

## ОДНОС ИЗМЕЂУ ПРАВА НА НАКНАДУ ШТЕТЕ И ПРАВА НА ОСИГУРАЊУ СУМУ

(питање кумулирања)

Тужиоци су захтевали да им државне железнице накнаде штету коју су претрпели услед тога што је њихов отац, односно муж, погинуо приликом возње железницом.

Окружни суд за град Београд одбио је тужбени захтев заснивајући своју одлуку на чињеници да је тужиоцима исплаћено 50.000 динара по уредби о обавезном осигурању путника. Имајући у виду ову чињеницу, Окружни суд за град Београд сматрао је да је тужбени захтев неоснован са разлога: што услед обавезног осигурања ризик од несрећних случајева сноси Државни осигуравајући завод, а не превозилац; што и железнице при обавезном осигурању плаћају свој допринос те су ослобођене одговорности за накнаду штете и прнеле ту одговорност на ДОЗ; што је висина накнаде у различитим случајевима уредбом утврђена, из чега такође произлази да накнаду дугује ДОЗ, а не железница као превозилац, а на то пристаје и сваки путник при куповини железничке карте (пресуда Г-286/50 од 15 децембра 1950).

По жалби тужиље Врховни суд НР Србије укинуо је пресуду Окружног суда за град Београд и ствар вратио суду првог степена на поновно суђење, и то са ових разлога:

„Погрешан је правни став суда првог степена да тужиоци по истом основу по други пут остварују право на накнаду, јер накнада коју су примили од ДОЗ-а има свој основ у уговору о осигурању, а накнада која се тужбом тражи има свој основ у уговору о превозу. Нетачно је такође становиште суда првог степена да и државне железнице плаћају свој допринос осигурању, јер се из чл. 6 ст. 1 Уредбе о обавезном осигурању путника види да се премија плаћа у 2<sup>0</sup>/<sub>0</sub> од износа возне цене и да је та премија за сваког путника урачуната у возну цену, што зна-

чи не само да путник плаћа цену, него и да државне железнице нису странке у правном послу осигурања. Погрешан је због тога и онај правни закључак суда првог степена да су државне железнице услед склопљеног уговора о осигурању и плаћања премија пренеле своју одговорност из уговора о превозу на ДОЗ. И из прописа чл. 11 Уредбе посредно произлази да путник има право на накнаду штете по основу уговора о превозу, јер права путника и државних железница на отштету од трећих лица у вези са несрећним случајем прелазе на ДОЗ само до висине износа од ДОЗ-а плаћене отштете, што такође значи да путник односно оштећеник има право на накнаду стварне штете по општим прописима о одговорности превозиоца, уколико стварна штета прелази износ отштете плаћене од ДОЗ-а. Према томе, суд првог степена је био дужан да процењује одговорност туженика по правилима о одговорности по уговору о превозу и да утврђује да ли постоји и колика стварна штета. Пошто је суд првог степена пропустио да утврђује и оцењује чињенице важне за примену изнетих схватања и правних правила, требало је жалбу уважити и првостепену пресуду укинати као пресуду донету на основу непотпуно утврђеног чињеничног стања”.

(Решење Врховног суда НР Србије. Гж-38/51 од 16 фебруара 1953)

Наведеним решењем Врховног суда НР Србије постављено је и решено једно практично и врло важно питање. То је питање односа између права на накнаду штете и права на осигурану суму кад су оба она настала једном истом чињеницом у оквиру обавезног осигурања путника од несрећних случајева.

Код нас је донесен читав низ уредаба о обавезном осигурању путника од несрећних случајева, који би им се могли десити у јавном саобраћају. Прво је донешена уредба о обавезном осигурању путника на железницама против несрећног случаја од 18 марта 1947. У случају о коме расправљамо управо се радило о примени те уредбе. Један кратак преглед њене садржине пре приступања спорним питањима може бити од користи.

## 1.

Обавезно осигурање путника на железницама састоји се у томе што је на основу уредбе сваки путник који се превози железницом обавезан да приликом узимања возне карте уплати извесну суму за Државни осигуравајући завод, који је са своје стране обавезан да у случају повреде путника услед несрећног случаја, који би се десио за време вожње или бављења путника у железничким просторијама приступачним путницима, исплати

извесну своту новца самом путнику, а у случају његове смрти његовим одређеним сродницима.

Осигурање обухвата све путнике који се превозе на некој прузи у експлоатацији државних железница возом одређеним за превоз путника, или теретним или каквим другим возом, ако им је по важећим железничким прописима дозвољена возња тим возом. За путника се сматра свако лице које путује возом, или се укрцава у воз ради путовања, или се искрцава из њега по свршеном путовању или у току пута. Поред тога, за путника се сматра и свако лице које је имало намеру да путује, или је путовало, све док се налази у некој железничкој просторији приступачној путницима. Само, док за лица која се налазе у возу постоји претпоставка да су путници, те она не морају то доказивати, ова лица морају доказати да су путовала или имала намеру да путују.

Према томе, осигурање не обухвата лица која би погинула или би била онеспособљена за рад за време њиховог бављења на железничкој станици или у возу, а која нису била путници, нити су имала намеру да путују, на пример, лица која испраћају и дочекују некога, лица запослена на возу или у железничким просторијама.

Али осигурање обухвата подједнако како путнике који су купили возну карту, тако и путнике који имају право на бесплатну возњу државним железницама.

За све путнике постоји пресумпција да имају возну карту. Тиме је упрошћено питање доказивања права на осигурану суму. Путник који је онеспособљен несрећним случајем на железници има право на осигурану суму и кад не може да покаже карту. Породица погинулог путника има исто право и кад се код њега не налазе возна карта. Али је ова пресумпција релативна, те се може доказивати да путник није имао никако возну карту. Ако Државни осигуравајући завод то докаже, неће бити дужан да исплати осигурану суму.

Осигурање се односи у начелу на све несрећне случајеве који би изазвали смрт путника или његову повреду, а који би се догодили за време возње. Оно се односи такође и на оне несрећне случајеве који би се догодили за време бављења путника на железничкој станици, или у којој железничкој просторији приступачној путницима. У овом другом случају без значаја је да ли се несрећни случај догодио пре почетка пута, или по завршетку пута, или за време његовог прекида. Путник је осигуран од тренутка уласка у полазну станицу до изласка из станице на којој се завршава путовање.

Без значаја је, изузев случајева који ће бити наведени и порекло несрећног случаја. Корисник има право на осигурану

суму кад је повреда или смрт проузрокована од стране неког железничког службеника, сударом возова, или исклизнућем воза из шина, или падом неког предмета. Он има право на њу и ако би повреду или смрт проузроковао неки путник, или које друго лице у возу или у железничким просторијама, на пример, ако би га неко гурнуо намерно или непажњом и тако га повредио. Он то право има ако би се оклизнуо и повредио у паду.

Али су од овог осигурања изузети уредбом несрећни случајеви који су изазвали смрт или неспособност за рад, а који су се догодили услед кривике самог путника, услед ратног стања, или услед елементарних непогода. Није овде место да се то дискутује, али изузимање од осигурања свих несрећних случајева који су се десили путнику његовом кривицом, па дакле и оних који су настали његовом обичном непажњом, као и несрећних случајева који су се догодили услед елементарних несрећа, претерано је. Оно није у складу са општим тежњама у овој материји и лишава ово осигурање његових најинтересантнијих ефеката, његове највеће корисности. Јер, пошто за те несрећне случајеве не одговара путнику нико, они погађају дефинитивно путника, те би баш у тим случајевима осигурање требало да одигра своју улогу заштитника од несрећних случајева.

За ово осигурање путници плаћају премију која износи просечно 2% од износа који се плаћа за возну карту. Њу путник ни плаћа одвојено, пошто је она урачуната у суму коју путник плаћа узимајући возну карту.

Износ осигуране суме коју исплаћује Државни осигуравајући завод зависи од последица несрећног случаја. Ако је услед несрећног случаја наступила смрт путника, осигурана сума износи 50.000 динара. У случају кад је услед несрећног случаја наступила трајна и потпуна неспособност путника за рад, осигурана сума износи 100.000 динара. Кад је услед несрећног случаја наступила трајна али само делимична неспособност путника за рад, осигурана сума износи онолико процената од 100.000 динара за колико је процената смањена путникова способност за рад. Ако услед несрећног случаја није наступила ни смрт, ни трајна неспособност путника за рад, већ само пролазна повреда, Државни осигуравајући завод дужан је да му исплати трошкове лечења и да му накнади губитак зараде, ако је услед повреде путник био привремено неспособан за рад.

## 2.

Кад се догоди неки несрећни случај у условима који су напред изнесени, оштећеник има право да захтева од Државног

осигуравајућег завода исплату осигуране суме. То је ван спора. Али има ли он поред права на осигурану суму и које друго право? Нарочито, ако је штета већа од осигуране суме, може ли он захтевати потпунију накнаду од железница и уопште од одговорног лица? Окружни суд сматрао је да корисник нема никакво друго право и да се мора задовољити осигураном сумом, без обзира на величину штете. Он је сматрао да је овим осигурањем отклоњена свака одговорност железница, и да оштећеник не може тражити никакву накнаду од њих. Врховни суд сматра да оштећеник има право на потпуну накнаду и да му поред права из осигурања припада и право на накнаду, по основу уговора о превозу.

Врховни суд с правом указује да је погрешно мишљење окружног суда да је обавезом Државног осигуравајућег завода да исплати оштећенику осигурану суму покриврена одговорност железница. Оштећенику припада право на накнаду од железница по општим правилима нашег права, ако су испуњени услови постављени тим правилима. Он то право не губи тиме што је услед обавезног осигурања стекао једно ново право према Државном осигуравајућем заводу. Иначе, то би значило да би устаном обавезног осигурања, за које искључито они плаћају премије, положај путника био погрешан, што би било апсурдно. У питању су два потпуно одвојена односа: однос између путника и железница и однос између путника и Државног осигуравајућег завода. Право на осигурану суму коју оштећеник може да захтева од Државног осигуравајућег завода заснива се на осигурању. Оно потиче из његових односа са тим заводом и налази се потпуно ван његових односа са железницама. Осигурана сума коју оштећеник добија од Државног осигуравајућег завода не замењује накнаду на коју он има право по општим правилима о накнади проузроковане штете од онога који је одговоран за ту штету. То није ни сврха осигурања. Његова сврха је да осигура оштећенику извесну суму ако се догоди осигурани случај, а не да покрије одговорност онога који је дужан да накнади штету. Зато оштећеник може захтевати накнаду целокупне штете од онога ко је за њу одговоран, и та накнада може бити много већа од осигуране суме.

Ми ћемо видети мало ниже да би оштећенику требало признати право да захтева истовремено од Државног осигуравајућег завода исплату осигуране суме, и од железница потпуну накнаду штете, дакле да кумулира захтев из осигурања и захтев из проузроковане штете. То би се слагало са природом ових односа и са општим начелима права, и тако је ово питање решено у неким законодавствима (в. на пример, француски закон о уговору о осигурању од 13 јула 1930, чл. 55). Али по нашем

позитивном праву то није могуће. Оштећеник не може тражити истовремено и осигурану суму од Државног осигуравајућег завода и потпуну накнаду од онога који је за штету одговоран. Ако прими осигурану суму, онда на Државни осигуравајући завод прелазе по самој уредби (чл. 11) сва његова права на накнаду од оних који су одговорни за штету али само до висине исплаћене осигуране суме. То значи да ако је оштећеник добио по основу сигурања мање него што износи штета коју је претрпео, он може захтевати од одговорног лица, по основу његове одговорности за проузроковану штету, да му накнади разлику. Оштећеник у овом случају не кумулира оба захтева, већ добија само износ потпуне накнаде штете, на шта има право, и то један део од Државног осигуравајућег завода по основу осигурања, а други део од штетника по основу његове одговорности за проузроковану штету. Али оштећеник који није примио осигурану суму, било што није хтео, било што је услед пропуштања неке од битних радњи коју је требало да изврши изгубио право на њу, може по правилима одговорности за проузроковану штету захтевати накнаду целокупне штете од одговорног лица.

### 3.

Ми смо не изјашњавајући се о томе потпуно, претпостављали да је одговорност железница према оштећенику деликтне, вануговорне природе. Та одговорност заснива се на ономе што се у нашој већ сасвим устаљеној судској пракси зове „повећана опасност“, те је оштећеник ослобођен терета да доказује кривицу жељезница. То није становиште Врховног суда. Врховни суд указује да између путника и жељезница постоји однос заснован уговором о превозу. Тај уговорни однос повређен је несрећним случајем који се десио путнику. Ако се путнику нешто догоди, то значи да железнице нису извршиле своју обавезу да га доведу читавог до краја његовог путовања, и због те повреде облигације из уговора оне треба да одговарају. Њихова одговорност према схватању Врховног суда била би, дакле, не деликтне, већ уговорне природе.

Ово схватање, по коме се одговорност за несрећан случај који би се неком догодио приликом извршења неког уговора посматра као одговорност која потиче из тог уговора, појавило се осамдесетих година прошлог века. Оно се јавило заједно са тежњом да се радницима у случају несреће при раду олакша положај у погледу доказа: ако је одговорност послодавца за несреће при раду уговорне природе, ако она потиче из уговора о раду на основу кога послодавац дугује раднику личну сигур-

ност, онда радник, да би имао право на накнаду, не мора доказивати да је послодавац крив за штету која му се догодила. За разлику од деликтне, вануговорне одговорности, код уговорне одговорности кривица се претпоставља. Овим схватањем положај радника који тражи накнаду због несреће при раду, и уопште положај повериоца накнаде штете настале приликом уговора о раду, уговора о превозу и других неких уговорних ситуација, знатно је побољшан. За уговор о раду ово је схватање изгубило сваки значај после увођења социјалног осигурања. Али је за уговор о превозу ово учење сачувало извесан значај. Данас је оно прилично распрострањено и има тежњу да се шири. Француска судска пракса усвојила га је има већ неколико деценија. Оно је несумњиво згодно средство за проширење домена одговорности.

Ово учење знатно проширује појам уговора. Оно види уговорне облигације тамо где их раније није било. Треба направити приличан напор да би се видела повреда уговора о превозу у факту да је један путник повређен падом неког предмета који припада неком другом путнику. Међутим, тај напор данас није нужно правити. Данас се долази много лакше до истог резултата теоријом одговорности за опасне ствари, за „повећану опасност“, или којом другом варијантом теорије објективне одговорности, пошто је у свима њима оштећеник ослобођен терета да доказује штетникову кривицу.

Најзад, ако се одговорност железница за несрећни случај схвати као уговорна одговорност, онда постоји опасност да би се та одговорност могла уговором искључити. Можда би се нашла могућност да се то уради и посредно, а да постоји склоност да се постојање престанка олако констатује, сведочи и последњи мотив критиковане пресуде окружног суда, у коме је речено да сваки путник при куповини железничке карте пристаје да накнаду дугује Државни осигуравајући завод, а не железнице као превозилац.

Пошто се, на крају, ради само о конструкцији, изгледа ближе стварности и због тога прихватљивије, остати при схватању да је одговорност железница за несрећни случај који претпе путници вануговорне природе.

#### 4.

Је ли у складу са општим начелима нашег права одредба уредбе о обавезном осигурању путника на железницама, од 18 марта 1947. по којој прелазе на Државни осигуравајући завод права путника на накнаду од одговорног лица? И, говорећи уопште, кад се неко осигура од несрећног случаја, треба ли му

признати право, када се тај случај догоди, да поред онога што је по основу осигурања добио од осигураоца захтева и накнаду проузроковане штете од одговорних лица?

Неки мисле да нема разлога да му се то право призна. Јер, рекло се, накнада штете може се захтевати само када постоји штета, а штете за осигураника нема, ако је добио осигурану суму. Једна штета не би требало да даје право на две накнаде. Због тога, рекло се даље, право на накнаду у овом случају не припада оштећенику, чија је штета покривена сумом коју је исплатио осигуралац; то право треба да пређе на осигураоца, који је једини оштећен, пошто је исплатио осигурану суму, и може захтевати од одговорног лица да му накнади њен износ. Разуме се, ако би осигураном сумом штета била покривена само делимично, право да се захтева накнада од штетника било би подељено између осигураног оштећеника и осигураоца. Оштећеник би имао право да захтева од штетника накнаду непокривеног дела штете, а на осигураоца би прешло његово право да захтева накнаду од штетника само до износа исплаћене осигуране суме. Укратко, не би требало дозволити кумулирање захтева из осигурања и захтева накнаде штете; решење нашег позитивног права било би теориски основано.

Ово резонување је исправно у случају осигурања ствари, имовинског осигурања, чија је сврха да обезбеди осигуранику накнаду штете која би настала у његовој имовини ако би се догодио осигурани случај. Кад осигуралац накнади сву штету осигуранику коју је овај претрпео услед радње за коју је одговорно лице, онда више нема штете за осигураника, те више нема подлоге за његов захтев накнаде од одговорног лица. Кад би било друкчије онда би осигурање било извор обогаћења за осигураника. А то би било противно самој природи осигурања имовине, чија сврха није обогаћење осигураника, већ искључиво накнада штете коју је он претрпео. Али ова накнада од стране осигураоца не гаси штетникову обавезу да накнади проузрокованом штету. Штетник треба да одговара за штету коју је проузроковао, — то захтева једно од основних правила нашега права. Али он неће одговарати оштећенику који је добио накнаду штете од осигураоца. Оштећениково право на накнаду штете, које он има према одговорном лицу, прелази по самом закону на осигураоца, зато што је овај исплатио, и уколико је исплатио накнаду осигуранику. Место оштећеника јавља се као поверилац, осигуралац. Каже се да се у том случају догађа персонална суброгација. Уосталом, осигуралац би у овом случају могао захтевати накнаду од одговорног лица и по сопственом праву, јер је штетник, када је проузроковао штету осигуранику, проузроковао индиректно штету и осигураоцу тиме што је изазвао



наступање осигураног случаја, услед чега је осигуралац био дужан да осигуранику исплати предвиђену накнаду. — Али се ово резонавање не може одржати у случају осигурања лица од несрећних случајева, чија је сврха да обезбеди кориснику исплату одређене суме новца (осигуране суме) чији је износ утврђен унапред, ако се деси предвиђени случај (осигурани случај). У овом случају кориснику треба признати поред права да захтева од осигураоца исплату осигуране суме, још и право да се окрене против штетника и да од њега захтева накнаду, дакле да кумулира осигурану суму и накнаду. Осигурана сума коју се осигуралац обвезује да плати у овом случају нема карактер накнаде, као што је то случај са износом који осигуралац плаћа у случају имовинског осигурања, који има чист карактер накнаде. Код осигурања од несрећног случаја, износ осигурања суме утврђују стране уговорнице слободно још приликом заклучења уговора, или је он одређен унапред неким општим прописом код обавезног осигурања, и осигуралац дугује исплату тог износа кад се деси осигурани случај без обзира на то да ли постоји штета, а кад штета постоји, без обзира на то колика је. Величина осигуране суме не зависи од величине штете. Њом осигуралац не накнађује штету коју је осигураник претрпео, већ врши своју обавезу из уговора. Осигураник не заснива своје право према осигураоцу на претрпљеној штети, већ на алеаторном уговору о осигурању, или обавезном осигурању, пошто се одређени неизвесни догађај остварио. Да би имао право на осигурану суму кад се одређени догађај оствари, осигураник је платио премије. Осигурана сума одговара тим премијама, а не евентуалној штети. Она не треба да буде смења да осигураник захтева од одговорног лица накнаду проузроковане штете. Право на осигурану суму и право на накнаду штете имају, дакле, различите сврхе и различите подлоге, и због тога осигуранику треба признати кумулативно и једно и друго право.

Становиште које је заузето у нашој уредби о обавезама осигурања путника на железницама, од 18 марта 1947, и осталим уредбама о обавезном осигурању путника, не одговара у свему општим правним принципима. Код чл. 11 Уредбе каже: „Исплатом оштете по прописима ове уредбе прелазе на Државни осигуравајући завод ФНРЈ, до износа плаћене отштете, сва права путника и државних железница на отштегу од трећих лица у вези са несрећним случајем“, — онда он лишава делимично путника коме се десио несрећни случај накнаде, на коју он има право по општим правним принципима, или што излази на исто, лишава га износа осигуране суме, за коју је он са свима осталим путницима уплатио потребна средства. С друге стране, помоћу тако пренесених права Државни осигуравајући завод наплаћује од

одговорних лица износе оних осигураних сума које је он исплатио корисницима овог обавезног осигурања. По принципима усвојеним у нашој судској пракси, за штету коју су претрпели путници биће одговорне махом железнице, као извор повећане опасности. Пошто су оне солгентне, Државни осигуравајући завод ће моћи скоро у свима случајевима да наплати од њих износ који буде исплатио кориснику обавезног осигурања путника.

Одредба о прелазу на Државни осигуравајући завод права које припада путнику да захтева накнаду штете од одговорног лица лишава установу обавезног осигурања путника њених главних користи. То осигурање не покрива одговорност железница како је утврђено и наведеним решењем Врховног суда НР Србије. Оно не даје кориснику за уплаћену премију ништа више од онога што би имао и да се није осигурао, а то је да захтева накнаду претрпљене штете. Оно му само обезбеђује један део накнаде претрпљене штете у случају кад се накнада не може да добије од одговорног лица због његове инсолвентности, а то ће бити врло редак случај, пошто ће, као што се зна, за штету бити одговорне скоро увек железнице.

(Архив за правне и друштвене науке 1951, бр. 2)

#### A SUMMARY

#### THE RIGHT OF COMPENSATION OF DAMAGE AND THE RIGHT TO THE INSURANCE AMOUNT (QUESTION OF CUMMULATION)

Commenting the decision of the Supreme Court of N.R. Serbia (Gdz. 38/51 of 16th February 1953), the author discusses the theoretically significant and practically important question of the relation between the right of compensation of damage and the right to the insurance amount when both originate from the necessary insurance of passengers against accidents. Critically assessing the current law of the time (Decree on the Necessary Insurance of Passengers Against Accidents on the Railways, dated 18 th March 1947), the author points out the legal nature of insurance against accidents, which is not based on the factor of compensation nor is devised for the purpose of covering the liability of the person inflicting the damage. Therefore, the right should be recognised to the victim to demand simultaneous payment of the insurance amount from the insurer and claim from the Railways the compensation of all damages, that is, to cumulate the insurance claim and the claim for compensation of damages. This is because the insured person does not constitute his right toward the insurer on the inflicted damage, but on the aleatory contract of insurance or the necessary insurance, since the particular aleatory event took place. The insured person has payed the premium in order to have the right to the insurance amount, therefore, the

amount of the insurance corresponds to the premium of insurance, and not any possible damage.

Turning to the standing of the court according to which the liability of the Railways toward the insured person is of a contractual nature, the author emphasizes that this expands the concept of contracts which, on the one hand, alleviates the position of the injured party in respect of producing evidence (the introduction of objective liability makes this lose significance) but, on the other hand, enhances the danger of eliminating this liability by contract.

## RÉSUMÉ

### LE RAPPORT ENTRE LE DROIT A LA RÉPARATION DU DOMMAGE ET LE DROIT A LA SOMME ASSURÉE

A l'occasion de la décision de la Cour Suprême de Serbie (Gž. 28/51 du 16 février 1953) l'auteur examine la question théoriquement significative et pratiquement importante du rapport entre le droit à la réparation du dommage et le droit à la somme assurée quand les deux ont pris naissance par un même fait dans le cadre de l'assurance obligatoire des voyageurs contre les accidents. En critiquant le règlement du droit positif qui était en vigueur à cette époque (l'Ordonnance relative à l'assurance obligatoire des voyageurs dans les chemins de fer contre les accidents du 18 mars 1947) l'auteur attire l'attention sur la nature juridique de l'assurance contre les accidents qui n'est pas basée sur le dédommagement et qui n'a pas pour but de couvrir la responsabilité de l'auteur du dommage. Il s'ensuit qu'il faudrait reconnaître à la personne endommagée le droit de demander en même temps à l'assureur de payer les sommes assurées et au chemin de fer la réparation totale du dommage, c'est-à-dire de cumuler la demande de l'assurance et la demande du dommage causé. Il en est ainsi parce que l'assuré ne fonde pas son droit à l'égard de l'assureur sur le dommage subi mais sur le contrat d'assurance aléatoire ou sur l'assurance obligatoire parce que l'événement incertain déterminé s'est réalisé. L'assuré a payé la prime pour avoir le droit à la somme assurée, par conséquent la somme assurée correspond à ces primes et non point au dommage éventuel.

En prenant en considération l'opinion du tribunal selon laquelle la responsabilité du chemin de fer envers la personne qui a subi le dommage est de nature contractuelle, l'auteur explique que par là s'élargit la notion du contrat, ce qui d'une part facilite la position de la personne endommagée en ce qui concerne la fourniture des preuves (par l'introduction de la responsabilité objective et cela perd de l'importance, mais, d'autre part, le danger existe que cette responsabilité pourrait être exclue par le contrat.