

Д-Р ВИДАН О. БЛАГОЈЕВИЋ
АДВОКАТ

342. 716



~~ПРИЧА~~



НЕКОЛИКО НАПОМЕНА
ПО
ПИТАЊУ ГРАЂАНСКЕ ОДГОВОРНОСТИ
ПОВОДОМ ЈЕДНЕ СУДСКЕ ОДЛУКЕ

БЕОГРАД
1940

Уведено у кориснијентар бр. 123442-11
1. јануара 1940. год.
Београд.

САВЕЗНО ИЗВРШНО ВЕЋЕ
ЦЕНТАР ЗА ИНФОРМАЦИОНУ И
ДОКУМЕНТАЦИОНУ ДЕЛАТНОСТ
Inv. br. 21-102
SIGN.

Д-р ВИДАН О. БЛАГОЈЕВИЋ
АДВОКАТ

За додатак две
ар издавана одговорница
адв.

17. септембра 1940.
Садаш.

НЕКОЛИКО НАПОМЕНА ПО ПИТАЊУ ГРАЂАНСКЕ ОДГОВОРНОСТИ

ПОВОДОМ ЈЕДНЕ СУДСКЕ ОДЛУКЕ



БЕОГРАД
1940

200-15

Прештампано из НАШЕГ САОБРАЋАЈА
свеске за новембар и децембар 1940



39258
Jnu. 68.

NEKOLIKO NAPOMENA PO PITANJU GRAĐANSKE ODGOVORNOSTI (Povodom jedne sudske odluke)

I

Razvoj automobilizma povlači sve više nesrećnih slučajeva koji se raspravljaju pred sudom. Shvatajući, da se stari građanski zakonici, ukoliko nisu podmladeni elastičnom jurisprudencijom, kao što je ona Kasacionog suda u Parizu, ne mogu sa svojim sistemom subjektivne građanske odgovornosti (odgovornosti za dokazanu krijuću učinioču od strane povređenog u uzročnoj vezi sa povredama) uspešno primenjivati na povrede izazvane automobilima, kod kojih objektivna odgovornost, usled držanja i korišćenja jedne opasne i brze sprave u vezi znatno veće opasnosti kojoj izlaže treća lica, nego što je to bio slučaj kod drugih prevoznih sredstava, mora zauzeti mesto stare subjektivne odgovornosti, pošto ona nije ni zamišljena u svojoj osnovi za brza i opasna moderna prevozna sredstva, — železnice, parobrode, automobile i avione, — zakonodavac je morao donositi novo zakonodavstvo u vezi sa razvojem moderne tehnike i pronašlaka za brz i opasan saobraćaj.¹⁾

Tako, železnice su prvo izazvale zakonodavca da otstupi od stare subjektivne građanske odgovornosti, pa su bile uzrok što se prvo u unutrašnjem, a zatim i u međunarodnom zakonodavstvu uvela objektivna namesto subjektivne građanske odgovornosti.²⁾ Srpski zakon od 21 aprila 1885 god. o obavezi na naknadu štete učinjene smrću i telesnom povredom pri železničkom saobraćaju, u čl. 1 normira: »Ako pri železničkom saobraćaju koje lice pogine ili bude telesno povređeno, preduzimač železničkog saobraćaja odgovaraće za štetu koja otuda proizade, ukoliko ne dokaže da se nesrećan slučaj dogodio usled više sile ili zbog sopstvene krivice poginulog ili povređenog.«³⁾ Slično normira i Hrvatski zakon donet od Sabora hrvatsko-slavonsko-dalmatinskog od 8 januara 1877 god. i Ugarski zakonski članak donet od Ugarskog sabora 1874 god. pod br. XVIII. Slične odredbe nalazimo i u Austriskom zakonu od 5 marta 1869 god. i Nemačkom zakonu od 7 juna 1871 god. Francuski zakonodavac,

1) — Živojin M. Perić: Pravo i tehnički pronašlaci, — Naš saobraćaj, sveske za januar i februar 1939 god.

2) — Jivoine M. Péritch: L'évolution du droit civil en Serbie depuis 1869 jusqu'à nos jours, studija objavljena u Zbirici radova pod naslovom: Les transformations du droit dans les principaux pays depuis cinquante ans (1869—1919), Paris, 1923, tome II, pp. 346 et suiv.

3) — Zbornik 41, strana 39.

medutim, zadovoljio se je prvo bitno §§ 1382—1386 gradanskog zakonika, pa je tek počev od 1845 i 1846 god., a naročito u dekretu od 11 novembra 1917 god. o merama bezbednosti, sigurnosti i eksploraciji železnica lokalnog i opštег interesa izrično predviđao objektivnu odgovornost za učinioca štete pošto je tu odgovornost već bio sproveo Kasacioni sud liberalnom primenom gradanskog zakonika.⁴⁾ Jugoslovenski zakonodavac objavljujući Zakon o železnicama javnog saobraćaja od 23 juna 1930 god. u § 17 izrično je naveo, da su železničke uprave odgovorne »po zakonima i uredbama za štetu nanetu ljudstvu i stvarima, te ostaju na snazi svi zakoni i uredbe kojima se reguliše odgovornost železnica prema oštećenim licima, životinjama i stvarima.«⁵⁾ Na taj način, ostali su na snazi svi dosada važeći propisi o odgovornosti za naknadu štete nanete u železničkom saobraćaju, a ta odgovornost u svima lokalnim zakonodavstvima počiva na načelu objektivne, a ne subjektivne odgovornosti. Poželjno bi bilo, da se ovi tekstovi izjednače, te da dobijemo jedan moderan jedinstven zakon, koji bi za celu zemlju normirao ovu odgovornost po načelima objektivne-uzročne odgovornosti učinioca štete.

U međunarodno-pravnom domenu, prvo bitno je bila doneta Međunarodna konvencija o prevozu putnika i prtljaga na železnicama i Međunarodna konvencija o prevozu robe na železnicama, u Bernu, sa datumom od 23. oktobra 1924 god. Konvencije su postale državni zakon 7. septembra 1928 god., a ratifikacija je izvršena 22. septembra 1928 god. u Bernu.⁶⁾ Ovi propisi zamjenjeni su novom Međunarodnom konvencijom o prevozu putnika i prtljaga na železnicama i o prevozu robe na železnicama, koje su kod nas ozakonjene 16. oktobra 1937 god., a do bile obaveznu snagu 1. oktobra 1938 god.⁷⁾ I u prvim i u drugim konvencijama sprovedeno je načelo objektivne odgovornosti učinioca štete sa svima konsekvenscijama.

Važno je napomenuti da je Jugoslovenski zakon o putevima od 8. maja 1929 god.,⁸⁾ zamjenio Srpski zakon o javnim suvozemnim putevima od 14. juna 1910 god., koji je važio za teritoriju Kraljevine Srbije zajedno sa Uredbom o načinu upotrebe svih javnih puteva, saobraćaja na njima i održavanju okolnih mesta pored istih, koja je doneta 5. avgusta 1912 god. pod br. 8597, a na osnovu ovlašćenja iz čl. 46. Zakona od 1910 god. U čl. 14 pomenute Uredbe izričkom je rečeno: »Sopstvenik kola i zaprege odgovoran je za svoga kočijaša, za krivice i štete koje kočijaš-vozaz učini na putu, sem slučaja ako kočijaš tera i vozi kola bez znanja i dopuštenja samog sopstvenika«, što pokazuje interesantnu tendenciju ondašnjeg uredbodavca da za štetu nanetu kolima sa zapregom (a u čl. 2. Uredbe predviđaju se kola sa motornom vučom) prenese odgovornost na sopstvenika po principu objektivne — uzročne odgovornosti, izuzimajući slučaj ako su kola ili zaprege terani bez znanja i dopuštenja sopstvenika.

4) — Za više detalja v. naš rad na **Kongresu pravnika u Skoplju** 1931 god. pod naslovom: O naknadi štete pričinjene motornim vozilima, objavljen u Spomenici ovog Kongresa, zajedno sa radovima referata g. g. Dr. Mladen Pliverića i Dr. Antuna Štuheca i posebno otštampan kao i naš rad: Je li moguća objektivna gradska odgovornost po Srpskom gradanskom zakoniku, — **Naš saobraćaj**, sveska za mart 1939 god.

5) — **Službene novine** od 19. jula 1930 god., broj 162—LXI.

6) — **Službene novine** od 29. septembra 1928 god., broj 226-LXXIV.

7) — **Službene novine** od 16. oktobra 1937 god., broj 235.

8) — **Službene novine** od 13. maja 1929 god., broj 110-XLV.

Plovne reke i mora sa objektima koji njima saobraćaju i rizicima kojima oni izlažu ljudi i stvari, veoma su podesni za regulisanje putem pravnih normi, odnosno za izjednačenje — unifikaciju. I ovde se sa domaćeg terena prešlo na međunarodni teren, ali mnogobrojni međunarodni propisi najčešće crpe svoju dokumentaciju, a vrlo često i doslovnu stilizaciju iz domaćih zakonodavstava. U domenu rečnog zakonodavstva Kraljevine Srbije imamo pre svega Zakon o vodama i njegovoj upotrebi od 26 decembra 1878 god., zatim Postupak za izvršenje ovog zakona od 1 marta 1879 god., dodatak ovom Postupku od 14 februara 1879 god. i najzad Zakon o regulisanju i upotrebi voda od 18 decembra 1906 god.⁹⁾ Od izjednačenog zakonodavstva, važno je da navedemo Pravilnik za obeležavanje vodnih puteva pod br. DV 8433/23¹⁰⁾ koji je zamenjen drugim od 12 avgusta 1931 god.¹¹⁾ U čl. 11 ovog Pravilnika predvideno je da obalni znaci služe uglavnom za orientaciju u rečnom saobraćaju sekcija za održavanje plovног puta, dok zabrana prolaza ima imperativan karakter. »Prema tome, brodovlasnici nemaju prava na naknadu pretrpljene štete usled nedovoljnog obeležavanja od strane Države«, — što znači, da je u ovom slučaju odgovornost Države za naknadu štete isključena. Ne manje je važan Zakon o iskorišćavanju vodnih snaga od 4 jula 1931 god.¹²⁾ koji izjednačuje ovu pravnu materiju za celu državnu teritoriju, pa u § 13 normira odgovornost povlastičara, »da naknadi štetu, koju bi njegovo postrojenje njome prouzrokovalo«. U međunarodno-pravnom domenu još od Bečkog kongresa sprovedeno je načelo internacionalizacije izvesnih reka kao što su Rajna, Dunav i Visla, pa je to sa više detalja, u mnogo širem obimu i na veći broj reka prošireno Ugovorima o miru kojima je završen rat 1914—1918 godine. U Barceloni i Ženevi donete su važne konvencije i to o slobodi prevoza sa statutom i o režimu plovnih puteva međunarodnog značaja (u Barceloni 20 aprila 1921 god.¹³⁾ i o pravu na zastavu, o izvesnim pitanjima iz rečnog prava i o sudarima i štetama u unutrašnjoj plovidbi (u Ženevi u vremenu od 17 novembra do 9 decembra 1930 god.¹⁴⁾

U pomorskom pravu, kod nas uglavnom važe odredbe starog Francuskog trgovačkog zakonika uz običajno pravo. Postoji projekat propisa koji će se na sve odnose u vezi sa saobraćajem i trgovinom na moru primenjivati, ali on još nije ozakonjen. U međunarodno-pravnom domenu bilo je raznih više-manje uspelih pokušaja za izjednačenje izvesnih pravila pomorskog prava, na čemu je naročito radilo Međunarodno pravničko udruženje organizujući kongrese na kojima su diskutovana i primljena čuvena pravila Jorka i Anversa. U Brislu na dan 25 avgusta 1924 god. zaključena je Međunarodna konvencija o ograničenju odgovornosti sopstvenika morskih lađa, u kojoj je izraženo načelo objektivne odgovornosti sopstvenika morskih lađa, ali je veličina naknade štete ograničena na unapred utvrđene iznose za tačno utvrđene tipove šteta.¹⁵⁾

9) — Objavljeni redom u *Zborniku* 34, str. 48; 34, str. 236; 34, str. 316; 60, str. 477.

10) — *Službene novine* od 31 marta 1924 god., broj 74.

11) — *Službene novine* od 12 avgusta 1931 god., broj 182-LIX.

12) — *Službene novine* od 7 jula 1931 god., broj 151 i od 10 jula 1931 broj 154-LI.

13) — *Službene novine* od 3 jula 1930 god., broj 148-LIV.

14) — Ove konvencije nisu ratifikovane, niti su postale naš zakon.

15) — Ova konvencija nije ratifikovana niti je postala naš zakon.

Vazduhoplovno pravo, postalo usled veoma velikog razvoja vazduhoplovne industrije i saobraćaja i rizika koji time nastaju, izgleda da je prvo bitno u međunarodno-pravnom domenu postavilo izvesna načela objektivne odgovornosti, koja su docnije prešla u domaća zakonodavstva. Prvi međunarodni sporazum o prijemu vazduhoplova jedne države u vazdušni prostor druge, zaključen je aprila 1913 god. između Francuske i Nemačke, kojim je zabranjeno vojnim aeroplanim jedne države da lete iznad teritorije i da se spuste na teritoriju druge države, izuzev na poziv vlade.¹⁶⁾ U Srbiji, prvi propis o vazduhoplovima bila je Uredba od 18 februara 1913 god. koja, bez izričnog označenja prihvata onu odgovornost za pričinjene štete vazduhoplovima koju normira gradanski zakonik.¹⁷⁾ Ugovori o miru kojima je završen rat od 1914—1918 godine sadrže mnogobrojne odredbe o vazduhoplovstvu, ali to nije bilo dovoljno, pa su države, bivše saveznice u ratu, na dan 13 oktobra 1919 god. zaključile Konvenciju kojom se reguliše plovidba vazduhom. Ovu konvenciju naša Država je ratifikovala zajedno sa amandmanima, pa je ozakonjena 6 decembra 1926 god.¹⁸⁾ Smatrajući da ovaj domen ne može ostati bez domaćeg zakonodavstva, naš je zakonodavac po ugledu na mnoge međunarodne zakonodavce doneo Zakon o vazdušnoj plovidbi od 22 februara 1928¹⁹⁾ god. koji je nezнатно izmenjen Zakonom od 14 januara 1930 god., u kome je normirana gradanska odgovornost sopstvenika vazduhoplova²⁰⁾ solidarno sa zakupcem vazduhoplova, odnosno sa letećim osobljem, uz izvesne specifikacije kojima se odgovornost približuje onoj koja je predviđena u gradanskom zakoniku. Zakonodavac očigledno nije smeo da se upusti u jasno i otvoreno normiranje objektivne odgovornosti, što zakon čini vrlo često praktično neupotrebljivim. Najzad, 12 oktobra 1929 god. doneta je Konvencija za izjednačenje izvesnih propisa o međunarodnom prenosu vazduhom u Varšavi, koja je kod nas ozakonjena Zakonom od 31 marta 1931 god., u kojoj je objektivna odgovornost preduzetnika vazdušnog saobraćaja i vozioca — pilota došla do značajnog izražaja, no s tim, da se količina naknade štete ograničava na određene iznose prema subjektu ili objektu štete.²¹⁾

Najzad, automobilsko zakonodavstvo kod nas ostalo je najmanje normirano. Od izjednačenih zakona imamo svega jedan i to Zakon od 2 decembra 1930 god., koji se odnosi na preduzeća za redovan i povremeni saobraćaj putnika i robe motornim kolima.²²⁾ Drugi zakon pretstavlja

16) — Navedeno kod Dr. Ilije A. Pržića: *Osnovi vazduhoplovog prava*, Beograd, 1926.

17) — *Srpske novine* od 21 februara 1913 god., broj 41, navedeno kod Dr. Ilije Pržića, op. cit., str. 81 i sledeće.

18) — Dr. Ilija A. Pržić: *Međunarodna pravna hronika: Izjednačenje odredaba o međunarodnom vazduhoplovnom saobraćaju*, *Arhiv*, za novembar 1929 god., str. 381 i sl. — Dr. M. Smirnov: *Odgovornost prevozioca u međunarodnom železničkom i vazdušnom saobraćaju*, — *Naš saobraćaj*, sveske za juni i juli 1940 god., — *Službene novine* od 12 januara 1927 god. broj 8-II.

19) — *Službene novine* od 3 marta 1928 god., broj 50-XIII.

20) — *Službene novine* od 24 januara 1930 god., broj 18-VII.

21) — *Službene novine* od 5 juna 1931 god., broj 124-XXXVII.

22) — *Službene novine* od 12 decembra 1930 god., broj 286-XCVIII i *Pravilnik o obaveznom osiguranju prevoznih preduzeća* od 30 jula 1934 god., II, broj 22364/5, — *Službene novine* od 1 avgusta 1934 god., broj 175-XLV, kao i slučaj njegove primene raspravljen kod Kasacionog suda u Zagrebu, označen u *Zbirici rješidaba Stola sedmice* u redakciji g. g. *Rucnera-Strohalja*, knj. II, str. 675, odluka 960.

ozakonjenje Međunarodne konvencije o automobilskom saobraćaju zaključene u Parizu 24 aprila 1926 god., koja uglavnom određuje pojam automobila i reguliše automobilski saobraćaj.²³⁾ U Zakonu od 2 decembra 1930 god., pošto je definisan pojam automobila, autobusa i kamiona, određen je sistem dozvole za rad uz kauciju i obavezan pregled kola pre puštanja u promet. U § 7 predviđeno je obavezno osiguranje. »Preduzeće je dužno, tu se kaže, da kod osiguravajućeg zavoda u zemlji izvrši osiguranje protiv povreda i šteta koje bi bile pri prevozu učinjene putnicima i drugim licima, a u obimu određenom Pravilnikom. Saobraćaj ne sme početi dok se nadzornoj vlasti ne podnese dokaz da je ovo osiguranje izvršeno. Neplaćene premije naplaćivaće se iz kaucije.« U § 11 ostavljen je rok od tri meseca preduzećima postalim pre ovog zakona, da mu saobraze rad. Pored ovog zajedničkog zakona za celu zemlju, na teritoriji Slovenačke i Dalmacije važi stari Austriski zakon od 9 avgusta 1908 god. R. g. Bl. 162, o odgovornosti za štete nastale usled upotrebe automobila (bez novela od 1922 god.²⁴⁾ Ovaj zakon, pored mnogih varijeta, u § 1 postavlja sledeće načelo kojim je zakonodavac nadahnut: »Ako kogod bude povreden ili pogine ili budu stvari oštećene upotrebom automobila, koji se kreće elementarnom silom po javnim drumovima ili putevima, bez šina, onda odgovaraju upravljač i vlasnik ili svaki suvlasnik za naknadu prouzrokovane štete i to kod štete na stvarima za naknadu po § 1323 Opštег gradanskog zakonika, kod telesnih povreda po §§ 1325 i 1326, a kad ko pogine po § 1327 istog zakonika.« Izrično je specifisano u § 7 da se odredbama ovog zakona ne isključuje dalja odgovornost koja potiče iz Opštег gradanskog zakonika ili iz drugih zakona. Detaljno su predviđeni slučajevi kada upravljač i vlasnik neće odgovarati po načelu kada uglavnom nema do njih krivice ili kakvog propuštanja ili kada je šteta nastala usled postupka oštećenog ili trećih lica. Primena zakona izuzeta je od potraživanja naknade zbog oštećenja lica i stvari koje se prevoze automobilom, osim ako se za to plaća ili se vrši kao profesionalno transportovanje lica ili stvari ili u službi ili po nalozima koga od odgovornih lica. U daljim odredbama predviđa se kratka zastarelost za tužbe i nadležnost sudova, kao i mogućnost osiguranja za slučaj odgovornosti za štete iz upotrebe automobila. Oглаšeni su kao ništavni svi ugovori kojima se propisi ovoga zakona na štetu oštećenika unapred isključuju ili pobijaju.²⁵⁾

23) — Zbirka međunarodnih ugovora Kraljevine Jugoslavije, izdanje Ministarstva inostranih dela, knj. I, str. 41 i ost. — *Službene novine* od 15 februara 1933 god., broj 35-XI.

24) — Prevod ovog zakona objavljen je u srpskom prevodu Austrijskog gradanskog zakonika od g. Dr. Drag. Arandelovića (drugo izdanje Gece Kona 1922, str. 454 i sled.), po kome su navedeni docnije svi propisi iz Austrijskog gradanskog zakonika. — Rušnov-Posilović: Tumač općemu austrijskomu gradanskomu zakoniku, knj. II, str. 620 i sl. — Naveli smo nekoliko najvažnijih zakona, ma da postoji još mnogo propisa u kojima je normirana gradanska odgovornost na drugi način nego što je to slučaj sa gradanskim zakonicima u važnosti kod nas. U tome redu ideja skrećemo pažnju čitaocima na Zakon o činovnicima od 1 aprila 1931 god. (čl. 78), Zakon o državnom saobraćajnom osoblju od 1 jula 1931 god. (čl. 80) i Zakon o gradskim opštinama od 22 jula 1934 god. (čl. 109).

25) — Iz prilično obimne pravne literature o gradanskoj odgovornosti, navodimo sledeće radove i to: Dr. Dragoljub Arandelović: O odgovornosti za naknadu štete — objašnjenje XXX glave gradanskog zakonika, Beograd 1924, izdanje knjižare Napredak. — Spomenica IV Kongresa pravnika Kraljevine Jugoslavije odr-

Jedan težak slučaj, raspravljen pred sve tri sudske instancije u Beogradu, pobudio nas je da se u gornjim izlaganjima pozabavimo građanskom odgovornošću. Povodom povreda automobilskim teretnim kolima jednog radnika sa trajnim osakaćenjem, naši sudovi su osudili teraoca kola-šofera, kao direktnog pričinioца štete, dok je njegov poslodavac, inače banka, oslobođen odgovornosti.

Do povrede je došlo na taj način, što je teško natovareni kamion šofer P. okrenuo na desnu umesto na levu stranu, pa ga je tako, ne dajući signal, popeo na trotoar ulice, gde je tužilac stajao, oborio tužioca prednjim, pregazio ga zadnjim delom i udario zatim u zid jedne kafane, koji je oštetio i gde se zadržao. Na suprot mesta gde se nalazio povredeni tužilac nije bilo drugog automobila, niti je ulicom išao ma ko od putnika, koga bi šofer morao zaobići. Tužilac je od povreda ležao u bolnici preko 20 meseci, o čemu je podneo lekarsko uverenje. Stalni sudske veštak pregledao ga je na ročištu i utvrdio: »da je tužilac usled nanetih povreda ostao stalno nesposoban za svoj rad..... Rana je tužiocu zaceljena, ali nije isključeno da mu se otvoriti, pošto je kod njega u pitanju hronično obolenje koštanog tkiva. Tužiocu je i ubuduće potrebno lečenje, kao zavijanje i povremeni lekarski pregled radi sprečavanja eventualnog otvora na rani«. Tuženi je šofer za dokaz svojih profesionalnih sposobnosti podneo uverenje Uprave grada Beograda — Odelenja saobraćajne policije IV br. 22955 od 8 aprila 1937 god., u kome se tvrdi: »da je šoferu P. zamjenjena šferska dozvola izdata od strane Policije grada Subotice br. 7/929 g. i izdata nova od strane ovog Odelenja, a koju je pak svake godine redovno registrovao i to za 1936 god. registrovao je dana 27 avgusta 1936 god.« Dakle, iz uverenja se ne vidi, da je šofer P. zaista položio šferski ispit i kako, već samo da mu je izdata šferska dozvola u Subotici, uz oborivu pretpostavku, da je ista dozvola mogla biti izdata i bez ispita, što u sporu nije ni pokušano da se utvrdi. Ta je dozvola zamjenjena u Beogradu bez ispita i bez oznake da se dozvoljava šoferu P. teranje teretnog automobila, kao težeg i opasnijeg prevoznog sredstva od običnog automobila. Zato je tužilac sporio vozarske stručne sposobnosti šoferu P. iz razloga, što voženje kamiona u momentu nesreće pretstavlja njegovu krajnju nestručnost i nepažnju. Trážio je da se sa šoferom solidarno osudi i banka, jer šofer svojim radom obavezuje banku kao pravnu ličnost, kao i to, da usled nepostojanja izričnog zakonskog

žatog u Skoplju, v. primedbu pod 4 sa tamo navedenom literaturom. — **Ivan D. Petković:** Gradanski zakonik, XXX glava i tamo navedena literatura, — **Radivoje K. Novaković:** Šteta i njena naknada, Beograd 1940, izdanje Međunarodne knjižarnice, i tamo navedena literatura. — Naš rad: Međunarodna gradanska odgovornost automobilista i obavezno osiguranje ove odgovornosti, **Branič**, sveska za juli-avgust 1937 god. i posebno otštampano sa tamo navedenom literaturom. — Naš saobraćaj posvećuje sudskoj praksi veliku pažnju. Tako navodimo brojeve: za mart 1939 (Oštećenik mora tužiti poređ Države i železničkog službenika za nastalu mu štetu na železnicu, saopštenje g. **Ivana D. Petkovića**); za juli 1939 (Zakonska odgovornost železnica i osiguranje lica protiv nesrećnih slučajeva, članak g. **Dr. Arsena M. Čubinskog**); za novembar 1939 (Tužba za naknadu štete iz ugovora o prevozu putnika i robe železnicom može se podignuti samo protiv Države, a ne mora obuhvatiti i službenika, saopštenje g. **Ivana D. Petkovića**); za oktobar 1940 (Vlasnik remorkera, čiji je kapetan pogrešnim manevriranjem potopio drvaricu koju je primio na prevoz, odgovara za naknadu štete — saopštenje g. **Ivana D. Petkovića**). — **Dr. Ljudevit Keks:** Odgovornost vlasnika motornih vozila, **Pravnički glasnik**, sveska za juni 1939.

propisa sud analogijom primeni propise koji se odnose na povrede u železničkom saobraćaju.

Sva tri suda: Okružni sud za grad Beograd, Beogradski apelacioni i Kasacioni sud jasno su i nedvosmisleno utvrdili krivicu, krajnje nebreženje i krajnji nehat šofera P. i osudili ga na naknadu štete tužiocu. Od naknade štete prema tuženoj banci, tužioca su odbili uz sledeće obrazloženje i to:

Okružni sud za grad Beograd (presuda br. Po.-105/37 od 12 jula 1938 god.): »Što se tiče odgovornosti tužene banke, sud nalazi, da je u konkretnom slučaju nema i to s obzirom na propis § 810 gz. po kome niko za tuda dela nije dužan odgovarati, a primeni pak § 811 istog zakonika ovde nema mesta, jer se iz prepisa uverenja Saobraćajne policije Uprave grada Beograda od 8 aprila 1937 god., — § 388 grpp. vidi, da tuženi šofer ima dozvolu, koja je uredno svake godine registrovana, iz čega izlazi, da se tužena banka nije ogrešila o zakonsko naređenje da u službi drži stručna i za obavljanje svoga posla sposobna lica, koja su i inače poznata kao ispravna, a što je krivicom takvog lica, prilikom vršenja službe, naneta nekom kakva šteta, to banku ni u koliko ne obavezuje prema oštećenom.«

Beogradski apelacioni sud (presuda br. Pl.-1706/38 od 21 januara 1939 god.): »Ceneći pak prizivne navode tužiočeve, da je tužena banka solidarno odgovorna za naknadu ove štete, — prizivni sud nalazi: Izričnim propisom § 810 gz. predviđeno je, da za tuda dela niko ne odgovara. Izuzeetak od ovog čini jedino odgovornost poslodavca za štetu nanetu od lica koja u službi drži, a koja su kao skitnice, nevaljalci i zločinci poznati i nikakve isprave za sebe nemaju. Iz ovakve odredbe dakle izlazi, da je tendencija zakonodavca bila, da odgovornost poslodavca za naknadu štete ograniči samo na zakonom predviđeni slučaj, oslobođavajući ga inače od ove odgovornosti za štetni rad svoga nameštenika. — U konkretnom slučaju, tužena banka uzela je u svoju službu kao šofera za prenos robe teretnim automobilom tuženog P., za koga je utvrđeno da je bio stručno lice za obavljanje ovog posla. Njegova stručnost utvrđena je dozvolom za vožnju izdatom od nadležne policijske vlasti koja je svake godine uredno registrovana. S obzrom na to, banka mu je poverila jedan posao za koji je on imao punu kvalifikaciju po mišljenju nadležne vlasti Saobraćajne policije, te nije ni imala potrebe da se u ocenu njegove stručnosti upušta. Samim tim, banka je prenela na tuženog P. kao stručnjaka svaku eventualnu odgovornost za štetu koja bi od njegovog rada nastupila. — Pa kada je činjeničnim stanjem u prvostepenom postupku ustaljeno, da je šteta za tužioca nastupila usled krajnjeg nebreženja tuženog P., koji je, ne dajući signale i nepravilno zaokrećući kolima iz jedne u drugu ulicu, naleteo na trotoar i povredio tužioca, — onda je prvostepeni sud pravilno stao na gledište, da je za ovakvu svoju nemarnu radnju jedino odgovoran tuženi P. Izvoditi pak odgovornost tužene banke iz samog fakta, što je ovako nesmotrenom licu poverila upravu kolima, bilo bi protivno pomenutim zakonskim propisima i nameri zakonodavca, da odgovornost poslodavca isključi u slučaju stručnosti nameštenika. — Prizivni sud ne može da usvoji rezonovanje prizivaoca da se odgovornost tužene banke može izvesti iz propisa §§ 24, 800 i 811 gz. kao i ostalih propisa koji bi se na ovaj slučaj mogli primeniti uz pomoć, što je sud u duhu propisa §§ 8 i 10 gz. pozvan da analogijom

raspravi one slučajeve za koje nema izričnog zak. propisa, a koji se daju tumačiti s obzirom na celokupna naređenja gz. i tendenciju zakonodavca u istom iznetu. Ovakvo rezonovanje da se primeni analogija tamo gde postoji jasno zakonsko naredenje, — protivno je osnovnom principu pravosuda po kome se na svaki sporni slučaj ima primeniti odgovarajući zakonski propis. Pa kako je zakonodavac spornu situaciju jasno predviđeo u § 810 gz., kao što je napred izloženo, onda se u konkretnom slučaju jedino taj propis ima i primeniti. — Navod prizivaočev da se nestručnost tuženikova može zaključiti iz njegovog delanja prilikom povrede tužioca, — neumestan je i proizvoljan, budući da se stručnost jednog lica ocenjuje njegovim kvalifikacijama, a stručnost tuženikova utvrđena je u ovom slučaju dozvolom policiske vlasti da ovaj posao obavlja. Tvrdeći pak da dozvola nije dovoljna i da je tužena banka bila dužna da se o stručnosti tuženog P. uveri sama njegovom diplomom neosnovano je, jer se dozvola za vožnju od strane nadležne policiske vlasti izdaje baš na osnovu kvalifikacija koje se za to traže. Isto tako je neumesno i pozivanje tužioca na specijalne zakone kao Zakon za naknadu štete učinjene smrću i telesnim povredama pri železničkom saobraćaju, Zakon o železnicama javnog saobraćaja od 23. juna 1930 i druge, po kojima se po njegovom mišljenju ovaj slučaj može raspraviti, sa razloga, što prizivni sud smatra da primeni ovih specijalnih zakona putem analogije nema mesta.«

Kasacioni sud u Beogradu (presuda br. Rev.-2075/39 od 2. januara 1940 god.): »Ne stoji ni navod revizije o tome da se presuda prizivnog suda osniva na činjeničnoj pretpostavci: da je tužena banka uzela u svoju službu šofera P. kao stručno lice, koja je pretpostavka u protivrečnosti sa parničnim spisima, iskazima svedoka, koji su posvedočili, da je tuženi P. ne dajući signale skrenuo u ulicu, popeo auto na trotoar i pregazio tužioca. Ovaj navod revizije ne stoji stoga, što po oceni Kasacionog suda između pom. konstatacije suda i stručnosti tuženog P. i parničnih spisa nema nikakve protivrečnosti, pošto je sud na osnovu dozvole za vožnju date od nadležne vlasti utvrdio da je tuženi P. bio stručno lice, jer se dozvola daje samo stručnim licima, a iskazi svedoka o tome kako je tuženi terao automobil u momentu gaženja, nemaju uticaja na pitanje stručnosti tuženog P., kao šofera već se njima utvrđuje samo to, da je on u danom slučaju nehatno i nebrižljivo postupao, što je mogućno i kod stručnog lica.» Navod revizije, da je prizivni sud dao pogrešnu pravnu ocenu o spornoj stvari odbijajući tužbeni zahtev prema tuženoj banci, i ako je ona držala u službi kao šofera nestručno lice koje nije imalo dozvolu za vožnju teretnih kola, a sem toga da banka kao pravno lice dela preko svojih organa, u ovom slučaju preko tuženog P., te da bi odgovarajući za štetu koju je on naneo, odgovarala za svoje delo, neosnovan je, jer je činjeničnim stanjem utvrđeno, da je tuženi P. imao šofersku dozvolu od nadležnih vlasti i da je registraciju iste svake godine obnavljao, a tužilačka strana ne podnosi nikakve dokaze o tome, da tuženi P. nije imao dozvolu za vožnju teretnih kola.« Najzad, Kasacioni sud nalazi, da po čl. 37 i 42 Zakona o akcionarskim društvima, banku kao akcionarsko društvo »zastupa i obavezuje njen upravni odbor, prema čemu upravni odbor dela u ime akcionarskog društva, a tuženi P. je samo nameštenik tužene banke i ona bi za njegova dela za štetu koju drugom pričini odgovarala samo onda, kada bi se utvrdilo, da on nema

stručne sposobnosti za posao koji mu je poveren, — § 811 gz., što ovde nije slučaj.«

Epilog ovog spora: tužilac stalno nesposoban za rad, inače radnik-pečalbar koji sa porodicom živi jedino od svoga rada, ima izvršnu sudsku presudu na 40.000.— din. glavnog duga i više hiljada dinara na ime naknade parničnih troškova od šofera P., koji, radnik kao i tužilac, živi od svoga rada i nema nikakve druge imovine i koji je svoj posao kod banke odmah po prvostepenoj presudi napustio i otišao neznano kuda. Banka, međutim, koja je bila poslodavac i kao takva vukla korist od teretnih kola izlažući treća lica opasnim rizicima usled ove opasne sprave, nema nikom ništa da plati, jer je uzela stručno lice u službu, pa nije dužna da se stara o tome kako to stručno lice primjenjuje svoju stručnost s pogledom da se za šofera teretnih kola, pored stručnih sposobnosti, traže i lične, o čemu se banka morala prethodno uveriti s pogledom i na to, da u sporu nije utvrđeno, da je šofer P. imao dozvolu i za teranje teretnih kola, jer se to iz uverenja saobraćajne policije ne vidi.

III

Ovaj pravni slučaj, kao i mnogi slični pravni slučajevi na sličan način presudeni kod naših sudova, postavljaju imperativnu dužnost našem zakonodavcu da što pre doneće naročito zakonodavstvo za motorna kola shvaćena u najširem smislu i povrede koje se njima nanose trećim licima. U tom zakonodavstvu mora se predviđeti solidarna odgovornost sopstvenika i teraoca ovakvih motornih kola po načinu objektivne, uzročne, solidarne odgovornosti, koja neće počivati na pojmu greške-krivice učinioca. Povredeni bi imao samo da utvrdi fizički fakat povrede, a sopstvenik i teralac kola kojima su povrede nanete mogli bi se oslobođiti samo ako dokažu da je šteta nastala krivicom povredenog ili usled više sile. Ako se ne može doneti nov automobilski zakon, može se sa nešto izmena proširiti Austriski zakon od 9 avgusta 1908 god.²⁶⁾ ili u najmanju ruku čl. 1 Srpskog zakona od 21 aprila 1885 god. o obaveznoj naknadi štete učinjene smrću i telesnom povredom pri železničkom saobraćaju sa ostalim propisima ili protumačiti tako zakonodavnim putem, da se isti zakon primjenjuje i na povrede pričinjene u automobilskom saobraćaju, u koji pojma dolazi saobraćaj automobila, teretnih motornih kola, autobusa, motocikleta i svih drugih sprava koje se kreću van šina elementarnom silom.

Sličan slučaj raspravljen je na drugi način u jednom drugom sporu. Kasacioni sud se tom prilikom nije zadovoljio samo da u presudi konstatuje, da se sopstvenik oslobada odgovornosti za štete nanete njegovim automobilom od šofera u njegovu službu uzetog, već je osudio i sopstvenika solidarno sa teraocem iz razloga, što, iako je teralac imao dozvolu za teranje automobila, nije bio naročito sposobljen za teranje teretnih kola, iz čega izlazi, po shvatanju Kasacionog suda, da takav šofer »nije bio stručno lice«. Sasvim umesno, dakle, u ovom sporu Kasacioni

26) — To je preporučio zakonodavcu i IV Kongres pravnika održan u Skoplju 1931 god. u svojoj rezoliiji, — v. naše saopštenje: Desetogodišnjica Kongresa jugoslovenskih pravnika, Letopis Matice Srpske, sveska za januar i februar 1935 god.

sud zahteva od teraoca teretnih kola veću stručnu sposobnost, nego od teraoca običnih automobila, pa je za žaljenje što ovakav metod nije primenjen i na slučaj koji smo ovde izneli.²⁷⁾

IV

Po pitanju građanske odgovornosti, između mnogobrojnih slučajeva iz svakidašnje sudske prakse, navećemo tri slučaja od kojih dva iz prakse Kasacionog suda u Beogradu i jedan slučaj iz prakse Kasacionog suda u Zagrebu, kao i jedan slučaj koji nije dobio sankciju najvišeg suda u Beogradu.

1. — Kasacioni sud u Beogradu u presudi br. Rev.-160/35 od 1. januara 1935 god. osudio je sopstvenika onoga konja koji ujeda i koji je kao takav ujeo prolaznika, za štetu naretu ujedom, a nije osudio kočijaš kome je konj bio poveren. Svoje shvatanje sud je osnovao na § 815 u vezi § 808 gz., jer je sopstvenik konja prenebregao svoju dužnost time, što nije upozorio kočijaš da konj ujeda. Bez obzira na to, što se ne može zamisliti, da kočijaš nije i sam zapazio da konj ujeda budući upućen svakodnevno na njega, pa da je stoga na ovakvog konja morao obratiti veću pažnju, nego obično, naročito kod mesta gde ljudi prolaze, presuda bi, kao pravilna, mogla pre biti obrazložena povredama kojima su izloženi prolaznici od životinje koja ujeda, ali koju sopstvenik, znajući da ujeda, drži u službi i vuče od nje koristi. Kasacioni sud, međutim, prepostavio je, da i u ovom slučaju ostane u granicama Gradanskog zakonika i subjektivne građanske odgovornosti — odgovornosti za propuštanje, za nedostatak pažnje, ali je njegova presuda i na zakonu osnovana u užem smislu i pravična u najširem smislu reči.²⁸⁾

2. — U dve instancije, i to Okružnog suda za grad Beograd i Beogradskog apelacionog suda (presuda br. Pl.-880/35 od 21 februara 1936 god.), pošto nije bilo revizije Kasacionom sudu, raspravljen je slučaj odgovornosti Opštine grada Beograda za naknadu štete nastale usled gaženja jednog prolaznika od strane opštinskog autobusa. Ustanovilo se, da je Opština bila uzela na probu šofera, sa urednim vozarskim dokumentima, koji je kritičnog momenta, budući na probi, terao autobus, pa je sud našao, da je Opština kriva, što je dozvolila da nestručno lice, za vreme probe sposobnosti, istu probu obavlja po prometnim prestoničkim ulicama, — §§ 811 u vezi 818 gz. Komentator ove odluke g. Dr. Adam P. Lazarević s pravom nalazi da »nije dovoljno da zaposleno lice ima uredne isprave o stručnoj sposobnosti u opšte, već je nužno i to, da je takvo lice ospozobljeno za vršenje poslova svoje struke i pod naročitim mesnim i vremenskim prilikama«.... »Bilo bi celishodnije, a s pogledom na propis § 24 gz. i pravilnije, da rizik uvek snosi vlasnik prevoznog sredstva ili lice koje otuda uživa prihode solidarno sa voziocem, čijom je krivicom šteta prouzrokovana.«

Na ovom slučaju nepobitno se vidi, da nije šoferska dozvola dovoljna sama po sebi, ako se za naročito opasnu vožnju, kao kod autobusa ili teretnih kola traži specijalna sposobnost. U konkretnom slučaju, šofer i po-

27) — Branič za oktobar 1938 god., str. 505, saopštenje g. Jovana D. Smiljanića.

28) — Ivan D. Petković: Građanski zakonik, odluka saopštena ispod § 815, str. 311.

red uredne šoferske dozvole nije imao stručnu spremu da tera autobus, koji je međutim, u pogledu motora, goriva, kretanja i upravljanja, automobil u širem smislu. Ali, da je Opština grada Beograda, bez prethodne probe, uzela šofera sa urednom dozvolom i dala mu autobus u ruke, pa on tom prilikom nekog povredio, za takve povrede u slučaju tužbe Opština bi se branila stručnošću šofera, pa bi možda strogom primenom zakona, Opština izpala iz obaveze prema oštećenom ili u najgorem slučaju supsidijerno odgovarala. Ovako, uzimajući dotičnog šofera na problem, Opština je i sama priznala, da on i pored urednih vozarskih dozvola nije stručno osposobljeno lice za teranje autobusa, pa je naravno odgovorna za štetu koju ovako nestručno lice pričini trećim osobama, — § 811 gz.²⁹⁾

3. — Sreski sud za grad Beograd pokušao je da se osloboди uskog okvira Gradanskog zakonika i da pode novim putem kada je sudio po slučaju naknade štete od šofera autobusa i autobuskog preduzeća kome autobus pripada, povodom sudara nastalog greškom autobusa sa putničkim automobilom tužioca. Pošto je utvrdio krivicu šofera autobusa za sudar, sud je presudom br. P.-7632/34 osudio šofera i autobusko preduzeće. »Pa kako autobusko preduzeće svojina tuženika, ima koncesiju za prevoz putnika po kojoj je obavezno da održava tu autobusku liniju, to jedino ono i može biti odgovorno za svu štetu koju njegova kola prouzrokuju, a društvo se može od svojih službenika, čijom je krivicom došlo do sudara, naplatiti. Isto tako sud nije mogao usvojiti stanovište zastupnika tužene strane da naši pozitivni propisi ne predviđaju odgovornost sopstvenika za učinjenu štetu. Sud smatra da § 812 gz. jasno precizira odgovornost sopstvenika vozila za štetu koju bi njegovi ljudi učinili, a kako je u pitanju savremeno prevozno sredstvo, sud nalazi da je na osnovu § 8 gz. koji dopušta široku analogiju, pa i na osnovu pozitivnih propisa, koji ovu odgovornost normiraju, za ostala prevozna sredstva (železnice i dr.), a s obzirom na javnu funkciju koju autobuska preduzeća vrše održavajući saobraćajne linije, odgovornost sopstvenika preduzeća nesumnjiva je i onda kada nije reč o šteti koja nije putnicima na tim vozilima naneta.«

Međutim, Okružni sud za grad Beograd i Kasacioni sud odmah su energično stali na put ovoj neočekivanoj evoluciji sudske prakse i to Okružni sud odbijajući tužioca od traženja i preinačujući u tome smislu presudu Sreskog suda (presuda br. Pl. — 435/36), a Kasacioni sud, (Rev. — 311/37 od 11 marta 1937 god.), potvrđujući presudu prizivnog suda izrično kaže: »Naš gz. kad pitanja o odgovornosti za naknadu štete usvojio je teoriju krivice, jer po §§ 800 i 801 gz. za štetu odgovara ono lice čijom je krivicom šteta prouzrokovana, a u § 812 gz. predviđen je izuzetak od ovog pravila koji se kao izuzetak ima striktno tumačiti, te se ni analogijom ne može na ovaj slučaj proširiti, kako je to i prizivni sud pravilno našao«.³⁰⁾

Ova tri slučaja jasno potvrđuju da naši sudovi sa Kasacionim sudom na čelu stoje na stanovištu potrebe dokazivanja krivice od strane povredenog prema učiniocu za štetu nastalu postupkom ovog poslednjeg

29) — Arhiv, sveska za novembar 1936 god., str. 454 i sl. odluka saopštena i komentarisana od g. Dr. Adama P. Lazarevića.

30) — Arhiv, sveska za oktobar 1937 god., str. 354 i sl., saopštenje g. Drag. D. Gerasimovića, kao i primedba g. Dr. Milana F. Bartoša.

i da se uglavnom zadovoljava formalnim dokazima o sposobnosti i stručnoj spremi prevozilaca — šofera, ne stavljajući u dužnost poslodavcu — sopstveniku da se i na drugi način osvedoči o sposobnostima teraoca-šofera, kao i da prati i kontroliše njegov rad. Praktična posledica ovog jeste u tome, da sopstvenik i glavni korisnik ne snose nikakvu odgovornost za štetu nanetu putem njegovih motornih kola i od njega uzetog lica u službu, a prema trećim licima koja su svakodnevno izložena najopasnijim rizicima s pogledom na sve veću snagu motornih kola i sve veću nesmotrenost, nepažnju i nestručnost voznog osoblja. Kod ovakvog stanja stvari nije nikakvo čudo, što se dešavalо, što se dešava i što će se dešavati i u buduće, da oštećeni ima pred sobom osudenog kriyca-šofera od koga ne može ništa da naplati od sudom dosudene naknade štete, dok sopstvenik, koji je korisnik ove opasne sprave, u glavnom ne snosi nikakvu odgovornost. Praktično, odgovornost iz Gradanskog zakonika, ovako primenjena, svodi se na neodgovornost.

4. — Četvrti slučaj izabran je iz prakse Kasacionog suda u Zagrebu. On se može nazvati klasičnim i tretirati kao vesnik bolje i pravičnije primene starog Austrijskog opštег gradanskog zakonika za slučajeva građanske odgovornosti iz savremenog života nastale usled sve većeg razvoja mašinizma i sve većeg broja motornih kola u saobraćaju na koje zakonodavac početkom XIX veka kada je gz. donosio, nije mislio. Kasacioni sud u Zagrebu time je pokazao, da može da se uzdigne iznad uskog okvira predviđenog za građansku odgovornost u gz. i da kao elastično najviše sudska telo prilagodi stari gz. novom modernom životu i njegovim potrebama, kada već zakonodavac to nije docnije učinio.

Ticalo se naknade štete za povredu nanetu jednom licu gradskim tramvajem u Zagrebu. Sve tri sudske instancije u Zagrebu osudile su Gradsku štedionicu iz Zagreba, kao koncesionara i korisnika tramvaja, na naknadu štete oštećenom, a ne službenika čijom je neposrednom krivicom došlo do povrede.

Sreski sud I u Zagrebu presudom br. P. — 70866/gr. od 20 rujna 1933 god., pošto je potvrdio pravilo da niko ne odgovara za tuda dela, — § 1306 OGZ, odmah je stavio na suprot i pravilo da niko bez odgovornosti po sebe ne može uzeti na posao »osobu pogibeljnju ili nesposobnu za vršenje dotičnog zvanja. Istina, kaže sud, službenik čijom je krivicom tužilac povređen bio je »usposobljen za vršenje svoje službe«, ali sud ipak nalazi da je Gradska štedionica odgovorna za nastalu štetu pozivajući se na Železnički poslovni pravilnik. »U tim posebnim propisima nije, doduše, predviđen nazočni ili sličan slučaj, ali je nedvojbeno, da se ovaj slučaj imade ovamo svrstatи, jer bi inače gledom na okolnost da su tramvajski vozari ljudi bez ikakve imovine, imovina gradana bila potpuno nezaštićena protiv neopreznosti vozara.«

Apelacioni sud u Zagrebu presudom br. Pl. — 112 57/33 od 19 novembra 1933 potvrdio je ovu presudu dopunjavajući je time, da je Gradska štedionica odgovorna zbog propuštanja, jer ne samo da treba da vodi nadzor nad radom svoga službenika, »nego je i odgovorna za njegov rad.«

Najzad, Kasacioni sud u Zagrebu, presudom br. Rev. — 468/34 od 26 juna 1934, snažeći presudu Apelacionog suda, formulisao je definitivni oblik novog tipa građanske odgovornosti koja se u pojavljenom slučaju nametala. On prvo polazi od konstatacije da za konkretan slu-

čaj nema posebnog zakona, pa da mora pristupiti prosudivanju postojećih propisa i analogiji, — § 7 OGZ. Odmah zatim na postavljeno pitanje zašto odgovara Gradska štedionica, odgovara da je to stoga, što je vlasnica električne železnice — tramvaja »bez obzira na pitanje krivnje za svaku imovinsku štetu koja ima svoj izvor jedino u prometu, jer je ona dužna svoje pravo, tj. koncesionirano preduzeće izvršivati samo tako, da ne ugrožava tude interes. Čim je, dakle, tužitelju bez njegove krivnje uslijed sudara sa tramvajskim vozom nanesena imovinska šteta, ima za nju, jer je nastala u izvršivanju prometa, odgovarati tužena stranka kao vlasnica odnosnog poduzeća, (§§ 364 i 1305 OGZ)«. Iz toga izlazi, da Kasacioni sud vodi računa i o tome da je šteta nastala u izvršenju prometa. »Ona, tj. Gradska štedionica, odgovara za uspeh ili učinak, koji nije skrивio oštećenik, ali koji je nastao u izvršenju njezinog prava bez obzira na to, da li tu ima krivice njezine ili njezinih organa, na čemu ne mijenja ništa okolnost, da bi oštećenik mogao i od krvca (organa) tražiti otstetu i da preduzeću pristoji pravo regresa spram krvca.« Time Kasacioni sud, sasvim umesno, priznaje oštećenom pravo izbora pravnog puta kojim želi da svoje pravo ostvari, a Gradskoj štedionici pravo regresa spram krvca.

»Zakon od 8 prosinca 1877 god. gledje odgovornosti železnica za tjelesne ozljede i usmrćenje ljudi, te železnički poslovni red ima se primijeniti i na cestovne železnice koje se teraju električnom strujom, jer i za ove važi razlog zbog kojeg su određeni strogi propisi u pogledu odgovornosti za nesreće u prometu. Iz tih se zakonskih ustanova mora silom logike zaključiti, da poduzeće odgovara uopće za svoje namještene, s kojima se u prometu služi i za materijalne štete, koje budu nanijete po krivnji njezinih nameštenika, a koja je krivnja jednaka krivnji poduzeća, tako da ono neograničeno, naravno sa pravom regresa, odgovara za štete. Jedino se imade u nedostatku zakonskih propisa način krivnje i naknada štete obvezanog poduzeća prosudivati po propisima 30 glave II dijela OGZ, nu bez olakšica osobito u pogledu dokaznog tereta, koje predviđa gore pomenuti zakon za štete učinjene uslijed tjelesnih ozljeda i usmćenja ljudi.« Prema navedenom Kasacioni sud u nedostatku propisa za konkretan slučaj primjenjuje druge najpogodnije propise, a preko tih propisa proklamuje krivicu samog preduzeća, koja je jednaka sa krivicom njenih nameštenika, pa po tom načelu utvrđuje da preduzeće odgovora za štete nanete trećim licima od strane njegovih nameštenika. Naročito je važno, što Kasacioni sud otklanja sistem dokazivanja iz OGZ, po kome dokaz za krivicu pada na oštećenog, tako da preduzeće — Gradska štedionica ima da utvrđi, ako želi da se odgovornosti oslobođi, da je šteta nastala krivicom oštećenog ili usled više sile. Ova pravna posledica veoma je važna s pogledom na tip povrede i teškoću ovih utvrđivanja od strane povrednog, na koga bi ovaj dokaz padao po OGZ.

»Tužena je stranka juridička osoba koja ima ista prava i jednakе dužnosti kao i svaka fizička osoba. Prema tome, mora da odgovara i za delikte. Ona kao juridička osoba može poslove, kako u upravi svoga preduzeća, tako i u izvršivanju njegovu u opće obavljati samo po fizičkim licima. S toga ona odgovara i treba da odgovara i za štetu prouzrokovana uslijed protivpravnog čina (delikta) svoga vozača, koji je taj protivpravni čin (delikt) u izvršenju povjerenog mu djelokruga učinio. Ne radi ~ dakle o tudem djelu nego o vlastitom, jer poduzeće radi po

izvjesnom fizičkom licu i u okviru svoga reprezentativnog odnosa zastupa poslovanje toga lica (§§ 26 i 1313), zbog čega bi bilo krivo, kada bi poduzeće odgovaralo samo za krivnju in eligendo odnosno inspiciendo».

Stoga je Gradska štedionica i osuđena, jer se kao pravna ličnost nije mogla izgavarati da je neodgovorna, pošto se ne radi ovde o tuđem, nego o njenom sopstvenom delu, jer preuzeće ne može kao pravna ličnost, neposredno i lično obavljati svoje poslove, već samo preko svojih organa, koji radeći za nju ustvari izražavaju njenu volju, pa ovde zaista ne može biti govor o tudim, već samo o sopstvenim postupcima«.³¹⁾

Kasacioni sud u Beogradu međutim, u presudi br. Rev. — 654/38 od 14 novembra 1938 god. po pitanju štete nastale prevezom licu beogradskim tramvajem koji eksplatiše Opština beogradska našao je da Opština »odgovara neposredno svakom licu koje sa njom preko njenih organa sklopi ugovor o prevozu, za izvršenje toga ugovora. Iz toga ugovora, — §§ 13 i 531 gz., — proizilazi za Opština obaveza da ugovor i izviši onako, kako ga je zaključila, tj. da svako lice preveze i osigura mu pri tome bezbednost saobraćaja. Ako se pri tome desi putniku, koji je u ugovornom odnosu sa Opština, kakva šteta zbog neizvršenja ugovora ili nepravilnog izvršenja istog, Opština će odgovarati za nakadu nastale štete, — §§ 800 i 801 gz. Iako Opština vrši službu prevoza tramvaja preko svojih ljudi, te ne bi po § 801 gz. mogla da odgovara za njihova protivpravna dela, ipak po § 812 istog zakona Opština će, kao vozilac, pošto ona vrši službu prevoza tramvajem na teritoriji grada Beograda, odgovarati oštećenom i za onu štetu koju bi putnicima, prilikom izvršenja ugovora o prevozu naneli ljudi, koji su u službi ovog opštinskog preuzeća. Zato je pravilno tužilac podigao tužbu protiv Opštine grada Beograda zbog štete koja je nastala u toku izvršenja ugovora o prevozu. Slična odredba postoji i kod odgovornosti Države za prevoz železnica, — § 5 Železničke saobraćajne uredbe. Pozivanje revizije na propis § 109 Zakona o gradskim opštinama u konkretnom slučaju neumesno je. Ova supersidijerna odgovornost Opštine kao javno-pravnog tela samoupravnog karaktera ustanovljena je samo onda kad Opština treba da odgovara za dela njenih organa koja oni učine u vršenju svoje funkcije. U takvom slučaju zakon postavlja uslov, da oštećeni, ako hoće da naplati svoju otštetu od Opštine, ovu tuži zajedno sa njenim organom, koji mu je štetu pričinio i da u takvom sporu dokazuje krivicu njenog organa, iz čega po zakonu sleduje i odgovornost Opštine. Kako je oštećenoj pričinjena šteta prilikom izvršenja ugovora o prevozu, koji Opština vrši u svojoj eksplataciji, to će ona odgovarati po specijalnom propisu § 811 gz., te je zato pravilna odluka prizivnog suda«.³²⁾

Kasacioni sud u Beogradu, dakle, čini razliku između ugovorne odgovornosti, po kojoj Opština direktno odgovara oštećenom licu sa kojim je u ugovornom odnosu prevoza i deliktne odgovornosti Opštine prema trećim licima sa kojima nije u ugovornom, već u faktičnom odnosu nastalom usled vanugovornog-deliktnog oštećenja kad odgovara po §

31) — **Mjesečnik**, sveska za siječanj 1935 god., str. 42 i sl., saopštenje g. Dr. Srđana Budislavljevića. — Ista odluka saopštена kod Rucner-Strohal: **Zbirka rješidaba**, knj. I, broj 135, kao i odluke u istoj knjizi pod br. 87, 479, 133, 138, 139 i 477; knj. II, br. 609, 960 i 1025.

32) — Tihomir M. Ivanović: Sudska praksa 1932—1939 god. br. odluke 831, str. 627 i sl.

109 Zakona o gradskim opštinama supsidijerno sa direktnim učiniocem — opštinskim činovnikom, koga oštećeni mora tužiti u isto vreme kada i Opštini, da bi ovu zadržao u obavezi. Sudeći po gore saopštenoj odluci Kasacionog suda u Zagrebu, izgleda da ovaj sud ne pravi gornju razliku, pošto je neosporno da i na njegovoj sudskoj teritoriji, da bi i u prvom i u drugom slučaju Gradska štedionica u Zagrebu odgovarala neposredno oštećenom, jer prema rezonovanju Kasacionog suda u Zagrebu, po sredi je sopstveno, a ne tude delo, ma da izvršeno od fizičkog lica za račun pravne ličnosti. Ovakvo načelno neslaganje između dva odeljenja jednog jedinstvenog Kasacionog suda, koji nažalost nikad nije ustanovljen, ne bi se sigurno dogodilo, da se pravda izriče iz jednog najvišeg suda. Ni Zakon o ustrojstvu sudova, budući da je po sredi neizjednačeno — građansko zakonodavstvo, ne daje mogućnost da se u zajedničkoj sednici sastavljenoj od predstavnika svih odeljenja Kasacionog suda u našoj zemlji, nade jedno zajedničko rešenje, tako da će se i dalje praksa dva naša najviša suda, beogradskog i zagrebačkog, razvijati potpuno nezavisno i odvojeno jedna od druge, ma da u stvari ova dva suda primenjuju građanski zakonik koji sadrži veoma slične odredbe po spornom pitanju, uz slično sporedno zakonodavstvo.

Vrlo je nezgodno ako se postavi pitanje da li bi slučaj sa oštećenim radnikom iz Beograda, koji nas je pobudio na ova izlaganja, dobio drugo rešenje pred Kasacionim sudom u Zagrebu s pogledom na shvatanje ovog najvišeg suda, pa bi možda sasvim drugi ishod ovog spora kod toga suda bio. To, međutim, ne bi smelo da se desi, jer u jednoj državi pravda mora da bude svuda jednaka i ista.

V

Kako da se obezbedi efikasna zaštita trećim licima od motornih kola i kako da se osigura naplata dosuđene sume na ime naknade? Nesumnjivo jednim modernim zakonom o automobilskoj odgovornosti u kome bi načelo objektivne, kolektivne-solidarne odgovornosti zamenilo načelo krivice — greške i individualne odgovornosti. Na mesto, dakle stari, subjektivne gradanske odgovornosti iz gradanskog zakonika, koja bi ostala kao redovno pravo za sve druge odgovornosti ukoliko nije izuzeta drugim zakonima, došla bi nova objektivna odgovornost bilo samo prema oštećenim trećim licima van automobilskog prevoza, dakle, van ugovronog odnosa iz ugovora o prevozu, bilo i sa onima iz ovakvog odnosa. Uveljbi se u isto vreme i obavezno osiguranje ove odgovornosti po tarifama koje bi ustanovila i kontrolisala državna vlast, ili koje bi naplaćivala kao ustanova koja je prihvatile na sebe da garantuje oštećenim licima isplatu onih iznosa koji bi im iz oštećenja po gornjem osnovu pripadali. Srpski ili Hrvatski zakon o naknadi štete ljudima i stvarima u železničkom saobraćaju mogli bi se u nešto izmenjenom ili neizmenjenom obliku proširiti i na nastale štete motornim kolima, ako se ne bi mogao doneti moderan zakon o automobilskoj odgovornosti i obaveznom osiguranju ove odgovornosti. Tako bi se moglo postupiti i sa Austrijskim zakonom od 9 avgusta 1908 god. o odgovornosti za štetu usled upotrebe automobila, ali bi se nesumnjivo prethodno moralо pristupiti izvesnim izmenama u smislu pojačanja objektivne gradanske odgovornosti. Pri izučavanju svih pitanja i donošenju odnosnih zakonskih propisa nesumnjivo da bi našem,



zakonodavcu korisno poslužili radovi kako Društva naroda, tako i Medunarodnog instituta za izjednačenje privatnog prava u Rimu, o čijem je radu bilo više reči u našoj studiji pod naslovom: Medunarodna građanska odgovornost automobilista i obavezno osiguranje ove odgovornosti.³³⁾

Dok se ovako ne postupi, mora se tražiti izlaz na drugoj strani — u primeni i tumačenju postojećeg zakonodavstva, a u prvom redu građanskih zakonika.

Kao prva mera u ovom redu ideja imali bi da se poostre uslovi prilikom ispita o stručnosti onih kojima je povereno upravljanje motornim kolima, pa bi se njihova stručnost morala utvrditi za tačno određeni tip kola i ispitivanje stručnosti imalo bi se obnavljati posle svake druge ili treće godine. Šoferska dozvola bi se izdavala samo uz prethodni najstrožiji lekarski pregled interesenata i uz prethodno strogo ispitivanje same ličnosti šofera u pogledu njihovih ličnih svojstava (da li su skloni piću, ili brzoj vožnji, nemarnosti uopšte, da li su osudivani i kad i za šta i od koga, itd.), kome bi ispitivanju bili podložni za sve vreme dok bi imali šofersku dozvolu. Za najmanji prekršaj koji bi mogao da dovede treće osobe ili njihovu imovinu u opasnost, moralo bi se najstrožije kažnjavati, prvenstveno oduzimanjem šoferske dozvole. A pre svega, sopstvenici motornih kola morali bi da prime na sebe obavezu prilikom užimanja šofera u službu, da će voditi računa o njihovom radu, što će doći samo po sebi, kada budu solidarno odgovarali sa njima za štete nanete motornim kolima. Jer, kad sopstvenik zna da može solidarno odgovarati sa šoferom za naknadu štete koju ovaj pričini trećim licima, on će strogo paziti koga uzima u službu, pa se neće zadovoljiti samo formalnom stručnošću njegovom, već će stalno paziti na njegov rad, jer više sudovi neće uzimati formalnu stručnost šofersku kao razlog za oslobođenje od građanske odgovornosti sopstvenika motornih kola. Tako treba shvatiti i nastojanje Kasaciong suda u Beogradu, da za teranje teških teretnih motornih kola traži naročitu dozvolu, koju pak odgovorni šofer nije imao u slučaju povodom koga smo ovu studiju napisali.

Ali sve to ne bi bilo dovoljno. Treba naći načina u zakonu da se do donošenja novog zakonodavstva treća lica obezbede od povreda i osiguraju u naplati dosuđene štete. U tom redu ideja morala bi se uvesti obavezna građanska odgovornost za štetu nastalu određenim kolima, bez obzira ko ih tera i ko je oglašen za odgovornog. Naknadu koja bi se potom osnovu imala platiti, treba isključiti iz mogućnosti obezbeda ma sa čije strane dolazile, a naročito sa strane teraoca i sopstvenika kola i njegovih poverilaca. Sve dok se šteta ne plati, kola kojima je ista prouzrokovana služila bi kao garancija oštećenom da će šteta biti isplaćena. Ova invera, kao zakonska privilegija oštećenog išla bi pre svih drugih obezbeda, pa i onih prvobitnih sopstvenika automobila do definitivne isplate ili založnih poverilaca ranijeg datuma od nastale štete, da bi se svaka moguća zloupotreba otklonila.

33) — V. primedbu pod br. 25. — Građanska odgovornost, a posebno odgovornost kod prevoza bila je predmet Kongresa u Kanadi od 21—25 avgusta 1939 god., organizovanog od strane Udrženja Henri Kapitant za francusku pravničku kulturu, za koji smo Kongres spremili rad O odgovornosti u prevozu i koji će biti objavljen u aktima Kongresa. V. saopštenje o Kongresu u *Bulletin de l'Association Henri Capitant pour la culture juridique française*, 1939, No. 3, kao i naše saopštenje u Godišnjaku Udrženja za uporedno pravo, knj. I.

Postoje mnoga rešenja u primeni postojećih građanskih zakonika. Mi ćemo predložiti samo dva od tih rešenja.

Prvo bi rešenje bilo, da se rezonovanje Kasacionog suda u Zagrebu, izloženo u stavu IV, 4 ove studije, generališe, tj. da se putem analogije, u nedostatku izričnog zakonskog propisa, i pred faktom da zakonodavci iz početka XIX veka kada su donosili gradanske zakonike, koji su sada u važnosti, nisu mislili na moćna motorna kola i štete njima nanete, jer se u to vreme njihovo postojanje nije moglo ni naslućivati, shodno primene propisi koji važe za naknade štete pričinjene u železničkom saobraćaju, bez obzira na čijoj pravnoj teritoriji važe, koji svi predviđaju objektivnu gradansku odgovornost sopstvenika za štete, prenoseći teret dokaza sa oštećenog na sopstvenika odnosno direktnog pričinjoca štete. Na ovima je da utvrde da je šteta nastala usled više sile ili usled postupka samoga oštećenog, pa da se od ove odgovornosti oslobođe. Ovakav sistem odgovornosti ne bi mogao pravilno funkcionisati ako se ne bi prihvatile i generalisana organska teorija o odgovornosti pravnih lica, koju tako energično zastupa Kasacioni sud u Zagrebu u ranije navedenom pravnom slučaju, tako da u svakom slučaju pravna ličnost kod pričinjene štete preko njenih organa odgovara za svoja, a ne za tuda dela, pošto nema neposredne volje već svoju volju izražava preko fizičkih osoba — njenih organa. Ovo s toga, što pravne ličnosti, u koji pojам na prvom mestu dolazi država, najčešće eksplatišu saobraćaj u celoj zemlji.

Drugo bi rešenje počivalo mnogo više na postojećim propisima o građanskoj odgovornosti u građanskim zakonima, koji bi imali biti vrlo liberalno protumačeni s pogledom na vlast priznatu sudovima da se služe analogijom pri primeni zakona (§§ 6 i 7 AGZ i §§ 8 i 10 SBZ). Austrijski i Srpski građanski zakonik mislimo da bi pružili traženo pravilno i pravično rešenje uvedenjem pojma zloupotrebe prava u građansku odgovornost. Pošto je AGZ potpuniji, a ovlašćenje sudići u §§ 6 i 7 za primenu i tumačenje zakona šire od SGZ, to je naravno na području primene prvog zakonika povoljnija mogućnost za pravilno rešenje ovog pitanja od područja na kome važi SGZ. U tom redu ideja imamo pre svega § 364 st. I AGZ, koji je noveliran, ali je zadržana stara redakcija stava I i u kome se kaže: »U opšte u vršenju prava svojine ima samo dotele mesta, dokle se time ne vredaju prava trećih, ili dok se ne prestupe zakonska ograničenja propisana radi održanja i potpomaganja opštег blagostanja.« Taj propis doveden u vezu sa § 1305 AGZ u staroj redakciji, jer je takođe noveliran, a koji glasi: »Ko u zakonskim granicama čini upotrebu od svoga prava, ne odgovara za štetu koja bi otuda za drugoga nastala«, — daje mogućnost za naknadu štete od onoga koji učini upotrebu svoga prava izvan zakonskih granica. Kad se motorna kola upotrebe protivno propisima, bilo za to što su sama neispravna ili što se nestručno, nesigurno ili brzo kreću, pa tako pričine štetu trećim licima, onda postoji pre svega zloupotreba prava svojine automobila u vezi prava da se isti kreće u skladu sa propisima i prirodom ovog opasnog prevoznog sretstva. S druge strane, postoji nehat, nepažnja ili gruba krivica — greška u građansko-pravnom smislu sopstvenika, da tako nesigurna, nesposobna ili inače sposobna, a brza kola, kreće na način koji ugrožava treća lica, bilo lično, bilo preko nestručnih lica, u širokoj i liberalnoj interpretaciji § 315 gz. i shvatanju krivice sopstvenika motornih kola u najširem građansko-pravnom smislu. Sopstvenik bi, dakle, usled prekoračenja svoga prava da drži i koristi opa-

enu spravu na način da ona ne ugrožava treća lica i usled nehatnog ili zlonamernog propuštanja da pazi da se kola kreću u skladu sa svojom o-pasnom prirodom i interesima trećih lica, bio odgovoran za štete pri-činjene njegovim kolima, jer bi te štete poticale od njegovih postupaka koji bi se ravnali sa građanskom krivicom shvaćenom u najširem gra-đansko-pravnom smislu, — § 1295 AGZ.

Za Srpski građanski zakonik moglo bi se gornje rezonovanje pri-hvatiti s pogledom na to da u ovom zakoniku postoji pravilo, da ko-kavo pravo uživa »mora i breme s njim skopčano nositi«, — § 24 gz., da ko drugom štetu pričini, mora je i naknaditi, — § 31 u vezi §§ 800 i sledeći gz., da iz pravila koji bi drugom time što bi pravo svoje uživao, samo ako granice ne prekorači, štetu kakvu naneo, nije dužan ovom od-govarati, niti mu istu naknaditi, — § 806 gz. izlazi, da zloupotreba prava nije dozvoljena i da može služiti kao osnov za naknadu štete i da §§ 810 i 811 gz. u širokom tumačenju s pogledom na sve gore navedeno omogu-ćuju građansku odgovornost sopstvenika kola zajedno sa teraocem i to prvo zbog propuštanja, — §§ 810 i 811 gz. ili zbog nehata koji zadire u zloupotrebu prava nesmetanog korišćenja motornih kola na štetu trećih lica, a drugo zbog direktne krivice.³⁴⁾ ³⁵⁾

Francuski Kasacioni sud, posle dužeg oklevanja i doktrinarnih kon-troverza našao je, po pitanju koje nas interesuje, elegantno rešenje kada je 13 februara 1930 god. doneo svečanu — načelnu odluku po pitanju građanske odgovornosti sopstvenika i teraoca motornih kola za štete pričinjene trećim licima. Tumačeci jedan od šest propisa Francuskog gz., — §§ 1382—1386 o građanskoj odgovornosti, koji su svi poznati usled veoma liberalne njihove primene od strane Kasacionog suda, jer je tako omogućena široka primena i na slučajevе koje izrično ne predviđaju, Kasacioni sud je zasnovao svoju gore navedenu čuvenu odluku u sporu **Žander-Jand'heur** na pojmu odgovornosti za propuštanje dužnosti ču-vanja stvari koja nam je poverena ili koja nam pripada, dakle, na primeni § 1384 od. I gz. koji govori o odgovornosti za štete nanete tuđom stvari, a ne na pojmu krivice učinioца štete prema §§ 1382 i 1383 gz. Vrhovni državni tužilac pri Kasacionom суду g. **Pol Mater-Paul Matter** docniji prvi pretdsednik Kasacionog suda, priznati pravink i član Instituta, u svo-jim zaključcima koji prethode diskusiji i odluci u Opštoj sednici Kasa-

34) — V. Živojin M. Perić: O ustanovi zloupotrebe prava, **Arhiv**, sveska za mart 1939 god. i Obrazloženje §§ 1—319 Predosnove Građanskog zakonika za Kra-ljevinu Jugoslaviju, odeljak: O vršenju prava, str. 23 i sl. sa tamo navedenom literaturom. — Jedan pogled na evolucionističku pravnu školu (Glas Srpske Kraljevske Akademije, LXXIV), sa tamo navedenom literaturom. — Dr. Ninko Perić: Teorija zloupotrebe prava i građansko zakonodavstvo, Beograd, 1912 i tamo navedena literatura. — Dr. Mihailo Konstantinović: Zabrana zloupotrebe prava i socijalizacija prava, **Arhiv**, sveska za april 1925. — Milivoje Marković: La Théorie de l'abus des droits en droit comparé, Préface par Edouard Lambert, Paris 1936.

35) — Iz oblasti tumačenja zakona, v.: J. Spassoïévitch: Analogie et l'inter-prétation, contribution à l'étude des méthodes en droit privé, Paris, 1911, thèse de doctorat; Dr. Đorđe Tasić: Ima li praznina u pravu, **Arhiv**, sveska za mart 1934 god.; Konstruktivna jurisprudencija u oblasti tumačeja, **Arhiv**, sveska za juni 1934 god.; Interesna jurisprudencija, **Arhiv**, sveska za septembar 1934 god. — Dr. Adam P. Lazarević: Teorija tumačenja zakona i sudska praksa, **Arhiv**, sveska za april 1934. — Dr. Božidar S. Marković: Analogija i delo Živana Spasojevića, **Arhiv**, sveska za mart 1940 god. — Miodrag Tucaković: Problem zakonske i pravne analogije, **Branić**, sveska za januar 1936 god.

cionog suda sastavljenoj od svih odelenja, objašnjava prezumpciju odgovornosti koja dolazi na mesto prezumpcije greške-krivice, pa prema rečima poznatog pravnika Saleja-Salleilles koji je građanskoj odgovornosti dao nov vid, zaključuje da § 1384 gz. predviđa prostu, pravičnu misao, da onaj koji nešto preduzima, treba za to svoje preduzeće da snosi i sav rizik sa tim skopčan. Prema tome, Kasacioni sud prihvata prezumpciju odgovorenosti za sopstvenika kola i osniva je na riziku vezanom za uzimanje i puštanje u promet istih kola.³⁶⁾

Ovakva odgovorost, bez dopuna AGZ i SGZ u smislu § 1384 od. I FGZ, teško bi se konstruisala po našim gradanskim zakonnicima, ma da joj se osnovi nalaze i to u AGZ u §§ 285, 1295, 1324, 1331 i 1332 i u SGZ u §§ 182, 814, 815 u vezi 801 i 819. Kada bi mi bili Francuzi i kada bi na mesto šest Kasacionih sudova imali svega jedan Kasacioni sud, koji bi sudio na sličan način kao i francuski Kasacioni sud, možda bi se moglo naći rešenje s pozivom na gore označene propise. Po tome rešenju izlazila bi solidarna građanska odgovornost sopstvenika i teraoca i to prva iz pojma čuvanja stvari i riziku vezanom za to čuvanje u odnosu na oštećena treća lica, a druga iz pojma krivice učinioca.

VI

Jedan od prvih autora koji se bavio odgovornošću za rizik bio je g. Dr. Đorđe Tasić.³⁷⁾

Ma da cilj naših prednjih izlaganja nije bio da se pitanjem gradanske odgovornosti kako smo ga postavili bavimo teorijski, što smo učinili kada smo podneli referat za Četvrti kongres pravnika³⁸⁾, već da nađemo ili bar da predložimo praktično rešenje pitanja odgovornosti kod šteta nanetih automobilom u okviru grad. zakonika ili primenom analogije na već postojeće zakonske propise, ipak ne možemo naše poglede da zaključimo bez pozivanja na ovaj značajan rad g. Dr. Tasića. Pošto je postavio jasnu razliku između subjektivne odgovornosti, istakao i značaj ove poslednje s pogledom na poreklo i razvitak u okviru novih društvenih potreba ograničavajući domen primene pojma rizika u građanskoj odgovornosti na normalne mere, g. Dr. Tasić između ostalog izlaže: »Dokle se ranije smatralo da čovek odgovara samo u koliko je voljom (ili svešću) učestvovao, sada se smatra da čovek treba da podnosi rizik izvesnih svojih akcija. Ali, i kada se uzima da čovek odgovara za svoju volju, ne uzima se da odgovara za uzročnost kao takvu. Tako se može konstatovati da se od sviju uzroka uzima samo čovek...«³⁹⁾ »Prema tome, odgovornost je-

36) — Louis Josserand: *Les accidents d'automobile et l'arrêt solennel du 13 février 1930*, u Zbirici *Evolutions et actualités*, str. 52 i sl. Ovaj poznati francuski pravni pisac, profesor i dekan Pravnog fakulteta u Lionu i kasacioni sudija u mnogobrojnim svojim natpisima propagirao je ideje objektivne građanske odgovornosti u okviru građanskog zakonika osnovane na pojmu rizika. Protivno gledište energetično je zastupao g. Georges Ripert: u delima: *La règle morale No. 124; — Le régime démocratique et le droit civil moderne*, dok je manje isključiv bio, i ako protivan, g. Henri Capitant u svome napisu: *La responsabilité du fait des choses inanimées d'après l'arrêt des Chambres réunies du 13 février 1930* u Dalloz hebdomadaire za 1930 (navedeno prema g. Žosranu).

37) — Dr. Đorđe Tasić: Odgovornost za rizik, *Arhiv*, sveska za april, maj, juni—juli 1925.

38) — V. primedbu pod 4.

39) — Dr. Đorđe Tasić: Odgovornost za rizik, *Arhiv*, sveska za maj 1925, str. 267.

dnog lica prostiraće se, u koliko je on mogao predvideti (apstraktno ili konkretno) posledice svoga dela, odnosno u koliko ih je htio. Ali, ova će odgovornost, kao i odgovornost za rizik, biti ograničena i s obzirom na dužnosti koje imaju druga lica, bilo samo povređeno lice, bilo treća lica.⁴⁰⁾ »Princip rizika je po svojoj prirodi jedno sretstvo za uravnotežavanje interesa među ljudima, jedan kompromis ljudi koji žive u jednoj pravnoj zajednici. Kad mi to kažemo onda mislimo na to da princip rizika ne znači samo teret za jednu stranu i samo dobit za drugu. Primeri su pokazali da tu dobija i jedna i druga straga. I može se reći da princip rizika samo sankcioniše ono, što bi ljudi sami učinili u životu, kad bi radili razumno, odn. ono što rade, i mesto da ostavi da oni regulišu odnose u tome smislu po svojoj dobroj volji, on stvara za njih jednu obavezu da tako postupaju. Ali, on može i nešto više od toga. On može, na ime, poslužiti i socijalnoj pravdi i time rešenju socijalnog pitanja.⁴¹⁾ To je teorijsko i naučno opravданje odgovornosti za rizik, u vezi sa praktičnim razlozima, koje se bez ikakvih izmena može prihvati.

G. Dr. Tasić pravi razliku između načela rizika i načela zloupotrebe prava, koja se dva načela inače često brkaju. Dok načelo rizika ne predviđa naše pozitivno pravo, dotle zloupotreba prava kao određen pravni pojam figuriše u privatno-pravnim institucijama. Da li sudija bez određenog zakona može primeniti na određen slučaj načelo rizika i kad ga naše pozitivno pravo ne normira? Drugim rečima, može li sudija biti stvaralač pravne norme, t. j. istu formulisati i primeniti na određeni slučaj pozivajući se na identičnost gornja dva načela, ako nema određenog pravnog propisa koji bi se na pravni slučaj primenio? G. Dr. Tasić savsim umesno odgovara »da sudija ne bi mogao da to učini, pozivajući se na identičnost ova dva načela.⁴²⁾ Mi ne prihvatom načelo sudije — zakonodavca i pored drugog shvatanja izraženog u Predosnovi, jer smatramo, da sudiji pripada samo pravo tumačenja zakona, ma i najšireg i najslobodnijeg a ne i pravo stvaranja zkona. To u glavnom iz razloga, što ne vidimo objektivnog kriterijuma o tome: kada nema određenog zakonskog propisa koji se putem najšire i najslobodnije analogije ne bi mogao primeniti na pojavljeni slučaj kao ni potpuno sigurnog kriterijuma kojim bi se sudija rukovodio pri iznalaženju onog pravnog pravila koje bi zakonodavac postavio da je imao da ga za pojavljeni slučaj donosi. Sudija je daleko od toga da se identifikuje sa zakonodavnim telom. On čak takav ne sme da bude. Njegovo — sudijino tako pronađeno pravilo mora biti u većoj ili manjoj meri subjektivno, dok je karakteristika zakona u tome što je objektivno pravilo i što predviđa objektivnu pravnu situaciju bez obzira na eventualne konkretne slučajeve koji se mogu pojaviti i na koje će sudija primeniti to objektivno pravilo — zakon.

Ali, kad isključimo pojam sudije — zakonodavca, možemo mirne duše priznati sudiji pravo, da na pojavljeni slučaj primeni postojeći zakon onako kako on to smatra za shodno. Zakon je i gradanski zakonik i zakon o naknadi štete povredenima u železničkim udesima. Ako sudija ne

40) — Ibid.: str. 267—268.

41) — Ibid.: str. 269—270.

42) — Ibid.: Arhiv, sveska za juni—juli 1925, str. 379.

može za određeni slučaj da pronađe pravilo u grad. zakoniku, neka ga traži u drugim zakonima i neka ih kao takve primeni na konkretni slučaj. Tu smo u domenu ne stvaranja novog pravila već analogije, široke, liberalne primene zakona istine, ali primene postojećeg zakona. Ne stvara se dakle ništa novo, već se ono što već postoji putem analogije primenjuje na postojeći slučaj.

Zakon izrično ne predviđa i ne normira pravne situacije nastale usled rizika kome su građani i njihove stvari izloženi faktom postojanja jedne opasne sprave — motornih kola. I sledstveno tome, ne možemo nikome zabraniti da drži i koristi ovo opasno prevozno sredstvo iz razloga, što nije dovoljno da je to sredstvo opasno po gradane i njihove stvari pa da se njegovo držanje i upotreba zabrane. U protivnom, stao bi ceo kulturni napredak, čovečanstvo ne bi moglo koristiti nove tehničke pronašliske koji služe njegovom usavršavanju (a na žalost često i njegovom uništavanju, kada se okrenu na zlo a ne na dobro čovečanstva). Ali, svako pravo povlači i dužnosti. Onaj koji svoje pravo koristi »mora i breme s njim skopčano nositi«, — § 24 grad. zak., pa sledstveno tome, kad drugome štetu pričini, mora je i naknaditi, — § 31 grad. zak. Dovedeno u vezu sa §§ 800 i sl. a naročito § 806 grad. zak. iz koga izlazi argumentom a contrario, da zloupotreba prava nije dozvoljena, pojам prava i njegovo korišćenje nije nešto neograničeno, apsolutno, već je uslovljeno — ograničeno tudim pravom, koje ne treba da bude povredeno time što se neko drugo pravo koristi. Ali, zar u krajnjoj analizi, ne dopuštajući ipak primenu pojma rizika u pravu kao pozitivno pravilo, ne bi svako pravo i njegovo korišćenje sadržavalo u sebi rizik da se ne zloupotrebti? Rizik za korisnika prava nije naravno osnov za naknadu ako se ono zloupotrebi prema trećem licu. Rizik vezan za pojam upotrebe prava nije zakonski osnov za naknadu povređenog od pričinjoca povrede, ma da korisnik jednog prava rizikuje uvek da ga zloupotrebi usled krivice, greške, nehata, nebreženja, propuštanja i td. i da time povredi pravo treće osobe. Povredeni će, u krajnjoj liniji, dobiti naknadu od pričinjoca štete zato što je ovaj zloupotrebo svoje pravo na štetu ovoga. Sve, dakle, dok jedno lice koristi svoje pravo u granicama zakona (na pr. tera propisno automobil), neće odgovarati zato što rizikuje da upotreba toga prava (teranje automobila) pričini štetu trećim osobama, niti će treće osobe na pojmu rizika osnivati svoje pravo na naknadu štete, kada im ista nije pričinjena. Ali, čim nastane povreda, dakle, čim nastane sukob nesmetanog korišćenja prava u odnosu na pravo trećih lica da snose štete od korišćenja jednog prava — držanja i teranja automobila, postoji zloupotreba prava koja može da služi povređenim pojedincima kao osnov za naknadu štete i to kako od njenog direktnog pričinjoca, tako i onog koji je tvorac štete kao sopstvenik opasnog prevoznog sredstva upotrebljenog van redovnog i zakonom dozvoljenog korišćenja. Sopstvenik automobila — korisnik jednog prava, izložen je riziku — koji sam po sebi nije kažnjiv — da pričini štetu drugome kada zloupotrebi svoje pravo. Rizik nije osnov za naknadu, već prekoračenje slobodne, zakonske upotrebe određenog prava kojim je povodom šteta pričinjena. Ali, rizik je uvek skopčan sa pojmom korišćenja prava i služi kao regulator zakonskog korišćenja istog prava. Kada ne bi bilo osećaja rizika kod onih koji jedno pravo koriste, bilo bi mnogo češćih zloupotreba prava. S toga, ma da zakonodavac ne osniva naknadu

INDENT. SR ~~21-102~~

Štete na pojmu rizika, već na pojmu zloupotrebe prava u našem slučaju ipak rizik treba da ostane regulator ili opomena onima koji kakvo pravo koriste. Tako pojam rizika korisno sarađuje na održanju privatno-pravnog porekta, a u krajnjoj liniji utiče da se pravo prilikom korišćenja što manje i ređe zloupotrebjava.



39858

39858