

ВИША СИЛА КАО ОСНОВ ИСКЉУЧЕЊА ОДГОВОРНОСТИ
ЖЕЛЕЗНИЧКОГ ТРАНСПОРТНОГ ПРЕДУЗЕЋА

„Тужиоци су поставили одређене захтеве за накнаду штете и то због губитка у имовини, због повреда тела и онеспособљења, због физичких и душевних болова, што су претрпели услед сурвавања вагона у којем су се возила дана 19 фербуара 1958 моторним возом туженог. Суд првог степена је, пошто је спровео нужно доказивање, утврдио следеће стање ствари: У моменту удеса видљивост је била врло слаба, јер је падао снег са јаким ветром. Место на коме је дошло до одроњавања било је обрасло жбуњем. До одроњавања је дошло непосредно пред наилазак моторног воза или у моменту наиласка воза, који је десним бочним крајем ударио у камење тешко око шест тона или је камење ударило у десни бочни крај првих кола која су искочила из шина и сурвала се у реку. Тужено је предузеће посветило посебну пажњу овом делу пруге: одржавањем, прегледом косина и чишћењем камења које би се могло одронити. У томе правцу радила је и комисија у јесен 1957 и у јануару 1958, тако да се није могло очекивати никакво одроњавање, јер је то место обрасло шикаром а сам терен није давао знаке клизања. Нико није могао предвидети да би могло тада доћи на томе месту до одроњавања. На основу таквог стања ствари нижи судови су нашли да је штета настала услед више силе и да тужено предузеће не одговара за тако насталу штету ни по начелу одговорности за делатност са повишеном опасношћу за околину.“ (Из образложења решења Сав. врх. суда Рев 1844/61 од 1 новембра 1961. *Збирка суд. одлука*, књ. VI/3 за 1961, с. 63—65.)

1. У наведеном делу образложења решења Сав. врх. суда расправља се о интересантном питању одговорности Железничког транспортног предузећа за штету проузроковану лицима и имовини насталу приликом вежње и о вишој сили као основу искључења ове одговорности.

Код нас су судска пракса и правна теорија заузимали различите ставове по питању одговорности железнице за проузроковану штету лицима и имовини насталу приликом војње. Одмах после ослобођења земље био је донет низ уредаба о обавезном осигурању путника и пошиљака од несрећних случајева у јавном саобраћају (1). Под утицајем ових прописа код нас су се појавила два различита схватања по питању одговорности железнице за проузроковану штету. Према једном (2) које је заступала Главна државна арбитража, а које је још владајуће у пракси, у случају штете проузроковане од железнице, оштећеник има једино право да се обрати осигуравајућем заводу (даље ОЗ) и да од њега тражи накнаду коју му завод исплаћује из премије осигурања, које се обавезно уплаћује приликом превоза железницом (3). Оштећеник не може да тражи накнаду од железнице. Железница њему не одговара за штету. Осигурањем се покрива сва штета која би настала за време превоза. Али зато ОЗ припадају сва права на обештећење од железнице у висини накнаде коју би оштећеник имао

(1) Уредба о обавезном осигурању путника на железницама против несрећног случаја и Уредба о обавезном осигурању свих пошиљака које се предају на превоз ЈДЖ, обе из 1947. Оне су и данас на снази.

(2) В. др. Александар Голдштајн: О одговорности железнице за губитак и оштећење пошиљке „Архив за правне и друштвене науке“, бр. 2/51.

(3) В. одлуку Гл. држ. арб. Гс 206/49 од 14-ХП-49-Збирка одлука Гл. држ. арб. књ. III/бр. 179. — Слично схватање су заступали и заступају и неки нижи редовни судови.

према железници у вези настале штете (право регреса према железници) уколико је штета настала кривицом железнице. Према овом схватању, не постоји непосредна одговорност железнице за проузроковану штету већ само посредна — путем регреса ОЗ.

Према другом схватању које није владајуће у нашој судској пракси, у случају штете проузроковане од железнице не настаје никаква одговорност железнице (4) већ једино обавеза ОЗ да накнади штету оштећенику. Тако ОЗ не припада право на обештећење од железнице између осталог и због тога јер се плаћањем премије осигурања од 0,50 од износа возарине ОЗ железница осигурала од одговорности, за штете проузроковане стварима приликом превоза (5). Неке присталице овог мишљења сматрају да железница не одговара ни за штете проузроковане путницима, иако железница не плаћа један део за осигурање. Довољно је што постоји обавезно осигурање ових лица и плаћање премије осигурања коју у име ОЗ наплаћује железница од путника уз возну карту. Осигурањем је потпуно покривена одговорност железнице и за штете проузроковане путницима. Изузетно би ОЗ припадало право регреса према железници, кад је штета проузрокована намерно или грубом непажњом железнице, јер се ови случајеви одговорности не могу да покрију осигурањем. Према овом мишљењу, дакле, у принципу не постоји ни непосредна ни посредна одговорност железнице за проузроковану штету.

Међутим, ипак је код нас наша судска пракса до данас задржала став да се не може искључити да железница посредно одговара за штете нанете путницима и пошиљкама по праву ОЗ на регрес. Дакле, према ставу наше судске праксе, путник-оштећеник (односно пошиљалац робе) нема право избора од кога ће да тражи накнаду, од железничког транспортног предузећа (даље = ЖТП) или од ОЗ већ је може тражити само од ОЗ, иако је у нашој правној литератури с правом оспорена оправданост оваквог става наше судске праксе. Јер данас је владајуће схватање да за штету која настане лицима и имовини приликом коришћења услуга ЖТП, предузеће одговара без обзира на постојање обавезног осигурања и могућности добијања накнаде од стране ОЗ (6). Оштећеник, према владајућем гледишту, не може да тражи кумулативно накнаду и од ОЗ и од ЖТП, али може да тражи део до потпуне накнаде од предузећа уколико није осигураном сумом добио потпуну пакнаду (7).

(4) Одлука Окр. суда у Београду Г-286/50, „Архив за правне и друштвене науке“, бр. 251, с. 291.

(5) Решењем Министра финансија ФНРЈ од 28-V-52 укинута је плаћање премије од 0,5% од износа возарине од стране железнице тако да је тиме измењена правна организација осигурања и ово мишљење о непостојању одговорности железнице за проузроковану штету је изгубило свој јаки ослонац који је до тада имало.

(6) Ваља имати у виду да се накнада од ОЗ добија по основу осигурања а накнада од ЖТП по основу одговорности за проузроковану штету.

(7) Узанса бр. 238 Општинх узанси за промет робом садржи у том смислу следећу стипулацију: „Право оштећеног из уговора о осигурању не лишава га права на накнаду штете од лица које је за штету одговорно. — Али оштећеник не може по оба ова основа наплатити више него што износи његова штета.“ Међутим, у нашој правној литератури изнетог је схватање да у случају штете проузроковане путницима треба им признати кумулативно и право на осигурану суму од осигуравајућег завода и право на накнаду штете од железнице. Вид. др. М. Константиновић: Однос између права на накнаду штете и права на осигурану суму, „Архив за правне и друштвене науке“ бр. 251, с. 291—297.

2. У вези са одговорношћу железничког транспортног предузећа поставља се питање обима и основа ове одговорности. Тако ЖТП одговара не само за штете које настану приликом кретања железничких возила већ и за штете које настану у вези са постојањем и целокупним функционисањем железничких постројења. У једној одлуци Врх. суда АП Војводине (ГЖ 906/60 од 29. III. 60) лепо је речено: „Железничка локомотива већ сама представља опасан погон, а када су локомотиви прикључени путнички вагони и поштанска кола за железнички саобраћај, воз у целини постаје опасан погон.“ Отуда ЖТП одговара и за штете које настану лицима и имовини на земљиштима која се налазе поред железничких постројења (на пример, пожар услед варница од локомотиве, итд.). Сматра се да је штета настала у вези са функционисањем железничких возила и да потиче од њих. Али ипак, најчешће штете настају путницима, другим лицима или имовини од железничког саобраћаја — смрт односно телесне повреде у железничким вагонима или ван њих, при улажењу или излажењу из вагона, оштећење или потпуно уништење робе или других ствари у железничким вагонима или ван њих, при утовару или истовару робе из вагона, итд.

У погледу основа одговорности раније се она заснивала на претпостављеној кривици и везивала се за одговорност железнице по основу уговора о превозу (8). Данас се одговорност железнице и за штете проузроковане путницима (као и трећим лицима и њиховим стварима) као и стварима (пошиљкама) заснива на начелу одговорности за опасне ствари односно одговорности у вези са делатношћу која представља повећану опасност за околину (тзв. објективна одговорност) (9). Како су последице одговорности ЖТП и у једном и у другом случају исте без обзира да ли је основ одговорности претпостављена кривица или повећана опасност, то у овом погледу не би требало правити разлику између ова два основа одговорности предузећа за штету, јер се и у једном и у другом случају оштећеник ослобађа терета доказивања и предузеће је одговорно чим је штета проузрокована.

3. Значи ЖТП одговара за сваку штету нанету лицима и имовини у кругу делатности тог предузећа. Оно одговара како за штету насталу у вези са функционисањем железничких постројења (опасан погон) тако и за штету коју су проузроковали њени органи, службеници или радници. Чим је штета проузрокована у вези са железничким саобраћајем, одго-

(8) Такву одредбу је садржавао аустриски Закон о одговорности желез. предузећа за телесне повреде или усмрћења проузрокована догађајима на железницама од 1869 у § 1 који гласи: „Кад је догађајем у саобраћају железнице, која се покреће применом парне снаге, настала телесна повреда или усмрћење човека, претпоставља се увек да је догађај настао кривицом предузећа или оних лица, којима се оно у обављању погона служи [...]“ — Сличне одредбе су постојале и у хрватском Закону о дужностима желез. потхватништава накнадити штету причињену на железницама догађајима због којих човек изгуби живот или буде рањен, од 1877 и српски Закон о обавези за накнаду штете учињене смрћу и телесном повредом при желез. саобраћају од 1885.

(9) Ово правило је стипулисано код нас Закону о превозу на железницама од 6. 11. 57 у чл. 95, ст. 1: „Железница одговара за штету насталу због потпуног или делимичног губитка или оштећења робе од пријема на превоз до издавања, као и за штету насталу због прекорачења рока испоруке.“

вара ЖТП и оно има да накнади штету оштећеном лицу (10). Оно се одмах појављује као одговорно лице без обзира ко је оштећеник-саоговорач из уговора о превозу или неко треће лице или имовина саговорача или трећег лица. Одговорност ЖТП је несумњива и неспорна.

Ипак и за ЖТП постоје случајеви када оно не одговара, иако је штета проузрокована у вези са железничким саобраћајем. То су случајеви познати у општој теорији облигација и теорији одговорности за штету као случајеви искључења од одговорности. Тако се и ЖТП ослобађа од одговорности ако је штета настала дејством више силе, кривицом самог оштећеника или кривицом трећег лица (11). Само је потребно да ЖТП дакаже да је штета настала услед околности које га ослобађају одговорности (12).

Међу случајевима искључења од одговорности нас овде посебно интересује виша сила као околност која ослобађа ЖТП од одговорности за проузроковану штету, јер су наши судови и у цитираном делу образложења одлуке а и у другим одлукама заузимали различите ставове по овом питању.

О појму више силе постоје разна схватања. Данас се углавном разликују три схватања.

Према једном схватању, које је у правој теорији познато као субјективна теорија, виша сила представља догађај који лице и поред своје највеће пажње и брижљивости није могло својим мерама и средствима да спречи. Постојање више силе се по овом схватању везује за понашање одговорног лица.

Према другом схватању, које је у правној теорији познато као објективна теорија, виша сила представља догађај који се по својој природи никаквим мерама и средствима није могао да спречи. Постојање више силе се по овом схватању везује за околност која је наступила ван сфере делатности одговорног лица и ван његове моћи да је отклони.

Најзад, према трећем схватању, које је у правној теорији познато као теорија прекида узрочне везе, виша сила представља догађај чији се узрок налази ван ствари односно сфере делатности одговорног лица. Постојање више силе се по овом схватању не везује ни за понашање одговорног лица ни за природу догађаја који је проузроковао штету, него само за однос

(10) Овде остављамо на страну чињеницу да код нас постоји обавезно осигурање у јавном саобраћају и могућност добијања накнаде у виду суме осигурања од ОЗ.

(11) У чл. 95, ст. 2, Зак. о превозу на железницама садржана је одредба о случајевима искључења од одговорности железнице за штету нанету пошљици: „Железница се ослобађа одговорности за накнаду штете, ако докаже да је штета проузрокована кривицом имаоца права, услед самог својства робе или околности које железница није могла предвидети нити избећи односно чије последице није била у стању отклонити.“ И Нацрт закона о накнади штете у чл. 18 садржи одредбе о ослобађању од одговорности за опасне ствари. Цитирамо чл. 18 ст. 1 и 2: „Сопственик се ослобађа одговорности ако докаже да штета потиче од неког узрока који се налазио ван ствари, а који се није могао спречити или избећи (виша сила). Сопственик ствари ослобађа се одговорности и ако докаже да је штета настала искључиво кривицом оштећеника или трећег лица, коју сопственик није могао предвидети и чије последице није могао избећи.“

(12) То је јасно речено у једној одлуци Гл. држ. арбитраже (Гс 365/51 — Збирка одлука Гл. држ. арб. књ. IV за 1951, случај бр 241): „Околности које искључују одговорност железнице за губитак и оштећење пошљике треба да докаже железница.“

у коме се налази тај догађај према ствари односно делатности из које је настала штета.

Од ова три схватања о појму више силе данас има највише приста-лица објективна теорија према којој виша сила представља спољни догађај који се није могао спречити ни избећи (13). Виша сила дакле представља спољни догађај, тј. догађај који није непосредно повезан са одређеном делатношћу неког лица већ је наступио ван сфере његове делатности под околностима које није могао контролисати нити њима управљати. Спољни догађај у превозу железницом би представљао сваки онај догађај који се десио ван круга железничког саобраћаја, па чак и онај који је настао у оквиру тог саобраћаја (на пример, у железничком вагону), али му је узрок ван њега, као и онај чији узрок није радња или пропуштање железничког особља, недостаци транспортних средстава или њихово опасно својство. — Виша сила представља и неотклоњив догађај, тј. такав догађај који се по својој природи никаквим мерама и средствима не може да отклони. Ово је најзначајнија карактеристика појма више силе. Неки сматрају да без ове карактеристике нема више силе. Поставља се питање шта неотклоњивост значи за железницу. Неотклоњивим догађајем се има сматрати сваки онај догађај који прелази мере које се могу разумно да траже од железнице. — И најзад, виша сила је непредвидљив догађај, тј. догађај који се не догађа редовно у животу и који није типичан. О овом обележју појма више силе постоји спор како у правној литератури тако и у судској пракси. Постоји схватање да непредвиђеност није битна карактеристика овог појма. Често се неотклоњиви догађаји могу и предвиђати а ипак представљају вишу силу. Излази дакле да се непредвидљивост не јавља увек као обележје више силе. Тако се према новијој судској пракси непредвидљивост догађаја за време рата не узима као обележје више силе.

4. Прелазећи на спорни случај који је решаван пред нашим судовима и који је довео до заузимања различитих ставова о питању постојања више силе, из чињеничног стања излази да је штета путницима и ствари-ма настала сурвавањем вагона услед одроњавања камења (стена) на железничку пругу. Нижи судови су нашли да је штета настала услед више силе и да ЖТП не одговара за тако насталу штету ни по начелу одговорности за делатност са повишеном опасношћу за околину. Одроњавање камења на железничку пругу и сурвавање вагона услед ударања камења на железничке вагоне представља догађај који се није могао предвидети јер се догодио на месту обраслом шикаром и које није давало знаке клизања. Сем тога, по налазу нижих судова, ЖТП је обратило посебну пажњу том делу пруге својим сталним прегледом и чишћењем камења које се могло да одрони.

Сав. врх. суд је нашао да нижи судови нису довољно испитали чињенично стање, те да је њихов закључак да је реч о вишој сили недовољно образложен и непоуздан. Овај суд овако резонује:

(13) Наша судска пракса је усвојила ово схватање. У једној одлуци стоји: „Под вишом силом подразумева се сваки догађај, који долази извана било природни (напр. поплава, пожар, потрес) или настао људском утјецају, а који се не може ни предвидети ни отклонити“ (Врх. суд НРХ, Гж 221/50 — Вуковић: Обвезно право, књ. I, Загреб 1956, с. 74). — И у Нацрту закона о накнади штете дат је исти појам више силе — в. чл. 18, под т. 11 гримедби.

„Тужено предузеће, као саобраћајно, одговорна за сигурност саобраћаја на својим релацијама. Ту сигурност оно има да одржава на такав начин да је саобраћај и објективно осигуран у сваком датом тренутку, а није довољно да су органи који се старају о сигурности били у неком оправданом уверењу да у датим околностима таква сигурност постоји. У конкретном случају то би имало да значи да то што су органи туженог надзирали терен и били у уверењу да нема опасности од одроњавања дотичне стене, пошто је терен обрастао шиппрајем, није довољно да се сматра да постоји и објективна сигурност саобраћаја, ако то није и стварно тако, тј. ако настало невреме не би било такав фактор који би извалио стену ако би стена била и стварно чврсто укопана а не само давала изглед таквог стања. Чињенично стање у том правцу није разјашњено, па се није могао ни извести сигуран закључак да је само невреме као виша сила проузроковало штете [...]“

У законодавствим се најчешће даје појам више силе општом формулом. Ретки су случајеви да се и наведу било таксативно сви случајеви више силе било само примера ради (14). Стога је најчешће остављено судској пракси да она одреди случајеве више силе према конкретним околностима које би значиле ослобођење од одговорности за проузроковану штету. И наша судска пракса је пошла тим путем. Зато се и јављају и различита схватања код судова. У том погледу је карактеристичан и овај наведени случај. Дошло је до одроњавања камења на вагоне и сурвавања вагона које је проузроковало телесне повреде путника и оштећење њихове имовине. Како је штета настала приликом коришћења услуга ЖТП, то предузеће одговара за ту штету и може се ослободити своје одговорности само ако докаже да је реч о случају више силе, кривици самог оштећеника или кривици трећег лица. Одроњавање камења на железничку пругу, ударање у железнички вагон и сурвавање вагона представљало би случај више силе уколико би до одроњавања дошло услед невремена (олује или неке друге елементарне силе). Такав догађај би представљао непредвидљив и неотклоњив случај који је наступио изненада и неочекивано, те се није могао спречити ни избећи. У том случају би став нижих судова био правилан. Али не би био случај више силе ако би био у питању терен који клизи и на коме се редовно врши одроњавање камења на желез-

(14) Такав случај имамо у узанси бр. 56 Општих узанси за промет робом где су наведени примери изванредних догађаја због којих се може да тражи измена или раскид уговора због, промењених околности. Ови случајеви изванредних догађаја долазе и у случајеве више силе због којих се једно лице ослобађа одговорности за штету насталу из уговорног односа. У нашој правној литератури дат је предлог да се чл. 27, §. 2, Мебун. конвенције о превозу робе на железницама од 1952 измени у том смислу да садржи одредбе које би таксативно утврдиле све случајеве више силе које ослобађају железницу од одговорности за проузроковану штету. Тај предлог измене поменутог члана гласи: „Железница је ослобођена те одговорности, ако је прекорачење рока испоруке, потпуни или делимични губитак или оштећење проузрока испоруке, потуни или делимични губитак или оштећење проузроковано кривљом имаоца права, неком његовом наредбом за коју железница није крива, самим својством робе (унутрашњим кварењем, губљењем, итд.), природним догађајима и неотклоњивим радњама треће особе. Као природни догађаји и неотклоњиве радње треће особе сматрају се следећи догађаји: вејаница, одрон (осим ако се могао очекивати), поплава (али не и периодичне поплаве), провала облака, оркан, и изванредна зима, изванредна топлота, гром, земљотрес, циклон, када трећа особа у злочиначкој намери, из лудости или пијанства на неотклоњив начин оштели транспортна средства, стави на пругу препреку, затим случај бацања камења на влак на слободној пруги, ратни догађај (на пример, бомбардовање, непријатељска интервенција али не ратно стање), устанак, наредба власти (ако је није скривила железница), пљачка, крађа (када су је извршиле треће особе на неотклоњив начин), пожар (узрокован на неотклоњив начин страним узроком), генерални штрајк и заплене.“ Вид. Жарко Поточњак: О појму више силе „Железнице“, бр. 8/56, с. 22.

ничку пругу. Такав догађај би представљао нешто што је редовно (типично), предвидљиво и отклоњиво. Зато је ЖТП дужно да осигура саобраћај на својим пругама. Оно треба да предузима веће мере безбедности, кад је у питању терен који клизи и са кога се врши одроњавање стављењем разних заштитних средстава (ограда, итд.) и сталним надзором терена. У том случају, овај догађај не би представљао вишу силу и не би ослобађао ЖТП одговорности јер би у питању био догађај који долази у категорију случаја.

И у правној теорији је спорно питање појма случаја и његово разликовање од појма више силе. Данас је усвојено схватање да случај представља догађај чији се узрок налази у самој ствари односно у сфери делатности одговорног лица. Случај представља догађај који се јавља доста редовно, типично и који се може отклонити. При одговорности ЖТП сматра се да је у питању случај онда кад узрок неког догађаја потиче од самог железничког возила (експлозија мотора локомотиве, запаљење осовине вагона, итд.) (15) мада се он може налазити и ван њега (клизање терена).

У пракси се може догодити и таква ситуација да се случај претвори у вишу силу. То се догађа онда кад неки узрок доведе до догађаја који сам по себи представља обичан случај. То се може догодити и приликом превоза железницом. На пример, воз је захваћен снежном вејавицом на отвореној прузи и принуђен је да настави пут по несигурном терену, он то чини под дејством више силе, иако би возња по несигурном терену под нормалним приликама представљала случај за који железница одговара.

Ипак су у пракси ретки такви случајеви преображаја случаја у вишу силу тако да треба узети да само виша сила долази у основе за искључење од одговорности за штету. С обзиром да сваким даном долази све већи број ствари под потпуну контролу човека, поставља се питање обима садржине појма више силе. Свакако да се са даљим развојем људског друштва садржина појма више силе све више сужава тако да се може очекивати да она престане да буде основ за искључење објективне одговорности железнице јер се граница разликовања догађаја који представљају вишу силу од оних који то нису помера у правцу сужавања овог појма. Данас се може узети да у појам више силе улази догађај проузрокован елементарним силама (буром, градом, поплавом, земљотресом, итд.) и да само ти догађаји могу ослободити ЖТП одговорности за проузроковану штету. Надамо се да ће, с обзиром на све већи развој железничког саобраћаја, временом и у области одговорности за штету од железница виша сила престати да буде основ искључења од објективне одговорности, као што је већ случај код штете проузроковане од ваздухоплова (у ваздушном саобраћају).

Др. Љубиша Милошевић

(15) У једној одлуци Виш. привр. суда НР Хрватске (сл. 704/58 од 25-X-58, — (Збирка суд. одлука књ. III/3, с. 232—233) заузет је став да запаљење осовине железничких вагона не ослобађа ЖТП од одговорности за штету, јер то, по правилу, не представља околност коју предузеће није могло да предвиди нити да избегне или отклони.