

имаоцу менице, као савесном, не би се могао истаћи наведени приговор. Пословођа и остали тужени потписници морали би да меницу исплате, а у грађанској праници против задруге могли би да расправе, односно накнаде штету коју су претрпели услед тога што није испуњен услов уз који је меница дата, односно да исплаћену меничну своту захтевају од задруге као обogaћење без основа.

Др. Владимир Јовановић

ЗАСТАРЕЛОСТ ПОТРАЖИВАЊА ДРЖАВНОГ ОСИГУРАВАЈУЋЕГ ЗАВОДА ПРЕМА ЖЕЛЕЗНИЧКОМ ТРАНСПОРТНОМ ПРЕДУЗЕЋУ

1. — Државни осигуравајући завод тужио је Железничко транспортно предузеће тражећи да га оно обештети за износ накнаде из осигурања коју је он исплатио предузећу Т. у вези са штетом на пошиљци овог предузећа изазваној пожаром за који одговорност сноси железничко транспортно предузеће.

Тужено Железничко транспортно предузеће истакло је приговор застарелости који заснива на правном правилу из члана 101 бивше уредбе о превозу путника, пртљага и робе на железницама из 1940' сматрајући да се оно, на основу чл. 41, ст. 2, закона о застарелости потраживања има у овом случају применити као *lex specialis*. Према наведеном правном правилу потраживање пошиљаоца према железници за штету која настане на пошиљци застарева за годину дана од дана констатовања штете, односно од тридесетог дана по протеклу рока за испоруку. Како је овај протекло, железничко транспортно предузеће сматра да може приговор застарелости, који је стекло према пошиљаоцу, истаћи и према Државном осигуравајућем заводу.

Првостепени суд је усвојио приговор застарелости, али је своју одлуку засновао на чл. 21, ст. 1, т. 4, закона о застарелости потраживања којим је за потраживања лица која се баве преношењем или превозењем ствари или људи предвиђен рок застарелости од 2 године, а не на правном правилу на које се позвао тужени.

Врховни привредни суд укинуо је првостепену одлуку, удовољно захтеву тужиоца и одбацио приговор туженика заснивајући своју одлуку на чл. 19 закона о застарелости потраживања који се односи на захтев за накнаду штете и износи 3 године. Уз своју одлуку Суд је дао следеће образложење:

„Правно становиште првостепеног суда да се застарелост утуженог потраживања има ценити по чл. 21, т. 4 закона о застарелости потраживања не може да опстане. Овај пропис регулише застарелост потраживања лица која се баве преношењем или превозењем ствари или људи за извршени превоз или пренос, а утужени износ није потраживање ове врсте. У овом случају тужилац, Државни осигуравајући завод, тужи туженог, Железничко транспортно предузеће у С., да му накнади своту коју је исплатио оштећенику на основу обавезног осигурања пошиљки које се превозе железницом, а која је пошиљка за време превоза била оштећена.

„Стога, да би се могло правилно решити питање основности истакнутог приговора застарелости утуженог потраживања, потребно је утврдити правну суштину облигационог односа који постоји између парничних странака. Од правног карактера овог односа зависи како трајање рока застарелости тако и почетак тока тога рока.

„Тужилац своју тужбу заснива на околности да је у смислу члана 10 Уредбе о обавезном осигурању свих поштиљки које се предају на превоз Југословенским државним железницама (*Службени лист ФНРЈ*, бр. 90/47) исплатио оштећенику — Т. из С. — на име отштете утужену своту, па сматра да је тужени дужан да надокнади исплаћену отштету.

„У смислу напред наведеног прописа, на темељу којег је тужилац и исплатио утужену своту, дакле, по сили прописа о обавезном осигурању робе за време превоза железницом, конституисан је непосредни правни однос између тужиоца (ДОЗ-а) и оштећеника, односно осигураника Т. из С., од кога је Т. једино и могао да тражи накнаду штете причињену приликом превоза робе железницом. Истовремено, обавезним осигурањем, по сили прописа, његов је правни однос са железницом (туженим као возаром) у оквиру права и обавеза из обавезног осигурања.

„Исплатом отштете од стране тужиоца као осигуратеља ствара се нови правни однос, и то између тужиоца као осигураника и туженог као возара. Тужилац је, наиме, на темељу важећих прописа исплатио оштећенику Т. отштету коју је требало да исплати тужени као возар, под претпоставком да је до оштећења поштиљке дошло његовом кривицом. Тужилац потражује исплату спорне своте коју је исплатио као отштету оштећенику, на основу кривице туженог, услед чега утужено потраживање према туженом има карактер захтева за накнаду штете.

„Притом је без утицаја околност што се кривица туженог (железнице) претпоставља ако је до оштећења односно губитка поштиљке дошло за време превоза, те да је у случају отштетног захтева тужиоца (ДОЗ-а) тужени (железница) дужан да докаже чињенице за које сматра да искључују његову одговорност.

„Па кад се прихвати предње становиште о правном карактеру постављеног тужбеног тражења, онда се у конкретном случају има применити застарелост из чл. 19 закона о застарелости потраживања, тако да потраживање накнаде проузроковане штете застарева за три године.“

(Решење Врховног привредног суда Сл. 990/56 од 26 јуна 1957, објављено у *Збирци судских одлука*, књига II, свеска 2 из 1957 под бројем 543).

2. — Питање застарелости потраживања Државног осигуравајућег завода према железници у вези са обавезним осигурањем робе која се даје на превоз железници још од раније је предмет спора у нашој судској пракси. Суштина питања је да ли се у овом односу имају применити општи рокови застарелости предвиђени законом о застарелости потраживања или посебни рокови предвиђени законом о превозу железницом, односно за случајеве настале пре доношења овог закона правна правила која су тада важила у превозу железницом.

Одговор на ово питање, као што истиче Врховни привредни суд, зависи од оцене правне природе односа у вези кога је настао спор у овом случају. Питање је који је правни основ права Државног осигуравајућег завода према Железничком транспортном предузећу као трећем одговорном лицу у односу на осигурање које је, силом закона, настало између Државног осигуравајућег завода и пошљаоца робе моментом предаје робе на превоз железници.

Два су правна основа која могу доћи у обзир. То може бити суброгација или цесија, тј. изведено право осигурача. Исплатом накнаде из осигурања Државни осигуравајући завод је суброгиран, односно ступа у права осигураника према железници из уговора о превозу, или она на њега прелази путем цесије у моменту исплате накнаде из осигурања. Или, то може бити сопствена, непосредна тужба Државног осигуравајућег завода према железници за накнаду штете коју је ова нанела Државном осигуравајућем заводу изазивајући наступање осигураног случаја, а тиме и његову обавезу да плати накнаду из осигурања.

Ако се захтев Државног осигуравајућег завода заснива на суброгацији или цесији, онда ће и за завод важити рокови који би важили за однос осигураника (пошљаоца) и Железничког транспортног предузећа из уговора о превозу робе железницом. У обзир би дошла примена закона о превозу робе железницом, односно општа правна правила за спрове настале из уговора о превозу закључених пре доношења овог закона. Ако се пак захтев Државног осигуравајућег завода заснива на сопственој, непосредној тужби по основу накнаде штете, дошло би до примене закона о застарелости потраживања.

3. — Наше позитивно законодавство не даје одговор на горе постављено питање од кога, у крајњој линији, зависи одређивање рока застарелости који се има применити у овом спору. Док прописи из области обавезног осигурања путника предвиђају у посебним одредбама суброгацију Државног осигуравајућег завода, моментом исплате накнаде из осигурања, у права жртве-осигураника према железници, међу одредбама уредбе о обавезном осигурању свих пошљаци које се предају на превоз Југословенским државним железницама из 1947 нема одговарајуће одредбе. Отуда, одговор треба да потражимо у правној теорији, односно у општим правним правилима која се примењују у нашем праву. Питање је да ли су наведени правни основи чија примена долази у обзир прихватљиви у овом случају.

Питање правне природе права Државног осигуравајућег завода према железници као трећем одговорном лицу у вези обавезног осигурања робе на железницама спорно је у правној теорији. У погледу допуштности суброгације или цесије као основа овог права, наша пракса и правна теорија сагласни су да је она допуштена у овом случају. Низ правила Државног осигуравајућег завода за поједине врсте имовинског осигурања предвиђају и путем уговора обезбеђују суброгацију Државног осигуравајућег завода у права осигураника према одговорном лицу. Судска пракса такође је, ускраћујући право кумулирања на страни жртве, допустила суброгацију Завода засни-

вајући свој став на правном схватању да уговор о имовинском осигурању има обештећујући карактер и да, према општим правним правилима, Државни осигуравајући завод надокнађујући штету осигуранику, ступа у његова права према лицу одговорном за штету. (Види *Збирку одлука државне арбитраже*, св. III под бр. 179, св. IV под бр. 239 и 241, св. V под бр. 297 и св. VII под бр. 369). Прихватањем шире концепције суброгације по којој за суброгацију није нужно да се плаћа туђи дуг, већ је довољно да је у питању исплата дуга кога плацац није обавезан да сноси дефинитивно, овај став судске праксе добија и своје пуно теориско оправдање.

За разлику од питања суброгације, тј. изведеног права осигурача, питање непосредне тужбе Државног осигуравајућег завода за накнаду штете према трећем лицу одговорном за штету, спорно је у теорији, а у пракси се ретко постављало (одлука Државне арбитраже НР Србије С. бр. 14731/53 од 8 децембра 1954 и С. бр. 9463/51 од 26 фебруара 1951). У тим ретким пресудама суд се изјаснио у прилог допуштања ове непосредне тужбе. Питање је у томе да ли Државни осигуравајући завод, поред изведеног права на основу суброгације или евентуалне цесије, има истовремено према одговорном лицу, односно према железници и непосредну тужбу за накнаду штете претрпљене услед тога што је кривицом железнице за оштећење пошиљке истовремено нанета штета и Државном осигуравајућем заводу у висини накнаде из осигурања коју је услед тога морао да исплати сопственику робе која је превожена. Обавеза Државног осигуравајућег завода из односа који настаје обавезним осигурањем робе у превозу железницом је неизвесна и будућа. Не зна се да ли ће и када наступити законом предвиђени осигурани случај, а са њим и обавеза Завода. Међутим, железница када је својом радњом, односно радњом или пропуштањем својих службеника довела до штете на осигураној роби, истовремено је нанела штету, поред власника робе, и Државном осигуравајућем заводу. Она је изазвала наступање осигураног случаја, а тиме и обавезу на исплату накнаде из осигурања коју је од будуће и неизвесне начинила извесном и доспелом обавезом. Та штета се састоји из износа који је Државни осигуравајући завод исплатио власнику робе. Отуда, на основу правила о деликтној одговорности, он има право на непосредну тужбу према железници.

Разлози изнети у прилог непосредне тужбе Државног осигуравајућег завода не могу се бранити. Он у овом случају не трпи штету. Бар не такву која даје право на накнаду. Изнето схватање полази од тога да се деликтна радња железнице у односу на Државни осигуравајући завод састоји у томе што је ова, својом радњом или пропуштањем, повредила извесно чињенично стање, односно законом или уговором створени однос између Државног осигуравајућег завода и власника робе и то на штету првог. Отуда, треба поћи од правне природе уговора о осигурању да би се утврдило да ли стварно постоји штета. Тачно је да се радњом трећег лица може

повредити постојећи законом или уговором створени однос између два лица и да то може повући одговорност за накнаду штете. Но осигурање има алеаторан карактер. Друго, накнада из осигурања коју исплаћује Државни осигуравајући завод има противпрестацију у премијама које је он наплатио. *Alea* је ушла у процену ризика који се осигурава. Отуда и премија коју плаћа осигураник одговара степену ризика. Она је виша што је ризик већи, а осигураник је дужан да пријави промену ризика, што повлачи и промену премије. Стога за Државни осигуравајући завод, у овом случају, нема штете која му даје право на накнаду.

4. — У спору који је предмет наше анализе чињенице нису спорне између странака. Спорно је који се рок застарелости има применити на однос у питању.

При утврђивању одговора на претходно питање — питање правне природе спорног односа — од кога зависи рок застарелости који ће се применити, Врховни привредни суд је, пошавши од погрешног становишта, дао противречне разлоге.

Наиме, Суд прво утврђује да се оштећени власник робе могао обратити само Државном осигуравајућем заводу ради накнаде штете:

„У смислу напред наведеног прописа, на темељу којег је тужилац и исплатио утужену своту дакле, по сили прописа о обавезном осигурању робе за време превоза железницом, конституисан је непосредни правни однос између тужиоца (ДОЗ-а) и оштећеника, односно осигураника Т. из С., од кога је Т. једино и могао да тражи накнаду штете причињене приликом превоза робе железницом.“

Пошто је овим власнику робе ускратио право избора између захтева према железници и захтева према Државном осигуравајућем заводу и обавезно га упутио на Државни осигуравајући завод, Суд закључује да сада, исплатом накнаде из осигурања, настаје нови правни однос између Државног осигуравајућег завода као осигурача (у материјалу, вероватно штампарском грешком, стоји „осигураника“) и железнице као возара:

„Исплатом отштете од стране тужиоца као осигуратеља ствара се нови правни однос, и то између тужиоца као осигураника и туженог као возара. Тужилац је, наиме, на темељу важећих прописа исплатио оштећенику Т. отштету коју је требало да исплати тужени као возар, под претпоставком да је до оштећења пошиљке дошло његовом кривицом. Тужилац потражује исплату спорне своте коју је исплатио као отштету оштећенику на основу кривице туженог, услед чега утужено потраживање према туженом има карактер захтева ради накнаде штете.“

Ова два закључка Суда узајамно се искључују, те отуда не дају одговор на питање који је то нови правни однос у питању.

Дало би се, из тога што Суд наводи да је „Тужилац, наиме, на темељу важећих прописа исплатио оштећенику Т. отштету коју

је требало да исплати тужени као возар [...]“, закључити да је то суброгација, јер је правно правило да када неко плаћа туђи дуг, ступа, односно суброгиран је моментом исплате, у права лица коме је дуг исплаћен према правом дужнику. Но, ако оштећени по-шиљалац нема право да се обрати Железничком транспортном предузећу за накнаду штете, онда ни Државни осигуравајући завод није могао да исплати оштећенику „отштету коју је требало да плати тужени као возар“, нема ни суброгације.

При овоме, у наведеном делу образложења, Суд, мада то није у овом случају битно за решење спора, утврђује да железница, када је у питању штета, одговара за кривицу, тј. по принципу субјективне одговорности. Сматрамо прихватљивијим схватање да железница, пошто ствара повећану опасност по околину, одговара за ризик који је створила, по принципу објективне одговорности по којем се не тражи кривица да би постојала њена одговорност.

Остаје, дакле, питање да није реч о неком другом новом правном односу који је настао између Државног осигуравајућег завода и Железничког транспортног предузећа исплатом накнаде из осигурања власнику робе.

Према изнетом, могло би се поставити питање непосредне, сопствене тужбе Државног осигуравајућег завода за накнаду штете коју му је Железничко транспортно предузеће нанело изазивајући осигурани случај. Не мисли ли Суд на ту штету. Као што смо већ изнели, Државни осигуравајући завод не трпи у овом случају штету која би му давала право на накнаду. Плаћајући накнаду из осигурања он испуњава своју обавезу за коју је, као противпрестацију, примио премије. Отуда не може бити речи о непосредној тужби Државног осигуравајућег завода.

Такође, ни незвано вођење туђих послова не долази у обзир. Државни осигуравајући завод, плаћајући накнаду из осигурања, извршава своју обавезу а не поступа као *negotiorum gestor*. Друго, деловодство треба да је добровољно и претпоставља намеру вођења туђих послова, чега овде нема.

Према томе разлози пресуде не дају нам одговор на битно питање од кога зависи решење спора.

Да би се правилно утврдило који је правни однос у питању, треба поћи од тога да пошиљалац, односно власник робе има право избора између захтева према Државном осигуравајућем заводу и захтева према Железничком транспортном предузећу. Не слажемо се са, иначе чврстим, ставом наше судске праксе која му то право ускраћује. Реч је овде о два захтева који имају различите основе: према Државном осигуравајућем заводу однос обавезног осигурања робе, а према Железничком транспортном предузећу уговор о превозу. Пошиљалац, односно осигураник не може да их кумулира, тј. да их истовремено оствари оба у целини, али на њему је да бира којим ће се од ова два своја права користити. Позитивни прописи не дају основа да му се то право ускрати. Осигурање има за циљ да поло-

жај пошиљаоца робе учини сигурнијим у односу на ризик који прети његовој роби која се превози железницом. То не може имати за последицу губљење права према железници, чиме се његов положај слаби.

Отуда, моментом оштећења робе пошиљалац, односно власник је могао двојако да поступи. Да тужи непосредно железницу. Моментом када он буде намирен од стране железнице, отпада и обавеза Државног осигуравајућег завода јер не би било више штете. У другом случају, до кога је овде дошло, пошиљалац може да захтева накнаду из осигурања од Државног осигуравајућег завода. Овај је дужан да је исплати. Међутим, осигурање не може да доведе до ослобођења железнице од одговорности, као што се не може допустити да жртва истовремено оствари и накнаду штете од железнице и накнаду из осигурања. Не може се допустити да се путем осигурања обогати. Терет накнаде штете дужна је да дефинитивно сноси железница а не Државни осигуравајући завод. Отуда, исплатом накнаде из осигурања, када пошиљалац изабере да се користи својим правом према Државном осигуравајућем заводу, овај је суброгиран, до висине исплаћене накнаде, у права пошиљаоца, односно власника робе према железници. Државни осигуравајући завод према Железничком транспортном предузећу остварује право пошиљаоца из уговора о превозу које је суброгацијом прешло на њега, односно у која је ступио. Отуда право Државног осигуравајућег завода је онакво какво је постојало за самог пошиљаоца, са свим евентуалним приговорима. Према томе застарелост ће бити она која би важила за исти захтев док је постојао између пошиљаоца и железнице.

Када би се ово питање данас поставило, применио би се закон о превозу на железницама. Чл. 10, ст. 1 под (2), т. 2, овог закона предвиђа да застарелост захтева за овакво потраживање износи годину дана и да тече од дана издавања робе. Међутим, према одредби чл. 121, став 2, истог закона, на спорове из уговора о превозу робе који су закључени пре 1 маја 1958, међу које спада и спор који је предмет анализе, примениће се правила која су важила до доношења закона у време када је уговор закључен. Како је у питању штета која је настала повредом уговорног односа, то се има применити рок од 3 године који предвиђа чл. 17 закона о застарелости потраживања као општи рок за међусобна потраживања привредних организација из уговора о испоруци робе и из уговора о делу и услугама закљученим у оквиру њихове пословне делатности. У овом случају није прихватљива примена чл. 19 истог закона, за који се Суд определио, јер се поменути члан односи на штету која потиче из деликтне радње а овде није у питању таква штета. При овоме, рок застарелости од 3 године тече од момента када је почео тећи за власника робе, тј. од момента када му је уручена оштећена пошиљка.

Врховни привредни суд је исправно поступио када је одбацио примену чл. 21, ст. 4, закона о застарелости потраживања на којем је првостепени суд засновао своју одлуку. Наведени члан се односи искључиво на потраживање возарине из уговора о превозу робе.

Врховни привредни суд је исправно поступио и када је одбацио приговор Железничког транспортног предузећа. Закон о застарелости потраживања од 1953 садржи опште рокове застарелости и има се применити уколико посебним прописима нису предвиђени други рокови за поједине односе. Не могу правна правила из бивше уредбе о превозу железницом из 1940 која су се примењивала до доношења новог закона дерогирати, на основу закона о неважности правних прописа, један позитивни пропис, макар и општи. Она се не могу појавити као *lex specialis*. Друга је ствар била пре доношења закона о застарелости потраживања. Тада је железница могла поставити питање примене рокова које су ова правна правила предвиђала. У низу спорова она је то и учинила. Међутим, и тада је бивша Главна државна арбитража одбацила разлоге које је износила железница и стала на становиште да се у овом случају има применити општи рок застарелости који је важио за спорове између привредних организација и износио годину дана. (Овај став је задржан у читавом низу одлука и лепо је образложен у одлуци Главне државне арбитраже Гс. бр. 92 од 7 јуна 1940).

Др. Владимир Јовановић