

ОДГОВОРНОСТ ЗА ШТЕТУ ОД УКРАДЕНОГ АУТОМОБИЛА

1. — Власник аутомобила одговара за сваку штету која настане од аутомобила; на њему лежи обавеза да накнади штету без обзира на то да ли је крив или није што се штета догодила.

Међутим, има ситуација које дају повода за разматрање питања да ли од овог правила о објективној одговорности власника аутомобила треба правити изузетке. Таква ситуација настаје у случају кад је аутомобилиста лишен државине кола на противправан начин.

Питање одговорности за штету коју проузрокује украдени аутомобил спада у ред оних о којима је доста расправљано у правној науци и које је у пракси добијало различита решења. Извесни аутори признавали су оштећеном право да тражи од власника накнаду за штету која је проузрокована украденим аутомобилом, док су му други ускраћивали ово право. Оба ова схватања нашла су свој израз у теорији и у пракси појединих земаља.

2. — У француској правној науци мишљења о овом питању су подељена. Размимоилажења долазе због тога што се аутори не слажу у погледу значења које треба дати речи „чување”, која је употребљена у Француском грађанском законнику. Чл. 1384, ст. 1, C. civ. каже: „Одговара се не само за штету која се проузрокује сопственом радњом, него и за штету коју проузрокују лица за која се сноси одговорност и ствари које се имају на чувању”. Приликом примене овог законског текста постављало се питање: шта значи „имати ствар на чувању”?

Дајући одговор на ово питање, француски правни теоретичари су се поделили у две групе. — Тако, тражећи смисао речи „чување”, проф. Мазо (1) и Жосран (2) дају нарочити значај разликовању правног и материјалног чувања ствари. Притом, они сматрају да је правно чување одлучујуће при одређивању лица које одговара за штету од ствари. Зато, полазећи од тога да самим фактом противправног одузимања ствари лице које га је извршило није постало и њен правни чувар, ови аутори сматрају да за штету коју проузрокује украдени аутомобил одговара његов власник. Он се може ослободити одговорности само ако докаже да није учинио ништа чиме би некоме пружио могућност или му олакшао да крађу изврши. — Међутим, друга група правних теоретичара (Планиол (3), Рипер, Капитан, Саватје) не полази од разликовања правног и материјалног чувања као од одлучујућег за одређивање од-

(1) Henri Mazeaud: La faute dans la garde, Revue trimestrielle de Droit civil, 1925, p. 793.

(2) Louis Josserand: Le gardien de l'automobile, le voleur et la victime d'un accident, Dalloz Hebdomadaire, 1936, p. 37.

(3) Planiol — Ripert: Traité pratique de Droit civil, 1952, VI, p. 862.

говорног лица. Ови аутори сматрају да је чувар оно лице које је у ситуацији да чува и контролише ствар и да тако спречи наступање штете. А како власник украденог аутомобила очигледно није у таквој ситуацији, он и не одговара за штету коју ауто проузрокује. Управо на овим позицијама стоји данас француска правна наука.

Став француских судова о овом питању се исто тако мењао. Тако, једно време, француски Касациони суд је сматрао да је власник украденог аутомобила одговоран за штету коју ауто проузрокује. Јер, крађа није виша сила, па је власник могао већом предострожношћу да спречи настајање штете. Ову праксу суд је напустио 1941, када је први пут ослободио власника украденог аутомобила одговорности, зато што нема кола под својом контролом (*Chambres Réunies 2 décembre 1941, Gazette du Palais, 1941-2-467*).

Француска правна теорија и пракса, дакле, су на нарочити начин изградиле правило о одговорности за штету од украденог аутомобила. Оне су пошле од тумачења речи „чување”, која је употребљена у поменутом законском тексту (чл. 1384 C. civ.). На тај начин је у француском праву настало и данас се примењује правило према коме власник не одговара за штету од украденог аутомобила.

3. — Међутим, ово правило је нашло израза и у законодавству још неких европских земаља, иако по њиховом праву чување ствари није полазна тачка за одређивање лица које треба да одговара за штету од аутомобила.

Например, у немачкој правној литератури (4) је доста и темељно проучаван појам опасне ствари. Јер, тамо се сматра да је природа саме ствари, аутомобила, полазна тачка при одређивању одговорног лица и узрок због кога се оно ставља у тежи положај од онога који би имало у редовним случајевима. И зато онај који има или употребљава такве ствари (а аутомобил је свакако једна од њих), одговара за штету коју оне проузрокују. А како је власник украденог аутомобила лишен државине кола и могућности њихове употребе, он не може одговорати ни за штету која од њих настане. У том смислу се изјашњава и немачки законодавац (5).

Правило према коме за штету од украденог аутомобила не одговара његов власник, него лице које је на противправан начин лишило власника државине кола, налази се и у аустријском Закону о накнади штете од аутомобила (6), као и у швајцарском Закону о одговорности аутомобилиста (7). Исто тако, пољски Законик о облигацијама садржи одговарајући пропис: „Ако је саобраћајно сред-

(4) Max Rümelin: Schadenersatz ohne Verschulden, Tübingen, 1910.

(5) Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3 Mai 1909 in der Fassung des Gesetzes vom 21 Juli 1923, §§ 7, 18.

(6) Gesetz über Haftung für Schaden aus dem Betriebe von Kraftfahrzeugen vom 9 August 1908 in der Fassung des Gesetzes vom 3 Mai 1922, §§ 1, 2.

(7) Ernst Guyer: Schweizerisches Bundesgesetz über die Haftpflicht der Automobilhalter, Zürich, 1906, S. 73—78.

ство дато трећем лицу да га ово употребљава у сопствену корист и на сопствени ризик, или ако је власник лишен могућности располагања колима незаконитом радњом трећег лица, онај који располаже саобраћајним средством одговоран је за проузроковану штету уместо власника”.

У Претпројекту униформног закона о одговорности аутомобилиста од 1948 (8) питање одговорности за штету од украденог аутомобила регулисано је посредним путем. Према чл. 2, тач. 4, овог Претпројекта власник се ослобађа одговорности ако докаже да он није могао да користи кола у тренутку наступања штете. А то значи ако је путем неког уговора пренео право употребе кола на неко друго лице или су му она одузета на противправан начин.

4. — И у нашој правној литератури заступа се мишљење према коме се власник ослобађа одговорности за штету коју проузрокује украдени аутомобил (9). Притом се полази од чињенице да власник не одговара за штету ако је ствар предао другоме да се њом служи или да је надгледа. Утолико пре, власник неће одговарати за штету ако је лишен државине на противправан начин. У том случају ће одговарати лице које га је лишило државин⁴ ствари.

Исто ово правило садржи и Нацрт нашег Закона о накнади штете у чл. 62 који управо регулише случајеве штете од украденог аутомобила. Према овом тексту, ако је сопственик лишен државине ствари на противправан начин, за штету која од ње потиче не одговара сопственик него онај који му је одузео државину ствари.

Мада наша судска пракса још није заузела став о питању одговорности за штету од украденог аутомобила, као што је то учинила у погледу правила о објективној одговорности власника аутомобила, ипак се може рећи да је на путу да усвоји став који заузима наша правна теорија о овом питању. Тако, например, Врховни суд НР Србије у својој одлуци Гж бр. 3190/56 од 4 октобра 1956 (10) каже: „За накнаду штете не мора увек бити одговоран власник ствари, већ може да буде одговоран и држалац ствари, односно онај који са ствари управља. Јер и држалац и онај који са ствари управља дужан је да се стара да због ствари коју држи и којом управља не наступи никаква штета за друго лице.” То значи да држалац, односно лице које са ствари управља, одговара по истом принципу као и власник. А како оно лице које је на противправан начин дошло до њих има ствар у својој власти, то ће и оно одговарати оштећеном по принципу објективне одговорности.

Према томе, може се рећи да је данас и у нашем праву усвојено правно правило према коме се власник ослобађа одговорно-

(8) Institut international pour l'unification du droit privé: Avant-projet d'une loi uniforme sur la responsabilité des automobilistes, Rome, 1948, J. I, p. 174.

(9) Облигационо право — Општи део (према белешкама са предавања проф. М. Константиновића, средно В. Капор), Београд, 1952.

(10) Вилтен евидентираних сенценци Врховног суда НР Србије, 1956, св. 17.

сти у случају кад штета потиче од аутомобила који му је украден и да у том случају одговара лице које је на противправан начин лишило власника државине кола.

5. — Из овог кратког прегледа стања у појединим земљама произлази да је данас углавном прихваћено правило према коме се власник ослобађа одговорности за штету од украденог аутомобила зато што у том случају он не може да употребљава кола. Јер, његова објективна одговорност се везује управо за стварање ризика за околину због употребе кола. Али, овде има места питању да ли ово правило треба да остане с обзиром на данашње схваћање и тумачење ризика.

Треба одмах напоменути да је наша правна теорија прихватила став модерне правне науке, према коме се ризик везује за идеју угрожавања а не за идеју користи. Наиме, при регулисању случајева штете од аутомобила, не полази се од тога да су кола употребљена у корист власника, него од тога да су употребом кола угрожени интереси околине и да те интересе треба заштитити. Зато Врховни суд НР Србије сматра да је приликом употребе опасних оруђа нужна особита предострожност власника оруђа односно лица које оруђем располаже, „и то до тог степена да се потпуно осигура лична и имовна безбедност околине“ (Пресуда Врховног суда НР Србије Гж бр. 824/49 од 4 августа 1949). Али, шта се подразумева под „потпуним осигурањем безбедности околине“? Не спада ли ту и спречавање крађе и осигурање од крађе?

Ако се пође линијом објективизације ризика, а њом се данас и иде, мало има изгледа за ослобођење власника од одговорности за штету од аутомобила који му је украден. Јер, власник је дужан да предузме такве мере предострожности да је под нормалним условима немогуће извршити крађу кола. Основ ове његове обавезе лежи у чињеници да је он увео у саобраћај ствар која угрожава интересе околине. Зато је дужан да предузме све мере за спречавање реализације тог ризика. А једна од тих мера је несумњиво и отклањање могућности крађе аутомобила. Само уколико би предузимање таквих мера прелазило границе људске моћи, а то значи када би крађа била омогућена дејством више силе, имало би места потпуном ослобођењу од одговорности власника кола. Иначе, у свим другим случајевима, власник одговара за штету од украденог аутомобила, пошто крађа сама по себи није виша сила.

Штета од украденог аутомобила може бити схваћена као случај изазван кривицом лица које је на противправан начин дошло до државине кола. С обзиром на то, могло би се поставити питање да ли се та кривица може сматрати кривицом трећег лица у смислу правила о основима искључења објективне одговорности?

На ово питање се са сигурношћу може одговорити негативно. Јер, очигледна је неподударност у погледу садржине кривице лица које је украдо аутомобил и кривице трећег лица у смислу помента правила. Наиме, као што је познато, кривица првога се састоји у противправном присвајању кола и може се сматрати само

као почетни а не као непосредни узрок штете. Међутим, кривица трећег лица у смислу правила о основима искључења објективне одговорности се односи на понашање тога лица које је имало за непосредну последицу наношење штете нечијој личности или имовини.

Према томе, ако би власник аутомобила био потпуно ослобођен одговорности у случају штете од кола која су му украдена, то би значило да је, поред више силе, кривице оштећеног и кривице трећег лица, крађа још један основ искључења објективне одговорности. Међутим, ни у једном од поменутих правних система ово не стоји, пошто власник аутомобила објективно одговара и за штету која је последица случаја.

С обзиром на то да се крађа може квалификовати само као случај а да се према принципу објективне одговорности одговара и за случај, не изгледа да би у случају крађе аутомобила требало правити изузетак од правила о објективној одговорности власника аутомобила. Нарочито не у смислу његовог потпуног ослобођења од одговорности у случају штете од украденог аутомобила. Јер, то би било у супротности са правилом о основима искључења објективне одговорности и значило би, у извесном смислу, отступање од линије објективизације ризика.

6. — Крађа аутомобила није основ искључења објективне одговорности његовог власника. Али, од момента кад је лишен државине кола, власник више није у могућности да спречи наступање штете од аутомобила, пошто је изгубио контакт са њим. Зато, од тог момента одговара и лице које је на противправан начин дошло до кола и које их употребљава. Јер, њиховом употребом оно ствара ризик за околину.

У случају наступања штете, ово лице одговара по принципу објективне одговорности, пошто нема разлога да његова одговорност буде блажа од одговорности власника у случају када он употребљава кола. Јер, приликом стварања ризика за околину без значаја је кривица одговорног лица. А у оба поменута случаја штета претставља реализацију ризика. И, кад се одговара због штете настале употребом кола која је правно допуштена, утолико пре има места одговорности за штету којој је претходила једна противправна радња.

Из овог произилази да у случају штете од украденог аутомобила има места солидарној одговорности и власника и лица које је на противправан начин дошло до кола. У оба случаја одговорност је објективна. Власник кола одговара зато што није осигурао од крађе ствар чијом употребом настаје ризик за околину, па је тако посредно допринео наступању штете. Лице које је на противправан начин дошло до кола одговара зато што употребом кола непосредно допринеси реализацији ризика, тј. наступању штете.

Оваквим решењем питања одговорности за штету од украденог аутомобила постигао би се троструки циљ, уз поштовање основних принципа одговорности.

Пре свега, оштећеном би се пружиале знатне олакшице приликом остварења његовог права на накнаду штете. — Наиме, он не би ради остварења тог права морао да чека исход кривичног поступка који води власник против лица које му је одузело кола. Међутим, то се доста често дешава приликом примене правила о одговорности за штету од украденог аутомобила која данас важе. — Затим, у случају да се не може утврдити које је лице извршило крађу аутомобила, оштећеном би ипак била обезбеђена накнада. Јер би власник и тада одговарао по принципу објективне одговорности. На тај начин оштећени никад не би био у ситуацији да не може да добије накнаду. А ово је од нарочитог значаја онда кад интереси оштећеног нису заштићени осигурањем.

Затим, овакво решење овог питања би допринело пооштравању осећања одговорности власника кола уз највећи могући степен заштите његових интереса. — Истина, у први мах изгледа парадоксално да се власник уопште може позвати на одговорност за штету која настане од кола која су му украдена. Јер, као што исправно примећују присталице ослобођења од одговорности власника, сам власник је уствари крађом највише погођен, односно оштећен. Но, притом не треба изгубити из вида још један момент. А то је да се власник појављује као оштећени само према лицу које га је противправно лишило државине кола а не и према лицима која претрпе штету од украденог аутомобила. Зато његова објективна одговорност према овим лицима и даље остаје. — Али, приликом рашчишћавања односа између власника и лица које му је противправно одузело кола, власник има право регреса према овом лицу за цео износ накнаде коју је исплатио оштећеном. На тај начин ишчезава привидан парадокс да је један оштећени дужан да накнади штету другом оштећеном.

Најзад, овакво решење би омогућило да последице штете у крајњој линији сноси оно лице које је и допринело њеном проузроковању употребом кола. А овај принцип је, уосталом, већ давно добио своје место у теорији одговорности, посебно у теорији објективне одговорности.

Марија М. Тороман

ТЕРЕТ РИЗИКА КОД УГОВОРА О ПОЉОПРИВРЕДНОЈ ПРОИЗВОДЊИ

1. — Код уговора о пољопривредној производњи често се дешава да сав принос који пољопривредни произвођач треба да преда наручиоцу производње или само један део тог приноса пропадне због елементарних или каквих других догађаја које странке нису могле да спрече. У свим таквим случајевима се поставља питање која ће од уговорних страна сносити ризик за случајну пропадност приноса и какав ће утицај имати поменути догађаји на обим обавеза сваке од уговорних страна.