљи 300 дин. месечно на име накнаде штете услед умањења радне способности тужиље кривицом туженика. Тужиља је тражила повишење месечне накнаде по том основу што је у међувремену повећан степен умањења радне способности и што је живот постао скупљи. Суд првог степена је уважио тужбени захтев и обвезао туженика да плаћа месечно 1.200 динара.

„По жалби туженика Врховни је суд потврдио првостепену пресуду из ових разлога:

„Првостепеном пресудом досуђена односно повишена рента претставља накнаду за изгубљену привредну радну способност тужиље, коју је скривила жељезница. Зато што је, уопште узев, радна способност подложна променама, накнада штете се даје у виду ренте, по правилу, а изузетно у једном износу за свагда. С друге стране, пошто репарација штете има своју садржину у враћању ствари у првобитно стање, у случају немогућности таквог враћања у првобитно стање, накнада у новцу претставља само еквивалент накнаде такве штете.

„У конкретном случају настале су извесне промене и у привредно-радној способности тужиље и у економским приликама (однос вредности новца и робе) тако да је раније досуђена висина ренте престала да буде еквивалент учињене штете и то на штету тужиље, те је суд првог степена правичном применом закона нашао да има основа да се раније досуђена рента повиси.

„Жалбе су неосноване и у погледу износа повишења јер је суд првог степена, с обзиром на степен умањења радне способности и измењени однос вредности привређивања и вредности животних потреба, слободном оценом правилно нашао да је садашњи еквивалент оштећења једнак износу месечне минималне ренте од 1.200 динара.

„Врховни суд је, по жалбама, преиначио првостепену пресуду само у погледу рока плаћања у досуђеном износу и то управо зато што су околности које служе за основ плаћању месечних рата променљиве, тако да и сада досуђени износ има да се плаћа не до смрти тужиље, него док не буду учињене околности услед којих се право на ренту губи или чак износ мења.”