

ОДГОВОРНОСТ ЖЕЛЕЗНИЧЕ ЗА КРАЂУ РОБЕ ПРИМЉЕНЕ НА ПРЕВОЗ

1. Једним закључком Главне државне арбитраже укинута је одлука којом је републичка арбитража одбила регресни захтев Државног осигуравајућег завода према железници за суму исплаћену оштећенику на име накнаде штете за робу која је покрадена у току превоза. Своју одлуку републичка арбитража била је мотивисала тиме да крађа коју трећа лица почине за време превоза над превоженом робом, претставља вишу силу, тј. случај који ослобађа железницу од одговорности за накнаду штете.

Главна државна арбитража је укинула одлуку републичке арбитраже пошто је ова неправилно оквалификовала крађу као један од случајева више силе. У образложењу се каже:

„Према општим начелима транспортног права железница одговара за насталу штету због потпуног или делимичног губитка или оштећења робе све до њезиног издавања. Од ове одговорности железница се ослобађа међу осталим и због случаја више силе, тј. због околности које железница није могла да предвиди или избегне, односно чије последице није била у стању да отклони. Да би се железница могла ослободити одговорности потребно је да докаже: а) да узрок догађаја лежи ван погона транспорта; б) да је догађај непредвидив и изванредан; и в) да се догађај и његове штетне последице не могу отклонити.

„У поступку железница је правоснажном одлуком Окружног суда доказала да су крађу извршила лица ван њеног погона. Међутим, ова чињеница није довољна да се железница ослободи одговорности. Крађа није догађај који је непредвидив и изванредан, а нити је то догађај чије се штетне последице не могу спречити иако су је починиле особе које нису службеници железнице. Ослобођењем железнице од одговорности за губитке и поверене јој робе у случају регресног захтева осигуратеља, железница би изгубила интерес за чување и предузимање мера да се спрече крађе и отклоне редовне опасности којима је роба за време превоза изложена. У крађи се не стичу све околности које су потребне да се железница ослободи одговорности за накнаду штете настале крађом робе која јој је предана на превоз“.

(Закључак Главне државне арбитраже ГС 1281/53 од 2 октобра 1953 године, објављен у *Билтену Главне државне арбитраже*, год. V, број 10, од октобра 1953).

Становиште изражено у образложењу Главне државне арбитраже, по питању одговорности железнице за крађу робе, несумњиво је исправно. Ово питање доста широко је расправљано у правној литератури, а истовремено је престављало и предмет многих судских и арбитражних одлука. Но, важност заузимања јединственог става

у нашој судској и арбитражној пракси по питању одговорности возара уопште, а железнице посебно, захтева нешто детаљније разматрање овог питања.

2. У савременом транспортном праву, па и у нашем праву, опште је усвојено правило да возар одговара за оштећење или пропаст робе примљене на превоз, као и за закашњење при извршењу уговореног превоза. Возар је приликом закључења уговора о превозу преузео на себе обавезу да примљену робу превезе у одређеном року и да је неоштећену преда дестинатеру. Самим тим возар је на себе примио и обавезу да поверену му робу чува и да са њом поступа са највећом пажњом. У овом погледу његова одговорност често се изједначава са одговорношћу складиштара или хотелијера за ствари које су предате на чување. Поједини закони садрже и изричите прописе у овом смислу, као на пример француски Code civil у чл. 1782. Сматра се у принципу да је самим моментом наступања штете ангажована одговорност возара, без обзира да ли је штета настала личном радњом или кривицом возара, лица у његовој служби или трећих лица.

3. Од одговорности која му је наложена уговором о превозу возар се може ослободити само у изузетним, законом одређеним случајевима. Тако, по чл. 98 и 103 Француског трговинског законика, возар се ослобађа од одговорности у случају ако је штета настала услед сопствених мана робе или услед више силе. Члан. 395 Аустријског трговинског законика предвиђа ослобођење возара од одговорности у случају више силе, као и у случају штете настале услед природних својстава робе или недостатака у паковању који се споља не могу приметити. Швајцарски законик о облигацијама у чл. 500 прописује следеће: „Ако роба пропада или се оштети, возар дугује читаву њену вредност, осим ако докаже да губитак или оштећење потиче било из саме природе превожене ствари, било из догађаја више силе, било из кривице која се може приписати пошиљаоцу или дестинатеру, било из инструкција датих од стране једног или другог“. По § 429 Немачког трговинског законика: „Возар јемчи за штету која настане услед пропасти или оштећења ствари у времену од пријема на превоз до испоруке или услед пропуштања рока за испоруку, осим ако је пропаст, оштећење или закашњење настало услед околности које се брижљивошћу уредног возара не би могле отклонити“.

Међународна конвенција о железничком промету од 23 октобра 1924 године предвиђа у члану 27, § 2 да ће железница бити „ослобођена од ове одговорности, у случају потпуног или делимичног губитка или оштећења робе, ако докаже да је штета проузрокована кривицом имаоца права, његовим налогом који не проистиче из кривице железнице, сопственом маном робе (унутрашње кварење, губљење, обично цурење итд.) или случајем више силе“.

Одредбе о искључењу одговорности возара постојале су и у правним прописима који су били на снази на територији Југославије пре Другог светског рата. Тако је Српски трговачки законик у § 69 прописивао: „Возиоц јемчи ако се ствар на подвоз примљена изгуби, изузимајући неотклоними случај. Он јемчи и за квар, ако овај није проузрокован каквим неотклонимим случајем или природом самога еспапа”. Трговачки закони који су важили у оним крајевима наше земље који су до 1918 године били под Аустро-Угарском, садрже међусобно сличне одредбе по овом питању. Као пример може да послужи Хрватско-угарски трговачки закон, који у § 398 порписује: „Возар одговоран је за сваку штету, која од часа предузећа до изручења настане на роби губитком или оштећењем, уколико не може доказати да је штету проузроковала већа неодољива сила или наравна каквоћа робе, нарочито унутарње покварење, сахнуће, обично цурење или мањци омота који се не могу извана опазити”. Најзад. Уредба о превозу путника, пртљага и робе на железницама од 1 октобра 1940 године, рађена по начелима напред наведене конвенције, прописује у члану 89, § 1: „Железница одговара за штету која проистиче из потпуног или делимичног губитка или оштећења робе, коју она претрпи од пријема на превоз до издавања. Железница се ослобађа те одговорности ако докаже, да је штета проузрокована кривицом имаоца права, неком његовом наредбом за коју железница није крива, нарочитом маном робе (унутрашњим кварењем, губљењем, обичним цурењем итд.) или случајем више силе”.

После доношења конвенције од 23 октобра 1924 године, већина држава ускладила је своја унутрашња законодавства са њеним прописима. Према томе, може се правило које садржи конвенција узети као опште усвојено правило у транспортном праву.

4. Једна од околности чије доказано постојање искључује одговорност железнице, јесте и случај више силе. Међутим, и наведена конвенција, а и поједина законодавства, избегавају да дефинишу појам више силе, већ обично препуштају суду да заузме став при решавању сваког случаја.

У правној теорији постоје два супротна гледишта о вишој сили као основу за искључење одговорности железнице.

По старијој, тзв. субјективној теорији, чији су заступници били Goldschmidt, Dernburg, Rinaldini, Randa и др., као виша сила сматране су све оне околности које су довеле до настајања штете, а чије наступање возар није могао да отклони упркос тога што је показао сву брижљивост која се од њега, према околностима датог случаја, могла захтевати.

Супротна овој је новија, тзв. објективна или апсолутна теорија више силе. Поред Exner-а, који је ову теорију засновао, њени заступници су и Blume, Rundnagel, Leonhard, Fischer. у Француској Josse-

rand, и др. По овој теорији, да би један догађај могао да се сматра вишом силом, потребно је да испуњава следеће услове: а) да његов узрок лежи ван делокруга рада саме железнице; б) да се његово наступање није могло предвидети; в) да се ни сам догађај, а ни његове штетне последице нису могле отклонити никаквом брижљивошћу нити радњом железнице.

Сматра се да је виша сила догађај изазван штетним дејством силе настале ван делокруга рада возара, чијем остварењу возар чак ни индиректно није допринео.

Случајеви више силе углавном се деле на три категорије: а) елементарни догађаји (бура, поплава, снежна вејавица итд.); б) акти власти; в) акти трећих лица (грађански немири, револуција, гусарство, разбојништво итд.).

Но. и у свим овим случајевима остављено је суду да цени да ли у конкретном случају постоје сва три битна елемента који карактеришу вишу силу.

Новија законодавства, као и судска пракса у многим земљама, све више усвајају апсолутну теорију више силе. Као што се из напред цитираног закључка може видети, на овом становишту стоји и наша Главна државна арбитража.

5. Ако у вези са изложеним укратко анализирамо наведени случај, односно питање крађе робе примљене на превоз и њеног утицаја на одговорност железнице, видимо да је код крађе испуњен само један услов за постојање више силе. Због тога је исправно гледиште Главне државне арбитраже да се крађа не може сматрати вишом силом, пошто она не претставља никакав изванредни, непредвидив и неотклонив догађај, без обзира на то да ли су крађу извршила лица која се налазе у служби железнице или не.

Као и многе друге чињенице, тако је и крађа, а нарочито ако су је извршила лица ван погона транспорта, понекад третирана као случај више силе за железницу. Ово је нарочито био случај док је у правној литератури и судској пракси доминирала субјективна теорија при просуђивању више силе. Данас, велика већина писаца, као и константна судска пракса, не сматрају крађу ни у ком случају вишом силом.

6. У уговорним односима између железнице с једне стране и пошиљаоца и примаоца робе с друге стране, њихов међусобни положај је очигледно неравноправан. Предајом робе на превоз пошиљалац је практично изгубио сваку могућност ефективног надзора над њом. Тим моментом пошиљалац се претворио у пасивног посматрача, коме остаје само да очекује да роба буде испоручена примаоцу. С друге стране, железница преузима на себе целокупно старање о роби. Самим тим, ако до губитка или оштећења робе дође кривицом или радњом било лица која се налазе у њеној служби, било трећих ли-

ца, железница је направила пропуст у надзору (*culpa in vigilando*), те је тиме настао један од разлога који ангажују њену одговорност.

Бавећи се стално превозом туђих ствари уз накнаду, железница преузима на себе и изванредан професионални ризик. Крађа робе, као догађај, претставља резултат недостатка у интерној, професионалној организацији рада железнице, и самим тим обавезује је на накнаду штете причињене наступањем тога догађаја. Код оваквог случаја железница се не може позивати на то да крађа претставља догађај изазван неким спољним узроком који њој не може да буде приписан. Дужност железнице је да предузме све потребне мере да би обезбедила извршење уговора о превозу, па самим тим и спречила губитак или оштећење робе. Ако тако не поступи, железница није извршила своје обавезе.

Ако овоме додамо и фактички монополистички положај наших железница, несумњиво је да се гледиште републичке арбитраже не би могло прихватити и због интереса привреде у целини. У свајање овог становишта довело би до тога, како се то у закључку Главне државне арбитраже примећује, да би ослабио интерес железнице за спречавање непотребних губитака на роби.

Зоран Антонијевић

ОСПОРАВАЊЕ ОЧИНСТВА ОД СТРАНЕ НАСЛЕДНИКА

1. Право на оспоравање очинства је нормирано Основним законом о односима родитеља и деце. По члану 28, 29 и 30 овог закона то право припада мужу мајке, мајци и детету. Закон не помиње наследнике мужа. На територији на којој је примењиван Општи аустриски грађански законик, у време важења овог закона, наследници мужа су имали право оспоравања очинства. У једном делу праксе поставило се питање да ли и сада имају то право.

По овом питању пракса виших судова је врло оскудна. У евиденцији Савезног врховног суда постоји једна одлука Врховног суда НР Србије којом се доследно примењује закон односно заступа становиште да наследници мужа детиње мајке немају право оспоравања очинства њеног детета. Утолико је интересантнији случај који је дошао пред Врховни суд НР Хрватске, којим је, иако на индиректан начин — приликом расправе заоставштине, покренуто ово питање. Тај случај је следећи. Остарилац је отишао у иностранство 1912 године. Последњи пут се јавио 1922 године. Пошто није било никаквих вести о њему оглашен је за умрлог одлуком надлежног средњег суда. Као дан његове смрти утврђен је 11 децембар 1932 године, као последњи дан рока од десет