

RÉSUMÉ

L'usucapion et la prescription dans les constitutions de Dioclétien

Dans la législation de Dioclétien, l'usucapion se présente sous sa forme classique: pour acquérir la propriété, le *iustus titulus* et la *bona fides* étaient nécessaires. Vu qu'à l'époque de Dioclétien cette institution juridique était depuis longtemps élaborée et que les questions principales, concernant son règlement, n'étaient plus sujettes de grandes controverses, le nombre de constitutions de Dioclétien, consacrées à l'usucapion, est relativement petit. On y fait remarquer que le titre de la possession ne peut pas être putatif, et que les choses volées, ou les choses considérées comme volées (l'esclave en fuite) ne peuvent pas être usucapiées. Il est probable que dans la plupart de ces constitutions l'intention du législateur était de corriger les conceptions des tribunaux dans les provinces de l'est, pour lesquels cette institution de *ius civile* était encore relativement neuve, ou bien, à part de cela, de protéger les intérêts des propriétaires des esclaves, étant donné que le nombre des esclaves était en permanente décadence.

Le droit romain de l'époque de Dioclétien ne connaissait pas encore la prescription en tant que principe général, pourtant, dans ses rescripts, Dioclétien confirme souvent que la durée de certaines actions est limitée: les actions du droit prétorien, les actions pénales, les actions dans le droit fiscal et dans le droit pénal. Du même, *longi temporis praescriptio*, qui dans le droit de Justinien deviendra un mode d'acquisition de la propriété et subira la fusion avec l'usucapion, dans le droit de Dioclétien est toujours un moyen de défense, accordé au possesseur contre celui qui veut réaliser un droit réel sur la chose possédée. Dans les nombreuses constitutions de Dioclétien, consacrées à cette institution, on peut apercevoir l'intention du législateur de régler la *longi temporis praescriptio*, dans les cas de son application contre la *rei vindicatio*, selon les mêmes principes qui règlent l'application de l'usucapion, et c'est alors qu'on formule l'exigence que le possesseur soit de bonne foi. Dans les cas où cette prescription était opposée contre le créancier les constitutions du Dioclétien n'exige pas la bonne foi. Enfin, les constitutions du Dioclétien sont la seule source du droit romain qui donne des renseignements sur les condition sous lesquelles on pouvait opposer la prescription *longi temporis* dans les litiges concernant la liberté d'un sujet.

ОБАВЕЗНА ОСИГУРАЊА У ВАЗДУШНОМ САОБРАЋАЈУ У ЈУГОСЛАВИЈИ

Jedna od karakteristika osiguranja u našem privrednom sistemu je znatna raširenost obavezних осигурања. Већ првих година после свршетка II светског рата уведена су код нас обавезна осигурања државне имовине против пожара (1), затим осигурања путника на железници, речним, језерским и каналским пловилима, поморским бродовима и ваздухопловима,

(1) Наредба о обавезном осигурању против пожара државних индустријских предузећа као и предузећа под секвестром и под принудном управом („Сл. лист ФНРЈ“, бр. 42/46); Наредба о обавезном осигурању државне имовине против штета СФРЈ“, бр. 42/46); Наредба о обавезном осигурању државне имовине против штета које настају услед пожара на износ који одговара вредности те имовине („Сл. лист ФНРЈ“, бр. 6/48).

као и обавезна осигурања робе која се превози железницом и ваздушним путем (2).

Обавезна осигурања у нашој земљи нарочито су раширена у ваздушном саобраћају. Та осигурања уведена су разним законским прописима од којих су неки специфични за ваздушни саобраћај (уредба о ваздушној пловидби, даље у тексту УВП) а други општи (Закон о средствима привредних организација, даље у тексту ЗСПО; Наредба о одређивању ризика од којих су привредне организације дужне осигурати своја основна и обртна средства и средства заједничке потрошње, даље у тексту НОР) (3). Из ових законских прописа излази да се код нас имају обавезно осигурати ваздухоплови, роба која се превози ваздухопловима, путници на ваздухопловима, посада ваздухоплова и одговорност због држања и поседовања ваздухоплова.

Одредбе које се односе на обавезна осигурања у ваздушном саобраћају су прилично оскудне. Оне постављају углавном само начело обавезности појединих осигурања али остављају отворена многа принципијелна питања на које је у пракси требало одговорити.

1. — Обавеза осигурања ваздухоплова предвиђена је у ЗСПО (чл. 42). Ова обавеза односи се на све ваздухоплове који представљају основна средства наших привредних организација. У самом закону се ваздухоплови не помињу изрично али се одредба о обавезном осигурању основних средстава очигледно и на њих односи, што се види и из НОР донете на основу ЗСПО.

Ваздухоплови се имају осигурати као и сва остала основна средства на неотписани део њихове вредности, с тим да се могу осигурати и на већу вредност али не преко њихове тржишне вредности (чл. 42 ЗСПО). Уколико привредна организација која има ваздухоплове као основна средства, исте не осигура на поменућу вредност, такав пропуст представља привредни преступ за који се привредна организација може казнити новчаном казном до 5 милиона дин. (чл. 116 ЗСПО), а одговорно лице у привредној организацији до 100.000.— дин. (чл. 117 ЗСПО).

Ризици против којих се ваздухоплови имају осигурати у смислу ЗСПО предвиђени су у поменутој НОР, под II, т. 12. То су потпуни губитак и оштећење ваздухопловног саобраћајног средства услед рушења, пожара, експлозије или ког другог узрока. Према томе ваздухоплови се имају осигурати против свих ризика који се нормално осигуравају и то без ограничења.

2. — Обавезно осигурање робе која се превози ваздухопловима предвиђено је с једне стране УВП из 1949, а с друге већ поменутиим ЗСПО и НОР.

(2) Уредба о обавезном осигурању путника на железници против несрећног случаја („Сл. лист ФНРЈ“, бр. 25/47); Наредба о увођењу обавезног осигурања путника на речним, језерским и каналским пловилима у државној експлоатацији („Сл. лист ФНРЈ“, бр. 71/47); Уредба о обавезном осигурању путника на поморским бродовима против несрећног случаја („Сл. лист ФНРЈ“, бр. 27/48); Уредба о обавезном осигурању путника у јавном аутосаобраћају против несрећног случаја („Сл. лист ФНРЈ“, бр. 24/48); Уредба о обавезном осигурању свих поштомара које се предају на превоз југословенским државним железницама („Сл. лист ФНРЈ“, бр. 90/47); Уредба о ваздушној пловидби („Сл. лист ФНРЈ“, бр. 47/49).

(3) „Сл. лист ФНРЈ“, бр. 14/58.

По чл. 35 УВП роба која се превози ваздухопловима мора бити осигурана за све време лета. Уколико се роба не осигура, она предвиђа двоструку санкцију: власник ваздухоплова одговара у таквом случају за сву штету која би настала а може се казнити и за прекршај.

Иако се у УВП не помиње изрично ко је дужан осигурати робу за време превоза ваздухопловима, да ли власник робе или власник задухоплова (односно ваздухопловни возар), ипак из одредбе о санкцији за случај да роба остане неосигурана јасно произилази да та обавеза пада на власника авздухоплова а не на власника робе. Да би разумели такво становиште треба имати у виду да је УВП била донета у време када се у нашој привреди управљало административним путем и када су се све штете у привреди накнађивале у крајњој линији из буџета. Одредбе о обавезном осигурању робе која се превози ваздухопловима, као и Уредба о обавезном осигурању свих пошљака које се предају на превоз железници (даље у тексту УОЖП), представљају прве покушаје да се штете које трпи привреда услед транспортних ризика накнаде искључиво путем осигурања а не из буџета. С обзиром на то да је транспортно осигурање онда било код нас тек у повоју, оваквим одредбама се хтело да се на једноставан начин осигурају све пошљке које се превозе одређеним превозним средствима.

Иако им је циљ заједнички, између одредбе о обавезном осигурању робе која се превози ваздухопловима и УОЖП има знатних разлика. Јер, док је код превоза робе железницом осигурање аутоматско већ на основу самих законских одредаба, при чему није потребно никакво посебно уговарање између возара односно власника робе и осигуравајућег завода, дотле се код превоза робе ваздухопловима предвиђа само обавеза власника ваздухоплова да робу осигура код осигуравајућег завода (4). Роба дакле није аутоматски осигурана на основу самих законских прописа и, уколико власник ваздухоплова исту не осигура, власник робе не може потраживати од осигуравајућег завода никакву накнаду штете. Због тога УВП и предвиђа санкције за случај да власник ваздухоплова не осигура робу.

Раније смо већ поменули да чл. 35, ст. 2, УВП предвиђа да је власник ваздухоплова одговоран за сву штету која би настала уколико роба није осигурана у смислу одредаба УВП. Стилизација ове одредбе није довољно јасна и дозвољава разна тумачења у погледу ширине одговорности власника ваздухоплова за настале штете.

По једном мишљењу (5) ова одредба се има тумачити најшире. Ако власник ваздухоплова не испуни своју обавезу осигурања робе, путника и

(4) По чл. 13 новог Закона о осигуравајућим заводима и заједницама осигурања („Сл. лист ФНРЈ“, бр. 27/61) обавезно осигурање настаје или на основу законске одредбе без обавезе осигураника да закључи уговор (законско осигурање) или на основу уговора о осигурању који је осигураник дужан да закључи у смислу закона (обавезно уговорно осигурање). Према томе, осигурање по Уредби о обавезном осигурању железничких пошљака спада у законско осигурање а осигурања по Уредби о ваздушној пловидби у обавезна уговорна осигурања. Противно мишљење изгледа да заступа др. Ђ. Мирковић који у својој књизи (Осигурање, Београд, 1959/60, с. 48) ставља осигурање посаде, путника и робе за време лета по Уредби о ваздушној пловидби међу „обавезна законска осигурања“ која настају по сили принудних прописа иако у даљим излагањима (с. 110 и сл. исте књиге) помиње да је Уредба о ваздушној пловидби поставила начело обавезности осигурања за разлику од осигурања лица код других саобраћајних средстава која су регулисана посебним законодавним актом.

(5) Др. Ђ. Мирковић: н. д., с. 113 и сл.

посаде, он одговара за све могуће штете. Ова одговорност обухвата како субјективну тако и објективну одговорност, затим одговорност за штету изазвану кривицом посаде ваздухоплова, одговорност за непосредну и посредну штету, за материјалну и моралну штету. Ово схватање заснива се на претпоставци да се једино на тај начин може разумети доношење одредбе о предвиђеној санкцији која би, у противном, представљала само примену општих правних начела, па би према томе била сувишна.

По нашем мишљењу, не треба ићи тако далеко у тумачењу одредбе о санкцији из УВП. Да би се одредио прави значај и сисао ово одредбе треба да се иста тумачи у светлу правних правила изражених у предратном Закону о ваздушној пловидби (даље у тексту ЗВП) и принципа Варшавске конвенције. У ЗВП слично као и у Варшавској конвенцији предвиђала се ограничена одговорност ваздухопловног возара како за штете на роби тако и за случај смрти односно телесне повреде путника. Иако данашња УВП не помиње ограничење одговорности ваздухопловног возара за смрт и телесну повреду путника и за штету на роби него предвиђа само обавезно осигурање путника, посаде и робе, сматрамо да би се правна правила о ограниченој одговорности ваздухопловног возара из предратног ЗВП имала и данас примењивати у случају штете на роби или смрти или телесне повреде путника (6). Између осталог и због тога што та правна правила одговарају и међународно усвојеним принципима а нису у противности са нашим правним поретком, нити са одредбом о обавезном осигурању робе и путника, с којом се у ствари само допуњују. Спорно би могло бити само питање износа на који је одговорност ваздухопловног возара ограничена. Јер, јасно је да се предратни износи не могу више данас примењивати (1000. дин. по колету, 100.000. дин. по путнику у случају смрти или телесне повреде (7)). Ако се прихвати такво становиште онда одредба УВП по којој власник ваздухоплова одговара за сву штету која би настала уколико посада, путници или роба, нису осигурани добија двоструки смисао. С једне стране, том одредбом се одређује ко одговара посади, путницима и власницима робе, за насталу штету, а с друге стране, утврђује се обим одговорности за штету. По поменутој одредби УВП у таквом случају одговара власник ваздухоплова без обзира да ли је за исту крив или не, тј. без обзира да ли је штета настала услед више силе; кривицом трећих особа (на пример, услед судара с другим ваздухопловом за који судар је крив тај други ваздухоплов), или кривицом његовом односно лица за која он одговара. УВП поставља дакле принцип објективне одговорности власника ваздухоплова, што не дира у његово евентуално право регреса према лицу које је штету скривило. Штавише, власник ваздухоплова се по горњој одредби не би могао у таквом случају позвати ни на правна правила којима се његова одговорност ограничава на одређене износе. Јер власник ваздухоплова одговара по УВП за сву сталну штету ако посада, путници или роба нису осигурани тако да је дужан да штету накнади у потпуности и онда када иста прелази границе његове одговорности по правним правилима предратног ЗВП.

(6) В. о томе и др. Ђ. Мирковић: н. д., с. 125.

(7) Чл. 68, ст. 2, и 73, ст. 3, предратног Закона о ваздушној пловидби.

Међутим, и поред принципа објективне одговорности, власник ваздухоплова по УВП није ипак одговоран за све штете које се могу десити ако се путници, посада или роба не осигурају. Његова одговорност по УВП треба да постоји само за штете које се нормално могу осигурати и које су као такве предмет обавезног осигурања. Само за такве штете мислимо да би власник ваздухоплова могао одговарати по принципу објективне одговорности без права да се позове на правна правила која предвиђају ограничење његове одговорности.

Овако дефинисана одговорност власника ваздухоплова је потпуно довољна за заштиту интереса путника, посаде и власника робе и као санкција према власнику ваздухоплова због неиспуњења његове обавезе осигурања по УВП. Нема никаквог разлога претпоставити да је законодавац хтео ићи шире јер зато није било потребе. Због тога се не може прихватити схватање по којему би власник ваздухоплова одговарао и за штете које се нормално не могу осигурати, тим више што би на тај начин испало да је власник неосигуране робе (односно неосигурани путник или члан посаде) у повољнијем положају од власника осигуране робе (односно осигураног путника или члана посаде), пошто би у случају штете овај могао добити накнаду и за такву штету која се нормално иначе не би могла осигурати. А то сигурно није био циљ који се хтео постићи обавезним осигурањем и предвиђеном санкцијом за случај неизвршења ове обавезе.

Извршујући своју обавезу осигурања робе по чл. 35 УВП, ЈАТ је раније имао склопљено осигурање код ДОЗ у форми генералне полице и то за све пошиљке које је превозио својим ваздухопловима у унутрашњем и међународном саобраћају.

Иако је осигурање по горњој генералној полици било, по својим карактеристикама, обично осигурање робе, оно се у пракси третирало и као осигурање одговорности ЈАТ за штете на роби. Наиме, кад би се осигурање по горњој генералној полици третирало само као осигурање робе које је ЈАТ као возар закључио у корист власника робе, сва права која би власник робе имао према ЈАТ у вези са штетом за коју би био одговоран ЈАТ прешла би након ликвидације штете на осигуратеља, тј. на ДОЗ. Овај би према томе имао право регреса према ЈАТ у границама његове одговорности. Међутим, у пракси се од таквог схватања одустало јер се стало на становиште да осигурања робе која закључују возари са осигуравајућим заводом имају за циљ не само заштиту власника робе у чију корист су закључена, него и за возара који је склопио такав уговор. Због тога ДОЗ у таквим случајевима није користио своје регресно право према возарима, осим у случају очигледне зле намере или грубе непажње од стране возара. Овакво становиште изричито је било регулисано у неким уговорима о осигурању робе склопљеним са појединим возарима, и сагласно томе примењивало се и у другим сличним случајевима, укључујући овде и генералну полицу ЈАТ.

Осигурање робе путем генералне полице одговарало је одредби УВП о обавезном осигурању без обзира на изузетке предвиђене у генералној полици (ризик цурења и манипулативног лома) и на ограничења одговорности ДОЗ по једном лету који су били предвиђени из уобичајених техничких осигураваачевих разлога.

Генерална полица ЈАТ за осигурање робе остала је у важности све до доношења нових прописа о обавезном осигурању основних и обртних средстава привредних организација. По тим прописима привредне организације су дужне да осигурају, поред основних средстава, и сва своја обртна средства, и то како док се налазе у складишту и у другим просторијама привредне организације тако и за време њиховог превоза из једног места у друго. Ово додуше није у ЗСПО изричито речено али излази из чињенице што обавеза осигурања обртних средстава није ничим ограничена, а своју потврду налази и у поменутој НОР (под II, т. 15, предвиђа се обавезно осигурање робе у превозу, па према томе и роба која се превози ваздухопловима).

По ЗСПО (чл. 42, ст. 3) обртна средства (дакле и роба у превозу), имају се осигурати на своју вредност. Шта се подразумева под вредношћу закон не каже. Према томе, привредне организације имале би да се држе у првом реду књиговодствене вредности обртних средстава, с тим да по свом нахођењу могу робу осигурати и на већу вредност, а према постојећим обичајима при осигурању робе у транспорту (набавна вредност увећана за све транспортне трошкове и трошкове осигурања, као и за 10% на име очекиване добити). Неизвршење обавезе осигурања обртних средстава третира се као привредни преступ уз предвиђање истих санкција као и код основних средстава (чл. 116 и 117).

Роба у превозу има се према НОР осигурати против основних транспортних ризика (тј. против удеса саобраћајних средстава, пожара, више силе и осталих ризика који се сматрају основним транспортним ризицима при превозу робе појединим саобраћајним средствима), и допунских ризика, а у међународном транспорту и против ратних и политичких ризика. НОР не помиње шта су то допунски ризици тако да у том погледу треба узети у обзир нашу праксу осигурања. Као допунски ризици долазе према томе сви ризици који се нормално могу осигурати а који се не сматрају основним ризицима, као на пример, крађа и неиспорука робе, манипулативни ризици (лом предмета, цепање врећа и расипање, лом амбалаже и расипање и цурење и сл.), контакт с другом робом, слатка вода, рђа услед ванредних спољашњих узрока и сл. Сви ови ризици долазе више-мање до изражаја и при превозу робе ваздухопловима. Из горњег излази да у ствари НОР предвиђа тзв. осигурање „против свих ризика“ и то у мери у којој се та осигурања иначе практикују, са додатком ратних и политичких ризика при међународном превозу робе.

Одредбе о обавезном осигурању обртних средстава из ЗСПО донекле су у противности са одредом УВП о обавезном осигурању робе која се превози ваздухопловима. Наиме, док по УВП обавеза о осигурању робе очигледно пада на власника ваздухоплова, дотле по ЗСПО обавеза осигурања пада на привредну организацију чија се роба превози ваздухопловима или другим превозним средствима. С обзиром на то да је ЗСПО донет много касније и да је то један од основних закона којима се регулишу односи у нашем данашњем привредном систему, а да је УВП донета у време административног начина управљања у нашој привреди, сматрамо да прописи ЗСПО имају предност пред прописима УВП по принципу *lex posterior de-*

rogat legi priori. Према томе, обавеза осигурања робе за време превоза ваздухопловима пада данас у првом реду на привредне организације чија се роба превози.

Но то не значи да је власник ваздухоплова (односно ваздухопловни возар) ослобођен сваке обавезе у вези са осигурањем робе. Он је и даље дужан да осигура, али не више саму робу у корист њеног власника него своју одговорност за штете на роби. Ово излази из НОР (под II, т. 12). У тој тачки се предвиђа да се „ваздухопловна саобраћајна средства“ имају осигурати између осталог и „од одговорности због држања и поседовања ваздухопловног средства“. Како у вези с тим нису дата ближа објашњења у погледу обима одговорности која треба да се осигура може се узети да се том одредбом предвиђа осигурање сваке одговорности ваздухопловног возара која може настати у вези с држањем, поседовањем и експлоатацијом ваздухопловног средства, дакле, како одговорности према трећим лицима, тако и према путницима и посади, па и власницима робе која се превози ваздухопловима. Према свим тим особама ваздухопловни возар може да дође у ситуацију да одговара за насталу штету баш због тога што држи односно поседује ваздухопловно средство у циљу експлоатације.

Овакво тумачење налази у погледу путника и посаде своју потврду и у Условима осигурања законске дужности јемства из основа поседовања и коришћења авиона који су били код нас у општој примени у моменту доношења НОР. По чл. 1 ових Услова „[...] осигурање се односи на осигураникову законску дужност јемства из поседовања, одржавања и коришћења моторних авиона према: а) трећим лицима, б) путницима, в) пилоту и посади [...]“. Иако се роба односно власници робе не помињу, јер се у то време роба осигуравала на други начин, сматрамо да се у смислу НОР власници робе имају изједначити с путницима јер су и једни и други у односу на ваздухопловног возара корисници превоза.

Из предњег излагања излази да је доношењем ЗСПО и НОР одредба о обавезном осигурању робе по УВП измењена утолико што обавеза за осигурање пада сада на власника робе, док је власник ваздухоплова, односно ваздухопловни возар, обавезан да осигура само своју одговорност за штету на роби чиме се пружа извесно допунско обезбеђење и власнику робе. Ово то више што обавеза власника ваздухоплова да осигура робу није била директно предвиђена у УВП, него је излазила само индиректно из одредбе о одговорности власника ваздухоплова за штету на роби ако иста остане неосигурана.

Полazeћи од нових прописа ЗСПО, и од горњег тумачења УВП, измењен је код нас и систем осигурања робе која се превози ваздухопловима. Роба као таква данас се више не осигурава од стране ваздухопловног возара, него на основу уговора склопљеног непосредно са привредним организацијама којима она припада. Међутим, ваздухопловни возари имају специјално уговорено покриће своје одговорности за штете на роби коју превозе својим ваздухопловима. На тај начин су у потпуности задовољени прописи како ЗСПО тако и УВП.

У вези с тако постављеним осигурањима робе често се чује примедба да се на тај начин у ствари исти ризици два пута осигуравају, једанпут као

осигурање робе а други пут као осигурање одговорности возара, и да то нема свог практичног оправдања. Такве примедбе долазе до нарочитог изражаја у оним случајевима када се осигурање робе и осигурање одговорности спроводи код истог осигуратеља тако да се добија површан утисак да се за исти ризик наплаћују две премије (8). Ове примедбе, које се чине не само у нашој земљи него каткада и у иностранству, нису оправдане, бар не у систему осигурања који се данас спроводи. Не улазећи детаљније у анализу разлике између осигурања робе и осигурања одговорности за штету на роби, довољно је за сврхе овог чланка ако се укаже да се циљ и техника осигурања робе против транспортних ризика потпуно разликују од циља и технике осигурања одговорности за штету на роби. При осигурању робе иде се за што потпунијим покрићем власника робе, при чему се задржава регресно право према возару из превентивних разлога. Напротив, при осигурању одговорности тежи се за обезбеђењем возара у случају великих штета за које је он одговоран а које могу да доведу у питање његово нормално пословање, с тим да се путем франшизе и разних искључења из осигурања настоји сачувати његов интерес за избегавање евентуалних штета. Обе врсте осигурања имају, дакле, свој значај и корисну функцију у нашем привредном систему.

Ово двојство у осигурању узима се у обзир и приликом одређивања премије осигурања. С обзиром на то да се код осигурања робе многе штете регресирају од возара, резултати тог осигурања су са тог разлога знатно повољнији, што омогућује и одређивање нижих премијских стопа. Према томе, не би била тачна тврдња да се премије за исти ризик два пута наплаћују, јер у ствари тек збир премија за осигурање робе и за осигурање одговорности возара за штете на роби представља пуну премију за све ризике којима је роба за време транспорта изложена.

3. — Обавезно осигурање путника предвиђено је УВП на исти начин на који и обавезно осигурање робе. У чл. 35 стоји да путници морају бити осигурани за све време лета с тим да власник ваздухоплова одговара за штету која би настала уколико ово осигурање не постоји. Неизвршење обавезе осигурања путника сматра се прекршајем за који се може казнити власник ваздухоплова. Поред тога, као што смо већ раније видели, у НОР (под II, т. 12) предвиђа да су привредне организације дужне осигурати и своју одговорност због држања и поседовања ваздухопловног средства. А тако дефинисана одговорност обухватала је по нашој пракси и одговорност према путницима.

Обе ове одредбе су врло штуре јер садрже само основни принцип обавезности осигурања путника, односно одговорности возара према путницима, без икаквих других појединости. Прво питање које се у вези с тим осигурањем поставља је следеће: на који износ треба да буду осигурани путници односно одговорност ваздухопловног возара да би се удовољиле одредбе о обавезном осигурању. Како ово питање није ближе регулисано

(8) У том смислу в. пресуду Вишег привредног суда НР Хрватске од 10. V. 1961 цитирану у публикацији Јадранског института Југослаvensке академије знаности и умјетности у Загребу (Упоредно поморско право и поморска купопродаја, бр. 10, с. 52 и 53).

прописима потребно је да се нађе решење које би одговарало нашим конкретним приликама.

При осигурању путника на ваздухопловнима решење треба тражити у прописима којима су код нас регулисана обавезна осигурања путника на осталим превозним средствима (железници, бродовима, аутобусима). По тим прописима осигурани износи за случај смрти или телесне повреде крећу се данас највише до 400.000. по путнику. Не улазећи у питање да ли су ти износи данас довољни, сматрамо да би се осигурањем путника на ваздухопловима на ове исте износе, који су иначе предвиђени прописима за осигурање путника на осталим превозним средствима, у потпуности задовољила и обавеза осигурања путника по УВП.

При осигурању одговорности ваздухопловног возара према путницима треба правити разлику између путника у међународном и унутрашњем саобраћају. Одговорност према путницима у међународном саобраћају је регулисана Варшавском конвенцијом (=ВК) којом је утврђена максимална одговорност возара према једном путнику. Због тога сматрамо да би у смислу одредбе о обавезном осигурању одговорности ово осигурање требало да се закључи најмање на износе који одговарају границама предвиђеним у ВК иако ти износи практично данас више нису довољни.

За разлику од одговорности ваздухопловног возара према путницима у међународном саобраћају, одговорност према путницима у унутрашњем саобраћају, регулисана је искључиво нашим домаћим правом, тј. општим правним правилима о одговорности која не познаје никакво ограничење у погледу висине одговорности за насталу штету и специјалним правним правилима о одговорности ваздухопловног возара из предатног ЗВП која предвиђају ограничење његове одговорности за случај смрти и телесне повреде путника до 100.000. динара по путнику (чл. 73, ст. 3).

Већ смо раније изнели наше схватање да би се принцип ограничене одговорности ваздухопловног возара према путницима изражен у правним правилима предатног ЗВП имао и данас примењивати с тим што би на место лимита од предатних 100.000. дин. по путнику требало одредбама, или у пракси, утврдити други износ максималне одговорности према садашњим околностима (9). Међутим, отворено је питање да ли би наши судови у конкретним случајевима који нису регулисани ВК уопште применили принцип ограничене одговорности ваздухопловног возара и колики би лимит одредили за његову одговорност према путницима. Због тога, бар теоријски, постоји могућност да наш ваздухопловни возар буде осуђен да у случају смрти или трајног потпуног инвалидитета путника плати на име накнаде износе који прелазе лимит из ВК. Али, у пракси, то се тешко може догодити јер се код нас за сада на име накнаде обично одређују износи који су много мањи од тог лимита (10), иако постоји тенденција наглог пораста накнада које судови досуђују против одговорног возара. Но треба претпоста-

(9) До доношења нових законских одредаба о ограниченој одговорности ваздухопловног возара према путницима као максимални износи одговорности могли би се можда узети било одговарајући износи из Варшавске конвенције или неки други износи израчунати по извесном кључу на основу предатних лимита узимајући у обзир промене у куповној моћи новца.

(10) В. о томе др. Владимир Јовановић: Права осигурача према трећем одговорном лицу, Београд, 1957, с. 46.

вити да ће се у скорој будућности и код нас питање одговорности ваздухопловног возара регулисати у складу са одредбама ВК и да ће се у пракси на име накнаде досуђивати износи сагласно лимитима предвиђеним у њој. Због тога сматрамо да би било потребно да се одговорност ваздухопловног возара према путницима у унутрашњем саобраћају осигура на исти износ као и према путницима у међународном саобраћају, тј. у висини максималне одговорности возара по ВК.

Друго питање које се у вези с обавезним осигурањем путника и одговорности ваздухопловног возара поставља је следеће: да ли се ове две обавезе међусобно искључују или не. Одговор на ово треба да буде негативан, јер осигурање путника против незгоде и осигурање одговорности према путницима знатно се разликују између себе и поред тога што је резултат за оштећеног путника по једном и другом осигурању до извесне мере сличан. Наиме, и по једном и по другом осигурању, у крајњој линији, оштећени путник има да добије извесну суму новца којом се накнађује његова штета, с тим што се при осигурању одговорности претходно треба утврдити висина штете и одговорност возара а штета накнађује у одговарајућој висини, док се при осигурању незгоде исплаћују осигуранику унапред уговорене суме без обзира на стварну висину штете и на постојање одговорности возара. Према томе, одредбе о обавезном осигурању путника и о обавезном осигурању одговорности возара према путницима међусобно се не искључују него само допуњују, јер се тиме одбезбеђује путницима исплата одговарајућих износа из два различита основа: из основа осигурања против незгоде и из основа одговорности возара за насталу штету.

У вези с тим поставља се одмах и треће питање; да ли по нашим прописима о обавезном осигурању путник, односно његов наследник, имају право у случају смрти или телесне повреде да траже како исплату накнаде из осигурања незгоде тако и накнаду настале штете од возара уколико је овај за исту одговоран. У принципу осигурање путника против незгоде као такво нема отштетни карактер и путник који се сам осигурао против незгоде има право да тражи осигурани износ од свог осигуратеља и уједно накнаду штете од возара (11). Међутим, при осигурању путника против незгоде које обавезно имају да врше возари по нашим законским прописима, стало се на становиште да такво осигурање додуше не искључује одговорност возара за насталу штету али да путник има право тражити на име накнаде од возара само онај износ штете који прелази износ на који путник

(11) В. о томе детаљније др. В. Јовановић: н. д., с. 24 и сл. Не улазећи у детаљније теоријско разматрање о правној суштини и карактеру осигурања против незгоде уопште, довољно је за потребе овог чланка ако напоменемо да је опште прихваћено становиште по којему осигурање против незгоде у начелу нема отштетни карактер иако извесни елементи тог осигурања могу имати такав карактер (на пример, накнада трошкова лечења). Међутим, то не значи да се осигурању против незгоде такав карактер не може дати било у самом уговору о осигурању или на основу закона. Тако, на пример, осигурања путника против незгоде која закључују возари по својој сопственој иницијативи обично имају такав карактер јер возари осигуравају путнике не само да би овима учинили услуге него и зато да себе ослободе плаћања накнаде у висини износа који се плаћају путницима из таквог осигурања. Због тога се у случају таквих осигурања обично уговара да путник не може кумулирати своја права на износе из осигурања и право на накнаду штете од возара. Слично је и с обавезним осигурањем путника на ваздухопловима које је прописано у Италији, Аустрији и Немачкој код којих путник може тражити од возара на име накнаде штете само разлику између износа који добије из осигурања и стварне штете.

има право по осигурању против незгоде. Овакво становиште заузели су наши судови у случају законског осигурања путника на железницама, па га треба аналогно применити и у обавезном осигурању путника на ваздухопловима (12). На тај начин обавезним осигурањем путника против незгоде у ствари се обезбеђује повређеном путнику минимална накнада за претрпљену повреду без обзира на висину стварне штете, с тим да путник има и даље право да од возара тражи пуну накнаду претрпљене штете по одбитку износа добијених из осигурања незгоде. А обавезним осигурањем одговорности возара обезбеђују се путници да ће ту пуну накнаду добити без обзира на финансијску ситуацију и солвентност возара.

Поступајући по одредби УВП о обавезном осигурању путника ЈАТ је био осигурао своје путнике против незгоде и то на износ од 415.000. дин. тј. на износ који је у то време одговарао лимиту одговорности по ВК. У то време курс динара је био 50. дин. за 1 долар. Овим осигурањем били су обухваћени путници у унутрашњем и међународном саобраћају. После промене курса динара у односу на долар (300. дин. за 1 долар) повећана је осигурана сума са 415.000. на 2.500.000. динара како би се иста поново довела у сагласност са лимитом одговорности по ВК, али само за путнике у међународном саобраћају, док је при осигурању путника у унутрашњем саобраћају остао износ од 415.000. дин. На тај начин дошло је до различитог осигурања путника ЈАТ против незгоде и његовог неједнаког третирања већ према томе да ли лете у унутрашњем или међународном саобраћају.

Осигурањем путника у међународном саобраћају које је било склопљено на горњи начин ЈАТ је очигледно хтео да истовремено задовољи своју законску обавезу осигурања путника и да обезбеди себе за случај одговорности према путницима у границама лимита предвиђеног ВК. Међутим, поменутим осигурањем ЈАТ је постигао у потпуности само свој први циљ: испунио је своју обавезу осигурања путника по УВП, и то преко онога што се од ЈАТ могло очекивати с обзиром на висину осигураног износа. Други циљ, тј. обезбеђење за случај одговорности у границама лимита по ВК, ЈАТ је постигао само делимично. Наиме, иако се при осигурању незгоде на износ који одговара максималној одговорности возара обично дешава да је накнада из осигурања већа од накнаде штете коју путник има право да тражи од возара, ипак има случајева када је износ накнаде штете на који путник има право већи од износа накнаде из осигурања незгоде. То су случајеви када путник због релативно незнатне телесне озледе претрпи велику материјалну штету (на пример, када услед трајне повреде прста на левој руци професионални виолиниста постане трајно неспособан да обавља своју професију). Према томе, иако је осигурао своје путнике у међународном саобраћају на износ који одговара лимиту одговорности по ВК, ЈАТ ипак

(12) В. пресуду Врховног суда НРХ, ГЖ бр. 124/53 од 18. V. 1953 и пресуду Врховног суда НР БиХ ГЖ бр. 81/52 од 7. VI. 1952, Збирка одлука врховних судова, издање „Архива за правне и друштвене науке“, Београд, 1954, под бр. 166 и 167, с. 147—149, као и пресуду Врховног суда НРС, ГЖ бр. 33/51 од 16. II. 1951, објављену у „Архиву за правне и друштвене науке“, бр. 251, с. 291. — У прилог таквог становишта у случају телесне повреде путника али не и у случају његове смрти др. Ђ. Милковић: н. д., с. 154. Против др. В. Јовановић: н. д., с. 47; др. М. Константиновић: Однос између права на накнаду штете и права на осигурану суму, „Архив за правне и друштвене науке“, бр. 251.

тима није себе у потпуности обезбедио у границама лимита своје одговорности.

Осигурање путника у међународном саобраћају како је раније постојало имало је и ту незгодну страну што је било склопљено у динарима док је обавеза ЈАТ према иностраним путницима била у девизама. ЈАТ је дакле у случају незгоде добијао од ДОЗ накнаду из осигурања за своје путнике у динарима па је сам морао водити бригу око обезбеђења трансфера одговарајућег износа иностраним путницима. А то је било обично везано за разне компликације и одуговлачења.

Увиђајући ове недостатке ЈАТ је у споразуму са ДОЗ изменио ранији начин осигурања за путнике у међународном саобраћају. За ове путнике склопљено је осигурање које у својој суштини представља осигурање одговорности ЈАТ према путницима за смрт, телесне повреде и штете на личним стварима и регистрованом пртљагу, али комбиновано са извесним осигурањем путника против незгоде. Наиме, по условима овог осигурања путници су осигурани против незгоде док се налазе у ваздухоплову или се пењу или силазе из њега уз услов да за незгоду постоји законска одговорност возара. Накнаду штете по овом осигурању путници могу тражити само уколико се претходно одрекну свог права на накнаду штете од возара. Осигурана сума по овом осигурању износи 2.800. долара. Међутим, уколико путник сматра да је штета коју је претрпео већа од овог износа, он не мора прихватити накнаду штету из осигурања незгоде него може тражити од возара да му накнади целокупну штету коју је претрпео. Висину штете у крајњој линији одређује суд. Одговорност возара покривена је осигурањем у висини максималне одговорности по ВК (без Хашког протокола), тј. на 8.300. долара по путнику.

Као што видимо, на путнику је (односно на његовом наследнику) да одлучи хоће ли се задовољити паушалним износом предвиђеним у полици осигурања за случај незгоде или ће тражити утврђивање штете и накнаду за исту. Ако је штета мања, путник ће очигледно бити задовољан исплатом паушалног износа који није незнатан. У том случају он не мора доказивати висину своје штете. Међутим, ако сматра да је штета коју је претрпео већа од 2.800. долара, он ће поднети тужбу суду чиме се излаже не само знатним трошковима и одуговлачењу у ликвидацију штете него и неизвесности у погледу висине одштете коју ће одредити суд. Може се наиме догодити да суд одреди мањи износ на име накнаде од онога који је путник могао добити из основа осигурања незгоде. Због тога ће путник поднети тужбу суду само онда ако је његова штета очигледно знатно изнад 2.800. долара. Другим речима, минимална накнада на коју путник може да рачуна износи 2.800 долара за случај смрти или трајног потпуног инвалидитета односно одговарајући сразмеран износ за случај осталих телесних повреда, а максимална у износу од 8.300. долара ако докаже да је штета коју је претрпео једнака овом износу или већа. Све ово уз услов да је за незгоду одговоран возар.

Оваквом комбинацијом осигурања ЈАТ је у потпуности удовољио својој обавези осигурања одговорности према путницима у међународном саобраћају, а углавном и својој обавези осигурања тих путника против нез-

годе. Недостатак овог осигурања је једино у томе што по њему путници остају неосигурани за случај незгоде за коју не одговара возар. Али такви случајеви су у пракси ретки јер ваздухопловни возари из разлога престижа обично не одбијају своју одговорност према путницима за штете настале услед незгоде, а уколико би и хтели да се ослободе своје одговорности тешко би у томе стварно и успели, иако правно та могућност постоји. Иначе износ од 2.800. долара на који су путници у међународном саобраћају осигурани против незгоде у потпуности задовољава јер знатно прелази износ од 400.000. дин. који се у нашим приликама за сада сматра довољним приобавезном осигурању путника.

За разлику од осигурања путника у међународном саобраћају, путници у унутрашњем саобраћају су и даље осигурани против незгоде по ранијим условима и то на 415.000. дин., док одговорност ваздухопловног возара према њима није уопште осигурана. Због тога, уколико путник у унутрашњем саобраћају претрпи услед незгоде штету која прелази износе накнаде на коју он има право из осигурања незгоде, ЈАТ ће бити дужан да му ту штету надокнади из својих средстава. Таквим осигурањем удовољено је у потпуности само одредби о обавезном осигурању путника из УВП, узимајући у обзир износ на који се путници код нас и иначе данас осигуравају, али не и обавези осигурања одговорности према одредбама ЗСПО, односно НОР.

У вези с осигурањем путника у нашој земљи често се чује примедба да се у случају тог осигурања врши неоправдана дискриминација према путницима у унутрашњем саобраћају при чему се обично указује на то да су путници у унутрашњем саобраћају осигурани на 415.000. дин. а у међународном саобраћају на 8.300. долара. Ова примедба је само делимично тачна. Наиме, као што смо видели, путници у унутрашњем саобраћају су осигурани само против незгоде док је у погледу путника у међународном саобраћају у начелу осигурана одговорност возара комбиновано са извесним осигурањем путника против незгоде. Према томе, чињеница да су путници у унутрашњем саобраћају осигурани против незгоде на 415.000. дин., а да је одговорност возара према путницима у међународном саобраћају осигуран на 8.300. долара не представља никакву дискриминацију према путницима у унутрашњем саобраћају, јер ови имају увек право да траже пуну накнаду штете од возара, без обзира на склопљено осигурање против незгоде. На тај начин и путници у унутрашњем саобраћају могу добити на име накнаде износ који одговара стварној штети, као и путници у међународном саобраћају и то до лимита предвиђеног ВК, а теоретски можда и преко тога. Све зависи од одлуке суда који ионако није везан износима предвиђеним у уговорима о осигурању. Разлика између права путника у унутрашњем и међународном саобраћају састоји се само у томе што, с једне стране, право путника у унутрашњем саобраћају на накнаду штете од возара није за сада још обезбеђено одговарајућим осигурањем одговорности возара иако је то прописано законским одредбама, и што, с друге стране, путници у међународном саобраћају имају могућност да у случају одговорности возара добију на име накнаде одговарајући минимални износ предвиђен у полици осигурања одговорности (т. до 2.800. долара) без обзира на ви-

сину своје стварне штете. А тај износ је знатно већи од износа на који су путници у унутрашњем саобраћају осигурани против незгоде. Због тога, уколико се жели избећи различито третирање између путника у унутрашњем и међународном саобраћају било би потребно изједначити износ на који су путници осигурани у случају незгоде као и осигурати одговорност ваздухопловног возара према путницима у унутрашњем саобраћају на исти износ на који је већ осигурана одговорност према путницима у међународном саобраћају.

У вези с обавезним осигурањем путника и одговорности возара у ваздушној пловидби интересантно је упоредити наше одредбе о обавезном осигурању са одговарајућим одредбама у законодавству других европских земаља.

Законски прописи који су на снази у појединим европским државама а који регулишу питање одговорности ваздухопловног возара према путницима одговарају највећим делом одредбама ВК. Тим прописима се обично предвиђа максимална одговорност ваздухопловног возара углавном на нивоу ВК или нешто ниже. Није нам познато да у некој европској земљи (са изузетком Југославије) законски прописи предвиђају обавезно осигурање одговорности ваздухопловног возара према путницима. Међутим, изврстан број држава има прописе којима се предвиђа обавеза ваздухопловног возара да осигура своје путнике против незгоде на одређене износе. Тако италијански *Codice della navigazione* (чл. 941) предвиђа обавезу ваздухопловног возара да своје путнике осигура против незгоде на 5,2 милиона лира, тј. на износ који уједно представља максималну одговорност возара према путницима по италијанском закону (чл. 943 истог законника), а у сагласности с одредбама ВК. У случају незгоде возар је дужан да на име накнаде штете за коју је иначе одговоран плати путнику само разлику између износа који овај добије из осигурања незгоде и стварно претрпљене штете, у границама предвиђеног лимита (чл. 943). У противном, ако возар не испуни своју обавезу и не осигура путнике против незгоде, дужан је овима исплатити и оне износе које би иначе добили од осигуратеља (чл. 941, ст. 2).

Сличне одредбе има и аустријски *Luftfahrtgesetz* из 1957 као и немачки *Luftverkehrsgesetz* (§§ 44, 50). По аустријском закону ваздухопловни возари одговарају за смрт и телесну повреду путника до највише 120.000. аустријских шилинга (тј. око 4.800. долара) а по немачком закону до 35.000. марака (тј. око 8.300. долара по курсу пре ревалвације немачке марке) с тим да су уједно обавезни и по једном и по другом закону да своје путнике осигурају против незгоде на исте износе (тј. на 120.000 шилинга односно 35.000. марака). Приликом накнаде штете возари могу од износа штете одбити оне износе које су путници добијали из основа обавезног осигурања против незгоде. На тај начин у тим земљама се слично као и код нас путницима обезбеђује, као минимална накнада у случају незгоде, износ који они добију из обавезног осигурања без обзира на величину стварне штете коју су претрпели и на евентуалну одговорност возара за исту, а с друге стране, даје им се могућност да у случају веће штете за коју одговара возар траже од овога накнаду до износа лимита његове одговорности.

Упоређујући наш систем обавезног осигурања путника и одговорности возара према путницима са системом који постоји у Италији, Аустрији и Немачкој, видимо да је наш систем ишао корак даље предвиђајући не само обавезно осигурање путника против незгоде него и обавезно осигурање одговорности возара чиме се даје путницима допунско обезбеђење за њихово потраживање накнаде штете. Али, с друге стране, наши прописи о обавезном осигурању имају тај недостатак што не предвиђају износе на које се путници односно одговорност возара према њима имају осигурати. Услед тога је и дошло до неједнаког поступања према путницима у нашој земљи, већ према томе да ли лете у међународном или унутрашњем саобраћају, као и до релативно ниских осигураних износа код осигурања путника против незгоде у унутрашњем саобраћају. Но ти недостаци могу се лако уклонити било допуном законских одредаба или, у пракси, приликом склапања осигурања.

4. — Обавезно осигурање посаде ваздухоплова предвиђено је истим прописима којима и обавезно осигурање путника. По чл. 35 УВП посада ваздухоплова треба такође да буде осигурана за време лета. Уколико такво осигурање није закључено, власник ваздухоплова одговара за сву штету која би настала а уједно може бити и кажњен. Поред тога, из одредаба ЗСПО и НОР излази, као што смо горе видели, да ваздухопловни возар има осигурати своју одговорност у вези са држањем или поседовањем ваздухопловног средства укључујући овде и одговорност према властитој посади. Износи на које треба да буде осигурана посада против незгоде односно одговорност ваздухопловног возара према посади нису предвиђени прописима, исто као ни за путнике.

Проблем обавезног осигурања посаде против незгоде и одговорности ваздухопловног возара према посади разликује се у извесној мери од проблема обавезног осигурања путника и одговорности према њима. Одговорност возара према посади није регулисана међународним конвенцијама него искључиво појединим националним законодавствима. У нашој земљи, на ту одговорност примењују се, у помањкању специјалних прописа, општа правна правила и принципи о одговорности уопште. Са тог разлога, приликом одређивања износа на који се осигурава одговорност возара према посади нисмо обавезни да се обазиремо, као у случају осигурања одговорности према путницима, на прописе и праксу који у том погледу постоје у иностранству него треба да узмемо у обзир само наше прилике и околности.

Сагласно одредбама УВП ЈАТ је осигурао своје професионално и непрофесионално летачко особље против незгоде на 2,5 милиона динара за случај смрти и трајног потпуног инвалидитета. Међутим ЈАТ није осигурао своју одговорност према посади што би био дужан учинити по ЗСПО.

5. — Већ раније смо поменули да је у НОР предвиђена обавеза осигурања одговорности ваздухопловног возара и то како одговорност према трећима, тако и према путницима, посади и власницима робе. Ми смо већ детаљно третирали питање одговорности према путницима, посади и власницима робе, и то у вези са обавезним осигурањем путника и посаде

против незгоде и обавезним осигурањем робе. Остаје нам сада да поближе видимо питање обавезног осигурања одговорности према трећим лицима.

Одговорност ваздухопловног возара према трећим лицима обухвата његову одговорност за смрт, телесне повреде и имовинска оштећења нанета лицима с којима он не стоји у уговорном односу. У питању је, с једне стране, одговорност према лицима на земљи за штете које им је нанео ваздухоплов у лету, односно ствари и особе које су са ваздухоплова пале на земљу, затим одговорност за штете нанете другом ваздухоплову, као и остали евентуални случајеви одговорности за штете нанете трећим лицима.

Одговорност за штету нанету лицима на земљи, регулисана је Римском конвенцијом (= РК) из 1952. Том Конвенцијом се предвиђа принцип објективне одговорности возара с тим да је та одговорност ограничена на извешан износ који варира према тежини самог ваздухоплова. Износ максималне одговорности по догађају креће се од 500.000. Поенкареових франака (тј. нешто преко 33.000. долара) за ваздухоплове до 1.000. кг. тежине па до 10,5 милиона Поенкареових франака (тј. близу 700.000. долара) *plus* 100. Поенкареових франака за сваки килограм тежине ваздухоплова преко 50.000. кг. По РК свака држава уговорника може захтевати од возара чији ваздухоплови лете у њеном ваздушном простору да своју одговорност по одредбама конвенције осигура код којег солвентног осигуравајућег завода, или да наместо тога пружи обезбеђење било полагањем одговарајућег новчаног депозита или путем гаранције којег новчаног завода или саме државе.

Одговорност ваздухопловног возара за штету нанету другом ваздухоплову, као и лицима и стварима на њему, услед судара с тим ваздухопловом, није још регулисана међународном конвенцијом иако се на нацрту такве конвенције ради већ дуже времена. По том нацрту предвиђа се такође ограничена одговорност возара, али без обавезе, директне или индиректне, да се та одговорност осигура или пружи одговарајуће обезбеђење. За сада се још не може са сигурношћу претпоставити износ максималне одговорности који ће бити предвиђен у конвенцији јер о том питању постоје разна схватања. Како сада ствари стоје, за смрт и телесну повреду, као и за ствари на ваздухоплову, предвиђају се износи који одговарају износима из Хашког протокола, а за штете на самом ваздухоплову, стварни износ штете до вредности ваздухоплова, као и до 10% вредности ваздухоплова за штете услед неупотребљавања ваздухоплова (*loss of use*).

Одредбе РК о одговорности нису за сада обавезне за нашу земљу. Према томе на одговорност ваздухопловног возара имају се код нас применити општа правна правила која не предвиђају никаква ограничења у погледу висине одговорности за накнаду штете и то без обзира да ли је у питању штета нанета у нашој земљи или у иностранству. Међутим, и поред тога одредбе РК, као и принципи на којима су израђени нацрти конвенције о судару ваздухоплова, могу бити од интереса при просуђивању обавезе осигурања одговорности коју ваздухопловни возар има у нашој земљи. Ово са разлога што ваздушна пловидба по својој суштини има међународни карактер, јер наши ваздухоплови лете у иностранству а страни ваздухоплови у нашем ваздушном простору, тако да би из прак-

тичних разлога било потребно да се и код нас примене принципи одговорности ваздухопловног возара, који иначе важе у иностранству, уколико нису у противности с нашим правним поретком, без обзира да ли ћемо формално приступити међународним конвенцијама које регулишу та питања или не. Због тога сматрамо да би ваздухопловни возар код нас био дужан осигурати своју одговорност према трећима у границама лимита предвиђених РК и евентуално нацртима конвенције о судару, уколико изражавају схватања која су у том погледу опште прихваћена.

Ако сада погледамо како се обавезно осигурање одговорности ваздухопловног возара спроводи код нас у пракси, видимо да постоји велика разлика између појединих ваздухопловних возара. ЈАТ је своју одговорност према трећима, у вези с путничким ваздухопловима, осигурао у девизама и то на 1 милион долара, а у вези привредне авијације, на 20 милиона динара, док су остали ваздухопловни возари осигурали своју одговорност на много мање износе, неки штавише и на само 1 милион динара.

Износ од 1 милиона долара за путничке ваздухоплове био би посве довољан за обавезно осигурање одговорности за штету причињену лицима на земљи, јер тај износ прелази у знатној мери границу одговорности коју би возар имао по РК. Међутим, тај износ није довољан да покрије одговорност возара за случај судара у лету, или оштећења другог ваздухоплова на аеродрому. Вредност данашњих модерних ваздухоплова износи по неколико милиона долара, а случајеви судара ваздухоплова или њиховог оштећења на аеродрому су честа појава. У таквом случају, ако је за судар, односно за оштећење, одговоран наш возар, граница његове одговорности прелазила би, као што смо горе видели, у извесној мери вредност тих ваздухоплова (до 10%). Због тога сматрамо да код путничких ваздухоплова осигурање одговорности само на 1 милион долара не би представљало потпуно испуњење обавезе осигурања по нашим прописима, иако сами прописи не садрже никакву детаљнију одредбу о томе.

У случају осталих ваздухоплова (привредних, спортских и сл.) осигурани износ за одговорност према трећима може бити много мањи него у случају путничких ваздухоплова јер се тешко може претпоставити да ће се сударити с којим путничким ваздухопловом велике вредности, или оштетити такав ваздухоплов на аеродрому. Код њих долази најчешће у питање одговорност за штете нанете лицима на земљи. Због тога сматрамо да би се осигурање одговорности за те ваздухоплове требало кретати у границама лимита РК. А као минимални износ за ваздухоплове до 1.000. кг. конвенција предвиђа, као што смо видели, нешто преко 33.000. долара (тј. око 25 милиона динара). Према томе, ни износи на које су осигурани наши привредни ваздухоплови не би по нашем мишљењу били довољни за испуњење обавезе осигурања одговорности према трећима.

Вељко Томашић

SUMMARY

Compulsory aviation insurance in Yugoslavia

According to Yugoslav legislation some aviation insurances are compulsory (hull, goods, passengers, crew, legal liability).

All planes which belong to Yugoslav enterprises have to be insured against total loss and damage caused by fire, explosion or any other cause. If they are not insured the enterprise to which they belong can be penalised. The goods transported by air have also to be insured.

The enterprises to which the planes belong are obliged to insure all passengers transported by their planes against accident. In addition to that they have also to insure their liability in connection with the exploitation of the planes thus including their liability towards passengers. In practice, Yugoslav airlines are insuring their passenger legal liability on an automatic basis so that passengers are automatically covered in case of an accident up to a certain amount and in excess of that amount only if they prove the extent of the damage suffered by them. This cover exists only for international flights. On internal flights passengers are covered against accident up to 400.000 dinars like passengers on railways, ships etc. For the damage suffered in excess of this amount passengers can sue the airline but the liability of the airline is for the time being not insured, although according to our regulations the airlines should insure their liability towards all passengers and not only towards passengers on international flights. In respect of such insurances some questions have not yet been definitely solved.

The system of compulsory insurance of air passengers in our country has some advantages over similar systems existing in other countries (Italy, Austria, Germany) because our legal regulations provide for the compulsory insurance not only in respect of air passengers (accident) but also in respect of passenger legal liability of our airlines. But on the other hand our system does not provide the sum insured for such insurances so that it has been left entirely with the airlines. For that reason in practice there is a difference between the insurance of passengers on international and internal flights.

Air crew are also compulsory insured. The obligation rests with enterprises to which the planes belong. These enterprises are obliged to insure also their third party liability; but as there is no provision about the sum they have to insure for, in practice the sum insured is usually too low to cover the real risk these enterprises are exposed to in connection with this kind of their liability.

ДОКАЗНА ВРЕДНОСТ ПРИЗНАЊА ОКРИВЉЕНОГ

I. — Окривљени је кривичнопроцесна странка са правом односно функцијом одбране, а истовремено и могући извор сазнања истине, извор доказа. Пружање доказа је саставни део права окривљеног на одбрану. Међутим, у складу са претпоставком невиности, окривљени није дужан да изнесе своју одбрану нити да одговара на постављена питања; он није дужан да пружа доказе. Уколико окривљени не би хтео да се користи својим правом на одбрану, орган који води поступак овлашћен је да га проучи да тиме може отежати прикупљање доказа у своју корист, али га не сме приморавати на вршење одбране нити на пружање доказа. ЗКП