

ЗАХТЕВ ЗА НАКНАДУ ШТЕТЕ И ЗАХТЕВ ИЗ ОСИГУРАЊА
У СЛУЧАЈУ НЕСРЕЋЕ НА ЖЕЛЕЗНИЦИ

1. — Путник је, прелазећи ноћу преко неосветљеног колосека из воза у воз, пао у јаму и озледио се. Због тога је тужио железницу на накнаду штете.

На расправи заступник железнице предложио је да се тужба прошири и на Државни осигуравајући завод.

Окружни суд обавезао је железницу и Државни осигуравајући завод да солидарно плате путнику 35.000 динара.

Пресуду су побијале обе стране.

Врховни суд НР Босне и Херцеговине уважио је жалбу железнице и Државног осигуравајућег завода а одбио путника од целокупног захтева уз следеће образложење:

„Сви путници који се превозе било на којој прузи у експлоатацији државних железница, обавезно су осигурани против несрећног случаја — према Уредби (чл. 1) о обавезном осигурању путника на железницама против несрећног случаја. Ово осигурање из члана 1 спроводи Државни осигуравајући завод ФНРЈ (чл. 2). Па кад се деси несрећни случај, ДОЗ исплаћује 100.000 динара ако услед тог несрећног случаја наступи трајна и потпуна неспособност путника за рад; ако услед несрећног случаја наступи трајна, али само делимична неспособност путника за рад, ДОЗ исплаћује онолико процената од сто хиљада динара, за колико је процената трајно смањена путникова способност за рад (чл. 4, ст. 1, т. 3, и ст. 2). За осигурање по овој Уредби обавезно се плаћа премија у висини просечно 2% од износа возне цене. Ова премија је за сваког појединог путника урачуната у возну цену (чл. 6, ст. 1). Сматра се да свако лице које се налази у возу, има возну карту, па према томе да је плаћена премија из члана 6 (чл. 7). Према овоме сваки онај који се налази у возу обавезно је осигуран за случај несреће. Ово важи и за тужиоца који је путовао железницом Тузла—Добој и коме се десила несрећа на железничкој станици (привременој) у Добоју. Овај правни однос настаје непосредно баш између путника и ДОЗ-а (не између ЈДЖ и ДОЗ); ЈДЖ, само према прописима Уредбе о овом обавезном осигурању путника, наплаћује премију од путника, коју морају предати ДОЗ-у (за кога ту премију и наплаћају), без обзира да ли то путник хоће или не (обавезно осигурање).

„Ова Уредба донета је на основу чл. 1 Закона о овлашћењу Влади ФНРЈ за доношење уредаба по питањима из народне привреде. У доба развијеног промета железницама и услед тога повећане опасности, ово је од велике користи самим путницима, који могу лако и брзо доћи до износа на који су осигурани. Али ово није само у њихову корист; ови прописи

су имали у виду и ЈДЖ које послују у општем интересу, у интересу заједнице, па зато треба овако посматрати читаву ову ствар, јер је ово једно са другим у вези. Дакле обавезно осигурање је у обостраном интересу — интересу како путника појединца, тако и ЈДЖ. Поред осталог, треба напр. истаћи да пословање ЈДЖ сваки час може бити оптерећено разним захтевима па и судским процесима услед тих захтева — појединих путника на накнаду штете, који услед развијеног промета железницама (како је то већ напоменуто) неће бити баи тако ретки. Ово је један важан моменат у пословању ЈДЖ, па је Уредби — међу осталим — била и та сврха да растерети ЈДЖ у овом погледу.

„Како је горе наведено, према прописима Уредбе су сви путници под извесним условима обавезно осигурани. Они (путници) на основу овог осигурања ступају у непосредни однос са осигуратељем — Државним осигуравајућим заводом — што се може видети и из горњег навођења; они треба од њега у првом реду и да траже штету коју су претрпели а само вишак, кога према Уредби ДОЗ не накнађује путнику, овлашћен је овај да према општим начелима затражи од ЈДЖ. Посматрајући ствар овако, поред осталих момената који нису истицани, овде долази до израза она повезаност интереса појединца, — који је оштећен па тражи и врло брзо добија накнаду — са интересима ЈДЖ (да не буду преоптерећене са оваквим стварима), које опет раде и послују у општем интересу, у интересу заједнице.

„Тако дакле сваки појединац у оваком случају, остварујући своје право на накнаду преко ДОЗ-а, доводи у склад своје интересе са општим интересима заједнице.

„Према свему овоме, Државни осигуравајући завод је у првом реду позван и дужан да путнику накнади штету насталу услед несрећног случаја, па зато и путник треба да се у ту сврху и обрати на њега. Ово становиште поткрепљују и прописи Уредбе (чл. 8, 9 и 11).

„Зато се је у конкретној ствари, која је предмет овога спора, тужилац морао најпре да се обрати на ДОЗ, па тек — уколико би према горњим излагањима могао да се обрати и на ЈДЖ — у том случају да то и учини. Како тужилац није тако поступио, то је и жалбу туженог ваљало уважити и решити као у диспозитиву.

„У погледу изреке првостепене пресуде, која се односи на ДОЗ, ваља истаћи да у овом погледу није тужилац поставио никакав захтев — дакле, првостепени суд је поступио без тражења странке. Стога је, што се тиче изреке у погледу ДОЗ-а, ваљало побјеђену пресуду укинути. Сам тужени не може — по општим процесним начелима, која могу доћи до дримене и у овом случају — да проширује тужбени захтев тужиоцев и на друга лица, у овом случају на ДОЗ. Зато се не може примити да је ДОЗ у овом случају опште тужен.“ — (Пресуда Врховног суда НР Босне и Херцеговине Гж. бр. 81/52 од 7 јуна 1952, Збирка одлука врховних судова, Београд, 1954, бр. 167).

2. — Наступањем несрећног случаја у превозу железницом настају у корист повређеног путника, услед паралелног постојања грађанскоправне одговорности железнице и обавезног осигурања путника, истовремено право на накнаду штете од Југославенских државних железница и право на суму осигурања од Државног осигуравајућег завода.

гуравајућег завода. Ово намеће два питања: Да ли повређени путник може да оствари оба ова захтева у целини. Ако не може, има ли право да бира којим ће се од њих користити.

На прво питање наше законодавство даје одговор. Према члану 11 Уредбе о обавезном осигурању путника на железницама против несрећног случаја од 18 марта 1947, исплатом суме осигурања на Државни осигуравајући завод прелазе права путника на оштету од трећих лица. Према томе, по нашим позитивним прописима, путник повређен у превозу железницом не може у целини да оствари и право на накнаду штете и право на суму осигурања (да их кумулира). Он се може користити једним од ових права, а само ако би штета била већа од износа који би добио по једном од ових основа може се за разлику од пуне штете користити и право по другом основу.

На друго питање наше законодавство не даје непосредан одговор. Наши прописи не регулишу изричито питање права избора. Оно се решава по општим правним начелима.

Наша судска пракса ускраћује повређеном путнику право избора између накнаде штете од железнице и суме осигурања од Државног осигуравајућег завода и упућује га да се прво обрати Државном осигуравајућем заводу.

Наша правна теорија није јединствена у овом питању.

Страна законодавства такође не регулишу ово питање изричитим законским текстовима. Међутим, пракса страних судова и страна правна теорија једнодушни су у признавању права избора. Извесног колебања има у пракси француских судова у вези са социјалним осигурањем где постоје одлуке које ускраћују путнику право избора и обавезно га упућује на благајну социјалног осигурања.

3. — У спору који је решен пресудом коју приказујемо, Врховни суд Народне Републике Босне и Херцеговине ускратио је повређеном путнику право избора. Суд је уважио жалбу железнице и одбацио тужбу повређеног путника за накнаду штете, иако повређени путник није претходно остварио своја права из обавезног осигурања.

Сматрамо да Врховни суд Народне Републике Босне и Херцеговине није имао основа ни у закону ни у општим правним начелима за одбијање захтева повређеног путника према железници.

Образложење које Врховни суд Народне Републике Босне и Херцеговине даје за своју пресуду не може да оправда ускраћивање права избора. Суд је своју одлуку образложио разлозима: а) да на основу Уредбе о обавезном осигурању путник непосредни правни однос настаје између путника и Државног осигуравајућег завода; б) да је ово осигурање прописано како у интересу путника — брза и сигурна накнада, тако и у интересу железнице — растерећење од поступка по захтевима путника и спорова у вези са тим; в) да зато појединац остварујући своје право преко Државног осигуравајућег завода доводи у склад своје интересе са општим инте-

ресима; г) да у прилог тога говоре и одредбе чл. 8, 9 и 11 помечене Уредбе.

Тачно је да према наведеној Уредби непосредни правни однос настаје између путника и Државног осигуравајућег завода. Но ово не искључује право избора. У питању су два самостална правна захтева који имају различите основе. Код једног, то је штета коју је путнику нанела железница, код другог, то је премија обавезног осигурања коју је путник платио Државном осигуравајућем заводу узимајући карту за превоз. Путнику стоје оба права на расположењу. Постојање обавезног осигурања путника не даје железници право да позивањем на ту чињеницу одбије захтев повређеног путника. Само чињеница да је путник користио право из осигурања и да је тако добио потпуну накнаду могла би да оправда одбијање железнице да сама намири штету путнику. Дотле иду одредбе помечене Уредбе. Не и даље.

Не може се прихватити ни разлог да ово решење намеће интерес путника. Но ако би се и пошло од разлога целисходности, који не може бити довољан разлог да правно образложи решење које нема основа у прописима и правним правилима, логичније би било оставити самом повређеном путнику да цени свој интерес и да према њему изврши избор којим ће се правом користити.

Разлог да општи интерес налаже путнику да се прво обрати Државном осигуравајућем заводу такође није јасан. Уредба не даје правно средство којим се он на то приморава, а општа правна начела налажу супротно решење.

Ни члан 8, 9, и 11 Уредбе не могу послужити за образложење. Чланови 8 и 9 односе се на дужност предузимања заштитних мера и давања обавештења, а члан 11 на прелаз права осигураника на осигурача. Члан 11 ускраћује осигураннику кумулирање али не и право избора. Уредба предвиђа законску суброгацију осигурача, а код ове права прелазе на осигурача тек у моменту исплате осигурања. Дотле осигураник располаже са оба права.

4. — У пракси наших судова било је и схватања које је ускраћивања права избора образлагало таквим тумачењем Уредбе о обавезном осигурању путника по коме непосредни правни однос из ове Уредбе настаје између железнице и Државног осигуравајућег завода. По овоме би железница уствари била осигурана од одговорности за несреће путника у превозу. Ово схватање заступа Врховни суд Народне Републике Хрватске у образложењу пресуде Гж. бр. 124/53 од 18. V. 1953:

„Уредба о обавезном осигурању путника на железницама против несрећног случаја од 18. III. 1947 године („Службени лист ФНРЈ“, бр. 25/47), одређује у члану 1 да сви путници, који се превозе, морају бити осигурани против несрећног случаја. У ту сврху железнице, према члану 6 имају плаћати ДОЗ-у премију у висини од 2% износа возне цене. По члану

4, тач. 1, исплаћује ДОЗ у случају смрти путника, преузетог на превоз износ од Динара 50.000 у име оштете деци, а ако ове нема, брачном другу покојника (чл. 10, ст. 2), и то у року од 14 дана по пријему записника о смрти и доказа о њој (чл. 10). По члану 11 Уредбе прелазе исплатом оштете на ДОЗ, до износа плаћене оштете, сва права путника и Државних железница на оштету против трећих особа, у вези с несрећним случајем.

„Из свега тога јасно следи да железница у случају смртне несреће путника може бити позвана да по материјалноправним прописима, који за њену одговорност постоје, накнади само ону штету која прелази износ од Динара 50.000, коју по Уредби прима од ДОЗ-а овлашћена особа.“ — (*Збирка одлука врховних судова*, 1954, бр. 166).

Образложење Врховног суда НР Хрватске такође је неодрживо. Није тачно да према чл. 6 Уредбе износ премије од 2% превозне цене плаћа железница и да се на тај начин осигурава од одговорности. Железница само наплаћује премију од путника и предаје је Државном осигуравајућем заводу. Отуда, она не може да упути путника на Државни осигуравајући завод као на свог осигурача.

5. — Према томе, по нашем праву, иако постоји обавезно осигурање тиме није смањена одговорност железница, и због тога је суд био дужан да одбаци жалбу железнице а да уважи жалбу повређеног путника и да железницу обавезе на накнаду целокупне штете коју је путник претрпео услед повреде у превозу железницом.

6. — На крају, вратимо се на питање кумулирања. Према чл. 11 Уредбе о обавезном осигурању путника у превозу железницом, путнику је, видели смо, ускраћено право кумулирања захтева према железници и захтева из осигурања.

Међутим, одредба чл. 11 наведене Уредбе отступа од већине страних закона. Модерна законодавства предвиђају да права осигураника код личног осигурања не прелазе на осигурача, као на пример швајцарско (чл. 95 закона о осигурању) и француско (чл. 55 закона о осигурању), или то произилази из законског текста, на пример немачко законодавство (чл. 67 закона о осигурању који предвиђа прелаз права на осигурача дат је у делу о имовинском осигурању. Међутим, у области превоза путника чл. 4 Савезног закона о одговорности од 1871 не допушта кумулирање. Нови закон од 15 августа 1953 усваја исто решење. Слично и закон о ваздушном превозу од 26 јануара 1953.) Шпанско законодавство прописује обавезно осигурање путника врло слично нашем и допушта кумулирање (Декрет-закон о обавезном осигурању путника од 1938 и 1942). Белгиска судска пракса, противно закону о осигурању кога сматра застарелим, допушта кумулирање код личног осигурања.

Одредба члана 11 полази од схватања да и лично осигурање има обештећујући карактер и да осигураник не може да кумулира оба права јер би био два пута обештећен за исту штету.

De lege ferenda ово решење даје места дискусији и сматрамо га неоправданим. Лично осигурање, према схватању већег дела теорије, било да је засновано на закону, било на уговору, има за циљ да осигуранику обезбеди извесну своту новца за случај наступања одређеног догађаја. У нашем случају да повређеном путнику, или у случају његове смрти његовој породици, обезбеди суму новца. Сума осигурања је противпрестација премијама. Она се утврђује споразумом осигурача и осигураника или законом и не зависи од евентуалне штете. Захтев према железници и захтев према Државном осигуравајућем заводу имају различите основе, те би осигураник требало да буде овлашћен да оствари оба ова права. Уосталом, решење наше уредбе не пружа скоро никакву корист жртви несреће. Тим решењем жртва не добија ништа, или врло мало, с обзиром да се као одговорно лице у нашој пракси у огромној величини случајева појављује железница, услед њене објективне одговорности, а она је увек солвентна и жртва би се од ње увек могла надлатити. (Види приказ пресуде од стране професора Константиновића у *Архиву за правне и друштвене науке*, бр. 2 од 1951.)

Др. Владимир Јовановић

КРИВИЧНА ОДГОВОРНОСТ ОКРИВЉЕНОГ ЗА ЛАЖНО ТЕРЕЋЕЊЕ ТРЕЋИХ

Судска пракса показује да нису тако ретки случајеви да окривљени, дајући своје исказе у кривичном поступку (било у претходном поступку било на главном претресу), лажно терете трећа лица без обзира да ли су иста саоптужници или нису. Постаља се питање да ли окривљени треба да кривично одговара за свој лажни исказ дат у кривичном поступку који се води противу њега.

Одмах треба рећи да је реч о питању које сваки историски дати кривичноправни систем решава у склопу и складу са основним својим принципима и интенцијама које, разуме се, долазе до изражаја у регулисању и овога питања. Као такво, очевидно је да ово може бити једно од питања чије овакво или онакво решавање показује поред осталог и то какав је процесни положај окривљеног у кривичном поступку датог кривичноправног система.

У бив. југословенском Кривичном законнику постојало је неколико кривичних дела из групе кривичних дела противу правосуђа која долазе у обзир при решавању овога проблема. Ту је пре свега долазило кривично дело из § 139 („Ко противу свога уверења некој власти лажно пријави да је извесно лице учинило кривично дело или да је повредило своју службену дужност у намери да се